

EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS



→ COMPTE-RENDU

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC SUR L'EXTENSION
DU TRAMWAY À PARIS

Juin 2006



cndp
Commission particulière
du débat public

EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS



COMPTE-RENDU

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC SUR L'EXTENSION
DU TRAMWAY À PARIS

Jun 2006





→ SYNTHÈSE DU COMPTE-RENDU DU DÉBAT

Organiser un débat public sur « l'extension du tramway à Paris » n'allait pas de soi ; d'une part du fait qu'il s'agissait d'un projet prenant la suite d'une opération dont les travaux avaient déjà commencé ; ensuite parce que le projet était présenté en tant que partie intégrante de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques, finalement écartée, enfin parce que le maître d'ouvrage lui-même s'est interrogé sur le maintien du dossier dans son acception primitive (abandon de la programmation de l'extension ouest).

L'importance physique et financière intrinsèque du projet, la nécessité de replacer cette opération dans une vision régionale des transports et non, comme pour la première phase du « tramway des Maréchaux », dans une optique seulement parisienne, le besoin d'une expression publique sur un projet aussi structurant, ont justifié le recours à cette procédure.

Le caractère vivant et animé du débat, l'ampleur des discussions auxquelles il a donné lieu et des perspectives qu'il a ouvertes permettent de dire aujourd'hui que le pari valait d'être engagé.

→ En ce qui concerne le déroulement du débat, on retiendra qu'une part importante de son impact vient du succès du site Internet, lui-même alimenté en permanence par le contenu des réunions publiques : plus de 25 000 connexions et demandes d'information, des centaines de questions et contributions, souvent très argumentées, un système de questions-réponses qui, pour l'essentiel, a été rapide et efficace.

Les réunions publiques ont permis de constater une montée en puissance au cours de la seconde période du débat : les réunions de proximité ont été plus suivies que les réunions thématiques, et la participation la plus active et la plus diverse a été constatée dans les réunions tenues dans les communes périphériques (mais retenons aussi les réunions particulièrement animées et riches des 18^e et 16^e arrondissements de Paris).

La principale novation introduite par rapport aux formules traditionnelles tient à la décision de tenir une réunion atelier où la parole était donnée aux acteurs. Cette initiative n'était pas prévue dans le programme primitif. La Commission Particulière du Débat Public (CPDP) a pensé répondre à une demande en permettant aux organismes et associations qui étaient allés plus loin dans la réflexion de pouvoir non seulement utiliser la formule maintenant classique et incontournable des « cahiers d'acteurs », mais aussi d'avoir la possibilité lors d'une réunion publique de procéder depuis la tribune à un exposé et à un dialogue au-delà du jeu parfois contraignant des questions-réponses. Cette initiative a été appréciée et surtout a permis de tenir une réunion permettant d'aller au fond des problématiques. Ici, il n'y avait plus la réponse de ceux qui savent à ceux qui demandent, mais dialogue et confrontation courtoise. Notons qu'à cette occasion, la Commission s'est adjoint la collaboration de deux experts qui ont contribué à approfondir les dernières discussions du débat.





La Commission a le sentiment que la qualité de la documentation mise à la disposition de la population était satisfaisante. La diffusion était-elle à la hauteur de l'importance du sujet? La Commission assume le fait d'avoir renoncé à une diffusion massive et indifférenciée de sa documentation à tous les foyers d'Île-de-France. Elle a été à la recherche constante d'un équilibre satisfaisant entre économie et efficacité. C'est la même volonté qui l'a conduite à tenir la plupart de ses réunions publiques dans des salles municipales : cette disposition a contribué à la présence des élus dans les réunions. Il a fallu veiller au bon équilibre des prises de parole et à ce que l'expression des élus ne soit pas considérée comme prioritaire par rapport à celle de simples citoyens. La Commission a estimé que cette participation des élus a été une bonne chose. Il était positif pour le succès du débat que certains de ceux et celles qui auront à prendre position dans les assemblées délibératives aient pu apprécier sur le terrain l'exercice d'une démocratie participative qui n'a pas pour but de fonctionner en vase clos, mais de peser sur les décisions finales.

→ En ce qui concerne son contenu, le débat a permis à la fois de poser des problèmes de principe et d'opportunité et de fournir des éléments concrets d'appréciation sur les attentes des usagers :

- Une partie non négligeable des participants au débat souhaitait que soit approfondie l'hypothèse d'une solution de tram-train¹ utilisant le parcours de « la petite ceinture ferroviaire ». Des arguments et éléments d'information très complets ont été présentés au public, qui avait le sentiment que cette alternative avait été écartée lors de l'examen du tracé du tramway sur les boulevards des Maréchaux sud sans une information suffisante du public.

D'autres ont soutenu que la petite ceinture avait sa place dans le dispositif de transports même si la solution d'utilisation devait être considérée comme complémentaire plutôt qu'alternative au projet de tramway présenté.

La Commission a eu le sentiment que ce débat à l'intérieur du débat était utile et qu'en tout état de cause, il serait très regrettable que le tracé existant de la petite ceinture disparaisse à la suite de grignotages successifs et alors même qu'aucune décision de fond n'aurait été prise. Il paraît indispensable que des dispositions conjointes soient envisagées par Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du site de la petite ceinture, et la ville de Paris, en y associant étroitement le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), la région et la RATP afin de préserver les possibilités d'utilisation du site aux fins de transport d'usagers ou de fret.

À cet égard, il serait regrettable que certaines décisions soient annoncées alors que ni le maître d'ouvrage ni le public n'ont pu prendre connaissance du compte-rendu complet et du bilan du débat.

- Il reste que de nombreux participants au débat se sont placés dans la perspective d'un prolongement du « tramway des Maréchaux » et ont souhaité faire prévaloir une perception plus précise de leurs souhaits concrets : ainsi, une attention particulière a été portée sur toutes les questions relatives aux connexions entre le tramway et les autres moyens de transport public.

L'extension possible du réseau a été discutée non seulement eu égard à l'hésitation quant au prolongement (sud-ouest) entre le pont du Garigliano et la porte d'Auteuil, mais, et de façon très insistante, pour que soit posée la question d'une extension (nord-ouest) au moins jusqu'à la porte de Saint-Ouen, voire jusqu'à la porte d'Asnières. À ce titre, l'enjeu du tramway paraît alors capital non seulement pour la requalification

¹ Le tram-train est un système de transport en commun qui permet à un même véhicule de circuler sur des voies de tramway en centre-ville et de relier des stations situées dans le péri-urbain, voire au-delà, en circulant sur le réseau ferroviaire régional.



de certains quartiers nord de Paris, mais également pour la desserte de la Plaine Saint-Denis, qui est une zone importante de développement économique.

● Si les usagers éventuels du futur tramway n'ont pas souhaité s'exprimer sur le choix qui était ouvert entre les diverses modalités d'utilisation de la voirie (passage en axial, en latéral ou en bilatéral), ils se sont en revanche montrés très intéressés par les variantes de tracé possibles, notamment dans le secteur de la mairie de Pantin, et se sont penchés avec une grande précision sur les stations envisagées, les compromis nécessaires entre vitesse et proximité, et sur le partage de la voirie entre les divers usages (tramway, piétons, vélos, voitures, taxis). Le nombre et l'intérêt des données recueillies méritent un examen approfondi du maître d'ouvrage avant qu'il n'arrête ses décisions. L'optimisation de l'utilisation de l'espace disponible, en respectant l'aspect environnemental sans négliger les besoins économiques et sociaux, peut encore faire l'objet d'études complémentaires tenant compte des souhaits exprimés dans le débat.

La Commission souligne que l'intérêt et la vigueur du débat impliquaient que le maître d'ouvrage, et notamment les services de la ville de Paris, fassent l'effort d'adaptation et de remise en cause nécessaire. La Commission est consciente des exigences qu'elle a eues et constate que ses interlocuteurs y ont répondu.

Elle a également constaté que les réponses, éléments et développements apportés pendant le débat ont enrichi le dossier par rapport au document proposé comme support du débat.

Ainsi qu'il a été suggéré à diverses reprises, le maître d'ouvrage aura également intérêt à affiner certaines des solutions proposées, en tenant compte des enseignements des premiers mois de fonctionnement du tramway des Maréchaux sud.

Parvenue au terme du débat public, la Commission a le sentiment que la qualité des décisions futures dépendra en grande partie de la capacité du maître d'ouvrage à exploiter la richesse des matériaux et opinions accumulés pendant le débat. Les Franciliens et les Parisiens ont une vraie réflexion sur les transports qui conditionnent leur vie quotidienne. Il semble à cet égard que les habitants eux-mêmes ont largement dépassé l'idée reçue d'une divergence permanente d'intérêts entre Paris et sa périphérie.

Quelle que soit la forme qu'elle devra prendre, l'opinion est mûre pour une vaste réflexion collective sur ce sujet. Le débat public sur « l'extension du tramway à Paris » aurait alors non seulement rempli sa fonction, mais encore montré la voie pour situer une telle réalisation dans une perspective plus large.





→ SOMMAIRE

1 L'ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC

11

LA SAISINE DE LA CNDP ET LA CRÉATION DE LA CPDP 12

La saisine de la CNDP 12

- LE STIF MANDATE LA VILLE DE PARIS 12
- LES ENJEUX DU PROJET 13

La décision de la CNDP et la création de la CPDP 13

- L'ORGANISATION D'UN DÉBAT PUBLIC 13
- LA CRÉATION DE LA CPDP 13

La confirmation du périmètre du projet 14

LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC 15

La mise en place de la Commission particulière 15

- LES CONTACTS PRÉALABLES 16
- LES PRESTATAIRES 16
- LE DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE 16

Le plan de communication et le budget 17

- L'INFORMATION DU PUBLIC 17
- LE BUDGET 18

Le calendrier 18

2 LE DÉROULEMENT ET LE CONTENU DU DÉBAT PUBLIC 19

LA PARTICIPATION DU PUBLIC 21

Les réunions publiques	21
Les cahiers d'acteurs	22
Les contributions et les avis	24
Les connexions au site Internet	24

LES THÈMES ISSUS DU DÉBAT 27

Le tramway, enjeu régional	27
● LES EXTENSIONS	28
● LES INTERCONNEXIONS	30
● LES VARIANTES DE TRACÉS	31
Les propositions alternatives	32
● LA « PETITE CEINTURE FERROVIAIRE » COMME ALTERNATIVE	32
● LA « PETITE CEINTURE FERROVIAIRE » EN COMPLÉMENT DU T3	33
● LES OBSERVATIONS DE LA CPDP	34
Le fonctionnement du tramway	34
● LA CAPACITÉ	35
● LA VITESSE COMMERCIALE	35
● LE NOMBRE ET LA POSITION DES STATIONS	35
● L'ACCESSIBILITÉ	37
● LA TARIFICATION	37
Le partage de l'espace public	38
● LES PIÉTONS	38
● LES VÉLOS	38
● LES AUTOMOBILES	38
● LES TAXIS	39
● LES VÉHICULES PRIORITAIRES	39





Le financement	40
Les difficultés spécifiques	40
● LA SUPPRESSION DU SOUTERRAIN DE CHARENTON-LE-PONT	40
● LE LIEU D'IMPLANTATION DE L'ATELIER GARAGE	41
● LES PARKINGS RELAIS ET LES PLACES DE STATIONNEMENT	41
● LA PÉRIODE DES TRAVAUX	42

3 LES ANNEXES 45

ANNEXE 1	46
● LES DÉCISIONS	
ANNEXE 2	49
● LE BUDGET DE LA CPDP	
ANNEXE 3	50
● LE CALENDRIER	
ANNEXE 4	51
● LES NOTES D'APPRÉCIATION DES EXPERTS	
ANNEXE 5	59
● LA LISTE ET LES RÉFÉRENCES DES DOCUMENTS MIS EN CONSULTATION SUR LE SITE INTERNET	
ANNEXE 6	60
● LA LISTE DES LIENS INTERNET DES ACTEURS CONCERNÉS PAR LE PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS, ET DES AUTRES TRAMWAYS EN FRANCE	
ANNEXE 7	63
● LA LISTE DES CONTRIBUTIONS ET DES AVIS	





cndp
Commission particulière
du débat public

EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS



L'ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC

En application du code de l'environnement, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé l'organisation d'un débat public sur le projet d'extension du tramway à Paris.

La Commission nationale, après étude du dossier qui lui a été transmis par le maître d'ouvrage, a considéré que l'ampleur et les coûts financiers du projet, répondaient aux critères imposés pour l'organisation d'un débat public.

Elle en a confié l'organisation à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP).





De gauche à droite :
Daniel Gras,
Paul Baylac-Martres,
Hubert Blanc,
Pierre-Louis Doucet,
Élisabeth Lepoutre.

LA SAISINE DE LA CNDP ET LA CRÉATION DE LA CPDP

La saisine de la CNDP

● LE STIF MANDATE LA VILLE DE PARIS

Aux termes du décret du 22 octobre 2002, la saisine de la Commission nationale du débat public est obligatoire pour tous les projets de création de lignes ferroviaires lorsque le coût du projet est supérieur à 300 M Euros ou lorsque la longueur est supérieure à 40 kilomètres.

Le 8 avril 2005, le conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)² mandate la ville de Paris pour saisir la Commission nationale du débat public en vue de l'organisation éventuelle d'un débat public sur le projet d'extension du tramway sur les boulevards des Maréchaux (tramway T3).

Le STIF délègue le suivi de l'organisation d'un débat public à la ville de Paris.

² Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) est l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France. Les membres du STIF sont l'État, la région Île-de-France et les huit départements de cette dernière : Essonne, Hauts-de-Seine, Paris, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Val-de-Marne, Val d'Oise, Yvelines. La présidence du STIF est assurée par le Président du Conseil régional d'Île-de-France.

● LES ENJEUX DU PROJET

Le premier tronçon du tramway T3, du pont du Garigliano à la porte d'Ivry, sera mis en service à la fin de l'année 2006.

Ce projet d'extension entre dans le cadre du développement du réseau de tramways à l'échelle régionale. Il concerne l'extension à l'est du tramway T3, de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle, ainsi que l'extension à l'ouest, du pont du Garigliano à la porte d'Auteuil.

Dès 2003, la ville de Paris et la région Île-de-France ont inscrit au contrat particulier département de Paris - région Île-de-France l'étude d'un prolongement vers l'est jusqu'à la porte de la Chapelle.

La réalisation des prolongements du tramway est ensuite inscrite dans le dossier de candidature aux Jeux Olympiques 2012 par la ville de Paris, la région Île-de-France et l'État, pour une mise en service à cette date.

La décision de la CNDP et la création de la CPDP

● L'ORGANISATION D'UN DÉBAT PUBLIC

Le 11 mai 2005, la Commission nationale du débat public décide d'organiser un débat public sur le projet d'extension du tramway à Paris, à l'est et à l'ouest.

Elle se fonde sur le caractère national du projet, ses enjeux en terme de déplacements urbains en Île-de-France, ses liens avec de nombreuses opérations de requalification urbaine situées sur le territoire de la ville de Paris et des communes voisines et donc ses impacts sur le cadre de vie des habitants. Elle fait référence à la candidature de Paris pour l'organisation des Jeux Olympiques de 2012.

La CNDP confie l'animation du débat public à une Commission particulière du débat public (CPDP).

● LA CRÉATION DE LA CPDP

Monsieur **Hubert BLANC**, Préfet de Région Honoraire, Conseiller d'État Honoraire, a été nommé le 11 mai 2005 Président de la Commission particulière du débat public.

Monsieur **Jean-Michel BOUILLOT** est nommé Secrétaire général, assisté de Mademoiselle **Julie SÉGUR** et de Monsieur **Nicolas CADÈNE**, chargé de mission.

Le 6 juillet 2005, sont nommés membres de la CPDP :

- Madame **Elisabeth LEPOUTRE**, Ingénieur, ancien responsable de communication au sein d'un Groupe aéronautique.
- Monsieur **Daniel GRAS**, Contrôleur d'État Honoraire.
- Monsieur **Paul BAYLAC-MARTRES**, Docteur en droit, spécialiste en médiation juridique.

Enfin, le 7 septembre 2005, est nommé membre de la CPDP :

- Monsieur **Pierre-Louis DOUCET**, Chef d'entreprise, ancien maire de Vaucresson (Hauts-de-Seine) et élu consulaire.





La confirmation du périmètre du projet

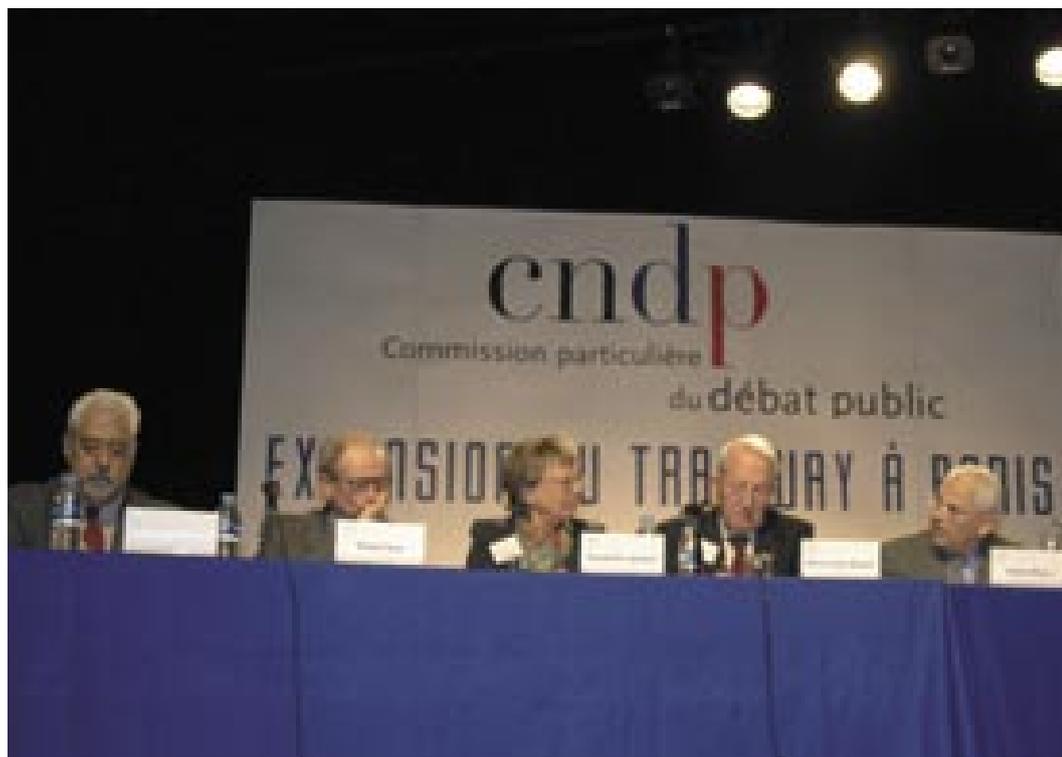
Par une lettre du 22 juillet 2005, le maire de Paris ainsi que le président du Conseil régional d'Île-de-France informent la CNDP de leur décision de saisir le conseil d'administration du STIF à la suite de la décision du Comité International Olympique (CIO) du 6 juillet 2005. La candidature de Paris n'ayant pas été retenue, ils proposent de différer la programmation de l'extension à l'ouest (du pont de Garigliano à la Porte d'Auteuil) et de modifier en conséquence le périmètre d'extension devant faire l'objet du débat public.

La CNDP examine la suite à donner à cette demande au cours des séances du 7 septembre et du 7 décembre 2005. Lors de cette dernière séance, à laquelle participe le président de la CPDP, il est considéré que le projet à soumettre au débat public doit garder sa configuration d'origine conformément à la décision de la CNDP du 11 mai 2005.

À la séance du 7 décembre 2005, le président de la Commission particulière expose le travail de préparation et présente le projet de dossier du débat établi par la ville de Paris, compte tenu des recommandations de la Commission. Sur sa proposition, et constatant que le projet respecte la configuration dans laquelle le débat public a été décidé (extensions à l'est et à l'ouest, même si la réalisation de cette dernière n'est pas encore programmée), la Commission nationale du débat public considère que ce dossier est suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Elle en arrête le calendrier : le débat public durera trois mois et demi, du 30 janvier au 15 mai 2006.





LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC

La phase de préparation du débat public s'est déroulée de juillet 2005 à fin janvier 2006.

Les moyens opérationnels (locaux et équipements) ont été mis en place courant octobre. Les premiers mois de travail collégial ont été mis à profit pour prendre les premiers contacts et établir les méthodes de travail, participer au choix des prestataires et fixer leurs missions, examiner de manière continue et critique l'élaboration du dossier du maître d'ouvrage afin de s'assurer qu'il puisse être soumis au débat public.

La Commission particulière a parallèlement élaboré le budget, le plan de communication et proposé un calendrier du débat, susceptibles d'être soumis à l'accord de la Commission nationale.

La mise en place de la Commission particulière

La ville de Paris, en sa qualité de délégué du maître d'ouvrage, a mis à la disposition de la Commission des locaux, 32 rue de Cambrai 75019 PARIS.





● LES CONTACTS PRÉALABLES

Des contacts personnels et préalables ont été pris entre juillet et octobre avec les principaux interlocuteurs et partenaires (Préfet de Région, Maire de Paris, Président de Région, Maires des arrondissements parisiens et des communes périphériques les plus concernées par le tracé, Pdg de la RATP, etc.).

● LES PRESTATAIRES

La CPDP s'est adjoint les services d'une agence pour lui apporter conseil et assistance dans l'organisation du débat public.

Cette prestation comporte différentes missions pendant les phases de préparation, de déroulement et de suivi du débat, jusqu'à la remise du compte-rendu par le président de la CPDP et du bilan par le président de la CNDP :

- un rôle de conseil : le prestataire doit participer aux réflexions des membres de la CPDP et les conseiller dans toute action à entreprendre pour réaliser dans les meilleures conditions l'information puis l'expression des différents acteurs concernés par le débat.
- l'assistance et le suivi du débat public : le prestataire doit assurer le pilotage de la réalisation des outils d'information et organiser les conditions concrètes de la participation du public adoptés par la Commission, notamment les réunions publiques.
- l'assistance au fonctionnement de la CPDP : le prestataire assiste le Secrétaire général de la CPDP dans le fonctionnement de celle-ci.

Une consultation a été rapidement lancée par le maître d'ouvrage. L'agence qui y a répondu (Agence MÉDIACITÉ) a été retenue ; l'engagement de prix de la prestation est jugé conforme aux critères du marché et l'indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage est constatée.

La société ALEAUR, après consultation, a été également bénéficiaire d'un marché avec le maître d'ouvrage, pour assister la CPDP dans la mise en place et le fonctionnement interactif de son site Internet.

● LE DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE.

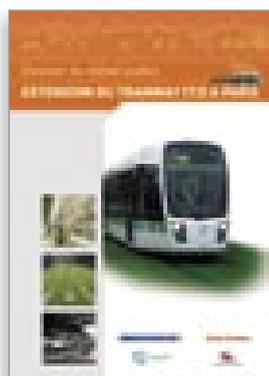
De nombreuses séances de travail ont été consacrées à l'examen du dossier soumis par le maître d'ouvrage.

Une présentation détaillée du projet est exposée à la CPDP, début septembre. Plusieurs réunions se sont succédées pour permettre à la Commission d'établir ses recommandations au maître d'ouvrage sur le contenu de son dossier, document clef du débat.

La Commission particulière vérifie notamment que le contenu et le style du dossier du débat soient compatibles avec sa destination grand public. Il doit donc être rédigé d'une manière accessible à tous les lecteurs. Il doit également comporter des éléments techniques précis et des informations détaillées ayant pour but de présenter le projet et non d'en faire la promotion.

La CPDP a fait plusieurs séries de remarques sur ce dossier, notamment en ce qui concerne :

- les enjeux régionaux du projet (le dossier initial semblait trop parisien et pas assez francilien),
- l'accent à mettre sur la fonction transport,
- les alternatives et les variantes de tracés,
- le financement du projet,
- les impacts économiques et sociaux.



Elle a constaté au fur et à mesure de l'élaboration du dossier qu'il avait été tenu un compte suffisant de ses observations. C'est selon la même méthode qu'a été élaboré et diffusé un document de synthèse (quatre pages).

Le plan de communication et le budget

Le débat public doit fournir aux citoyens les moyens de s'informer et de se prononcer directement dans le cadre d'un débat contradictoire, avant toute décision.

La Commission a donc veillé à mettre à la disposition de tous une information sur le projet aussi complète, claire et lisible que possible, et à la diffuser au plus grand nombre, tout en veillant à rester dans une enveloppe budgétaire raisonnable.

● L'INFORMATION DU PUBLIC

Un plan de communication a été élaboré et progressivement affiné.

La Commission a souhaité d'abord expliquer la finalité et les outils d'un débat public.

Deux documents préalables à l'ouverture officielle du débat ont été diffusés à 10 000 exemplaires à destination des relais d'opinion (responsables associatifs, socio-économiques, élus, conseils de quartiers, d'arrondissements, etc.).

Un premier document intitulé « débat public, mode d'emploi » vise à éclairer l'ensemble des acteurs sur les objectifs et les conditions générales de déroulement du débat public.

Une deuxième plaquette « les cahiers d'acteurs, mode d'emploi » explique aux acteurs comment élaborer leurs contributions pour être acceptées en tant que cahiers d'acteurs.

Enfin, sont prévus trois journaux couvrant l'actualité du débat au fur et à mesure de son déroulement.

Ainsi, environ un million de documents (plaquettes préalables d'information, dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, journaux du débat, tracts, cahiers d'acteurs) ont permis l'information du public parisien et francilien.

La création du site Internet de la Commission, interactif et évolutif, a contribué également à cette information. L'actualisation quotidienne des différentes données et les réponses régulières apportées aux multiples interrogations des internautes ont rendu le site attractif.

Enfin, les conférences de presse du 2 février 2006 et du 22 juin 2006 marquant le lancement et la conclusion du débat public ont sensibilisé les médias.





● LE BUDGET

Un budget prévisionnel du débat a été établi par la CPDP en accord avec le maître d'ouvrage.

Le président et les membres de la CPDP ont travaillé avec la volonté d'organiser un débat de bon niveau dans un budget raisonnable.

C'est la raison pour laquelle, par exemple, la majeure partie des réunions a eu lieu dans des salles municipales mises gratuitement à la disposition de la Commission.

Le budget prévu à environ 900 000 euros concerne les seules dépenses engagées par la Commission.



Le calendrier

La Commission nationale du débat public a arrêté le calendrier du débat public lors de sa séance du 7 décembre 2005.

Par sa décision du 4 janvier 2006, la CNDP a approuvé les modalités d'organisation du débat telles qu'établies par la Commission particulière.

La CPDP a organisé 14 événements :

- 1 réunion d'ouverture,
- 5 réunions de proximité,
- 5 réunions thématiques,
- 1 réunion atelier,
- 1 réunion des élus de Seine-Saint-Denis,
- 1 réunion de synthèse et de clôture.





cndp
Commission particulière
du débat public

EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS



LE DÉROULEMENT ET LE CONTENU DU DÉBAT

Le débat remplit-il pleinement sa mission ? Les moyens et les outils mis à la disposition du public pour s'exprimer sont-ils suffisants ?

Voilà les questions que se sont posées, durant toutes les phases du débat public, les membres de la Commission.

Dès la période de préparation du débat, la CPDP a eu comme préoccupation majeure de veiller à ce que le plus grand nombre de Parisiens et de Franciliens soient informés des conditions et du calendrier du débat, en faisant un effort particulier dans les communes et arrondissements concernés par le tracé.





Dans ce but, 6 000 lettres personnalisées et plus de 10 000 documents préalables à l'ouverture du débat ont d'abord été adressés aux élus, relais d'opinion, responsables de conseils de quartiers, responsables d'associations représentatives, dans le courant des mois de décembre 2005, janvier et février 2006, et ensuite plus de 800 000 documents, tracts, journaux du débat, cahiers d'acteurs, plaquettes, et synthèses ont été diffusés.

La Commission avait décidé que ce débat serait avant tout un débat de proximité pour lequel la population concernée devrait être largement informée, en évitant toutefois des masses de documents trop importantes qui auraient évidemment entraîné des coûts considérables. Il a donc été recherché un juste équilibre entre économie et efficacité, pour réaliser un débat relativement sobre dans lequel chacun a pu néanmoins prendre toute sa place.

Les élus, qui ont vocation à prendre les décisions finales, ont pu participer au débat qui est resté pour l'essentiel un débat populaire et citoyen.

Enfin, les acteurs qui l'ont souhaité ont eu la possibilité de venir s'exprimer et exposer leurs positions et leurs réflexions à l'occasion d'une réunion atelier appréciée.



LA PARTICIPATION DU PUBLIC

La participation du public a évolué de manière positive au fur et à mesure du déroulement du débat.

Sa présence aux réunions publiques a été notamment plus importante dans les réunions tenues dans les villes périphériques de Charenton-le-Pont, Pantin et Montreuil-sous-Bois.

Les demandes de documents et d'informations, notamment par le biais de coupons-réponses (plus de 500), ont connu un rythme soutenu.

Le site Internet de la CPDP a rencontré un incontestable succès avec environ 25 000 connexions différentes et plus de 400 questions posées sur les thèmes les plus divers.

Les réunions publiques

13 réunions publiques ont regroupé plus de 1 500 personnes.

Une réunion de lancement du débat a été organisée le 6 février 2006. La dernière réunion publique, le 4 mai 2006, a tenté de réaliser la synthèse des thèmes abordés au cours des réunions précédentes.

Deux autres catégories de réunions publiques ont été organisées : 5 réunions de proximité et 5 réunions thématiques.

Ces réunions commençaient par un exposé introductif du maître d'ouvrage, adapté au sujet et au lieu, à partir duquel la Commission organisait le débat contradictoire, tenant compte également des questions écrites et orales.

La CPDP qui avait prévu initialement d'organiser une table ronde sur un échange d'expériences des tramways en France et à l'étranger a souhaité, en raison des enseignements du débat, modifier cette rencontre en s'adaptant aux demandes. C'est ainsi qu'elle a décidé de mettre en place une réunion atelier. Les rédacteurs des cahiers d'acteurs ont ainsi pu venir présenter à la tribune leurs positions sur le dossier d'extension du tramway et faire valoir leurs arguments devant la CPDP, le maître d'ouvrage, les partenaires et le public.

Un effort supplémentaire de communication a été engagé au cours du débat pour mieux informer les habitants par plusieurs procédés : annonces presse (« Le Parisien », « Métro », « 20 Minutes »), articles rédactionnels, tractages avant les réunions de proximité, boîtages aux habitants concernés, lettres personnalisées.

Cette augmentation des moyens de la communication a été utile car les habitants ont été plus attentifs au débat et les demandes de renseignements par téléphone à la CPDP se sont accrues.

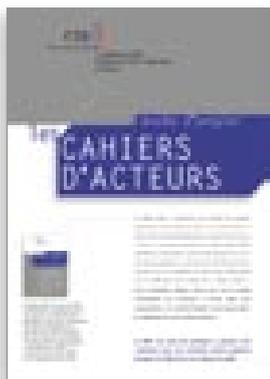
Les représentants du maître d'ouvrage, élus, collaborateurs et fonctionnaires ont été présents à l'ensemble des réunions afin de répondre aux multiples questions du public.

On peut regretter cependant la présence trop intermittente de représentants du Conseil régional.





Date	Type de réunion	Intitulé	Nombre de participants	Nombre de questions posées
Lundi 6 février 2006	Réunion d'ouverture		400	60
Jeudi 16 février 2006	Réunion thématique et de proximité	Le tramway : impacts sur le cadre de vie, l'urbanisme et l'environnement	150	20
Lundi 27 février 2006	Réunion thématique et de proximité	La place du tramway dans les transports en Île-de-France	60	10
Jeudi 2 mars 2006	Réunion de proximité	Secteur Porte d'Ivry - Porte Dorée	150	30
Mardi 7 mars 2006	Réunion de proximité	Secteur Porte de la Villette - Porte de la Chapelle	100	20
Mardi 14 mars 2006	Réunion thématique et de proximité	La période du chantier : impacts économiques, sociaux et commerciaux des travaux	90	10
Jeudi 23 mars 2006	Table ronde	Mobilité réduite et déplacements	60	10
Mardi 28 mars 2006	Réunion thématique et de proximité	L'exploitation et le fonctionnement du tramway	90	15
Mardi 4 avril 2006	Réunion de proximité	Secteur Porte des Lilas - Porte de la Villette	160	25
Mardi 11 avril 2006	Réunion de proximité	Secteur Porte Dorée - Porte des Lilas	100	20
Jeudi 13 avril 2006	Réunion de proximité	Secteur ouest	180	30
Mercredi 26 avril 2006	Réunion Atelier (suite à une modification)	La parole est aux acteurs (avec la présence d'experts)	100	30
Jeudi 4 mai 2006	Réunion de synthèse		170	30



Les cahiers d'acteurs

Des associations, des institutions et des particuliers ont souhaité adresser à la Commission particulière des propositions de cahiers d'acteurs sur le projet.

La CPDP en a sélectionné 13. Une 14^e a été acceptée, mais reçue hors délai, n'a pu être imprimée. Elle figure également sur le site Internet en tant que cahier d'acteurs.

Ces cahiers d'acteurs ont été publiés intégralement. Ils n'engagent que leurs auteurs.

Ils ont été diffusés avec les autres documents du débat (envois, dépôts dans les mairies et chez les commerçants, distributions lors des réunions publiques).



Numéros	Acteurs	Contacts	Thèmes
Cahier d'acteur n°1	Association pour la sauvegarde de la petite ceinture de Paris et de son réseau ferré	Jean-Émanuel TERRIER 11, rue Oswaldo Cruz - 75016 Paris Tél. 01 40 50 87 07 Fax : 08 25 24 48 19	Les propositions alternatives
Cahier d'acteur n°2	Association « Mieux se déplacer à bicyclette »	Pierre TOULOUSE 32, rue Raymond Losserand - 75014 PARIS Tél. : 01 43 20 26 02 Fax : 01 43 35 14 06	Les utilisateurs de la voirie
Cahier d'acteur n°3	Association Rocade de Paris	Michel PIFAUT 6 rue de l'Abbé Pouchard - 94160 Saint Mandé	Les propositions alternatives
Cahier d'acteur n°4	Consommation, logement, cadre de vie (CLCV)	17, rue Monsieur - 75007 PARIS Tél. : 01 56 54 32 10 Fax : 01 43 20 72 02	Les usagers des transports
Cahier d'acteur n°5	L'association des usagers des transports d'Île-de-France	Jean MACHERAS E-mail : aut@aut-idf.org Tél. : 01 43 35 22 23	Les usagers des transports
Cahier d'acteur n°6	Association « Les droits du piéton »	Pierre HOLOT Holot112@aol.com 32, rue Raymond Losserand - 75014 PARIS Tél. : 01 43 20 26 02 Fax : 01 43 35 14 06	Les utilisateurs de la voirie
Cahier d'acteur n°7	Syndicat professionnel des centraux radio-taxi de Paris et de la région parisienne	Serge METZ Pascale SOEUR Responsable Communication SNGT E-mail : psoeur@taxis-g7.com Tél. : 01 41 27 46 39	Les utilisateurs de la voirie
Cahier d'acteur n°8	Association Cité 16	Yves BOUTRY 146, boulevard Murat - 75016 Paris E-mail : cite16@cite16.fr	L'extension en question
Cahier d'acteur n°9	Cercle Ouest Parisien d'Études Ferroviaires - COPEF	Sylvain ZALKIND 9 rue du Château-Landon - 75010 PARIS Tél. : 01 45 81 11 06 Fax : 01 45 81 11 05 E-mail : copef@free.fr	Les propositions alternatives
Cahier d'acteur n°10	Association de défense Exelmans Versailles - Association des commerçants de l'avenue de Versailles	ADEV : Dominique THOUIN-HENNEQEAU 18, rue du général Clavery - 75016 PARIS Tél. : 01 45 24 50 90 Association des commerçants de l'avenue de Versailles : Michèle RAYER 186 avenue de Versailles Tél. : 01 45 25 41 33	L'extension en question
Cahier d'acteur n°11	Association Vélo 15 et 7	Abel GUGGENHEIM 68, rue des Cévennes - 75015 PARIS Tél. : 01 40 60 76 74 / 06 82 43 06 73 E-mail : velo.XVetVII@wanadoo.fr	Les utilisateurs de la voirie
Cahier d'acteur n°12	Association Orbital	Didier LOURDIN Tél. : 06 07 52 23 69 / 01 44 24 82 16 E-mail : association.orbital@free.fr	Les propositions alternatives
Cahier d'acteur n°13	Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris	Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, 27, avenue de Friedland, 75382 Paris Cedex 08 Tél. : 01 55 65 55 65.	Le tramway et la vie économique
Cahier d'acteur n°14	Association des résidents de la Porte d'Asnières	Henri d'AMBRIÈRES 6, rue Stéphane Grappelli 75017 PARIS E-mail : assoc.rpa@free.fr	Une demande d'extension





Les contributions et les avis

27 contributions ont été reçues à la CPDP et rendues publiques sur son site Internet. Elles émanent de particuliers, d'associations, d'élus et de groupes politiques.

166 personnes ont souhaité émettre un avis sur le projet, ces avis ont tous été rendus publics sur le site Internet de la Commission.

Les connexions au site Internet

La CPDP a souhaité que son site Internet soit le plus complet et le plus précis possible.

Chacun a pu y trouver :

- une explication synthétique du débat et de ses enjeux,
- l'ensemble des documents soumis au débat,
- le calendrier des réunions publiques ainsi que leurs comptes-rendus intégraux et photos dans les 5 jours,
- l'ensemble des articles et annonces concernant le débat parus dans la presse,
- les chiffres du débat réactualisés tous les deux jours et les derniers communiqués,
- les 110 liens utiles,
- la possibilité de donner son avis et de transmettre sa contribution,
- la possibilité de poser des questions à la CPDP et au maître d'ouvrage,
- la totalité des réponses de la CPDP et du maître d'ouvrage.

Plus de 25 000 connexions différentes ont été enregistrées sur le site Internet.

Les questions posées au cours du débat l'ont été majoritairement via le site et les courriels. Le délai moyen de réponse qui nécessitait un réel engagement du maître d'ouvrage a été satisfaisant.

Liste des thèmes des questions posées par le public

● QUESTIONS POSÉES AU MAÎTRE D'OUVRAGE

● LE CONTEXTE

- Circulation automobile (10 questions)
- Études préalables (4 questions)
- Stationnement (5 questions)
- Parkings relais (1 question)
- Réduction de la pollution atmosphérique (1 question)
- Pollution sonore (3 questions)
- Pistes cyclables et sécurité (1 question)
- Estimation du trafic (9 questions)
- Intermodalité (16 questions)





- Restructuration du réseau et extension au-delà de la porte de la Chapelle (50 questions)
- Les acteurs du projet : Qui fait quoi ? (3 questions)
- Redistribution de l'espace public (8 questions)
- Maréchaux Sud : 1er tronçon (4 questions)
- Pourquoi les Maréchaux et pas la Petite Ceinture Ferroviaire ? (41 questions)
- Raisons du prolongement du tramway (5 questions)
- Une trame végétale renforcée (3 questions)
- Lien avec les communes riveraines (2 questions)
- Débat public (2 questions)
- Choix du mode tramway (17 questions)
- Autres projets RATP (1 question)

● LE PROJET DE TRAMWAY

- Coût et financement du projet d'extension (30 questions)
- Calendrier des travaux (19 questions)
- nc (1 question)
- Maîtrise de l'impact des travaux (7 questions)
- Tarification (6 questions)
- Liaison avec le pôle bibliothèque François Mitterrand (1 question)
- Suppression du tunnel Porte de Charenton (6 questions)
- Déplacement provisoire des marchés découverts (2 questions)
- Les déviations de réseaux (1 question)

● CARACTÉRISTIQUES

- Caractéristiques du tramway (7 questions)
- Alimentation du tramway (8 questions)
- Caractéristiques de la ligne (9 questions)
- L'atelier garage (3 questions)
- Accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) (4 questions)
- Temps de parcours (5 questions)
- Sécurité et accidentologie (2 questions)

● VARIANTES

- Les variantes de tracé à l'est - Pantin / Villette (6 questions)
- Les variantes de tracé à l'est (3 questions)
- Nombre et implantation des stations (7 questions)

● QUESTIONS POSÉES À LA CPDP

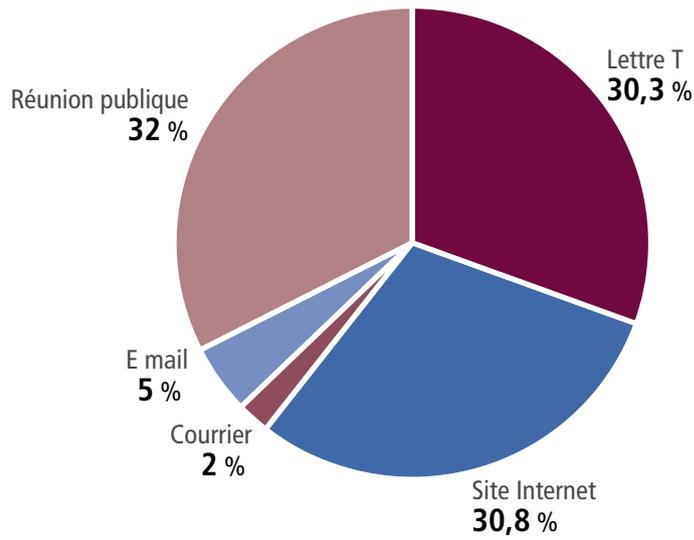
- Organisation du débat (20 questions)
- Expertises (6 questions)
- nc (6 questions)

● QUESTIONS MULTIPLES : 59

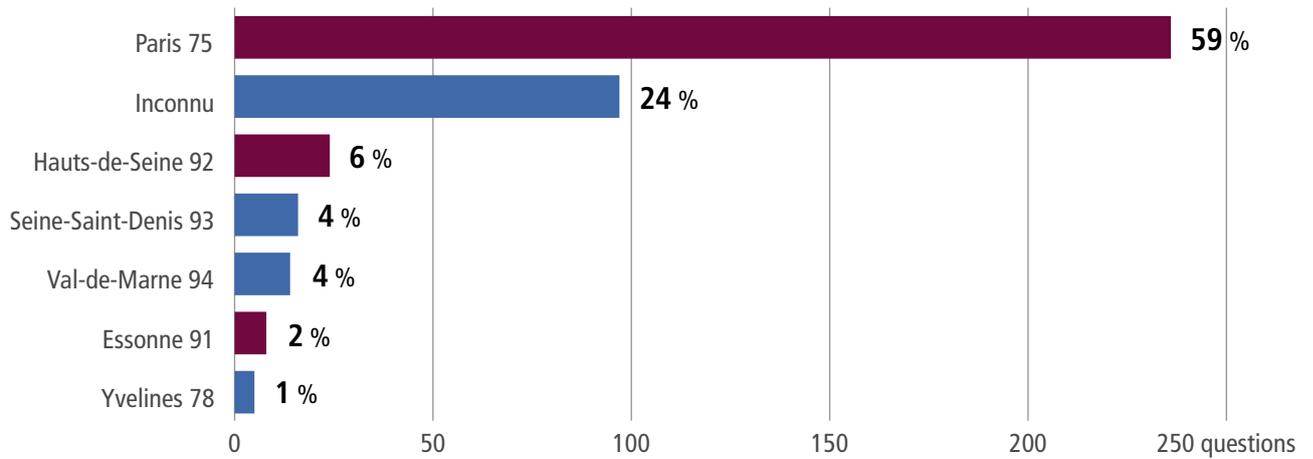




Comment les questions ont-elles été posées ?



D'où viennent les questions ?





LES THÈMES ISSUS DU DÉBAT

Le débat a montré que le projet présentait une importance régionale majeure et devait répondre à de multiples questions concrètes de la vie quotidienne.

Après trois mois de discussions et d'échanges, les enjeux du débat public sur l'extension du tramway à Paris se sont dégagés avec netteté.

Sur bien des points évoqués, la ville de Paris et l'ensemble des partenaires (Conseil régional, STIF et RATP) ont été amenés à préciser et clarifier leurs intentions.

La CPDP présente ci-après les principaux thèmes qui lui ont paru ressortir du débat.

Le tramway, enjeu régional

Dès la préparation du débat, la CPDP a vivement recommandé que des éléments régionaux figurent dans le dossier du maître d'ouvrage. Le projet d'extension du tramway est, en effet, une opération régionale dans son principe même et d'ailleurs les suites qui seront données à ce projet feront l'objet d'une décision du STIF, instance régionale.





L'extension du tramway à Paris est inséparable d'autres projets de transports en Île-de-France. Elle doit s'inscrire dans le cadre d'une politique régionale globale de déplacement et de promotion des transports en commun.

La desserte des zones denses et en développement de la région est aussi un des objectifs du projet. Selon le maître d'ouvrage, le tramway vise à renforcer les liaisons entre Paris et sa banlieue puisque 60 % des voyageurs auront pour origine ou pour destination une commune de banlieue.

Le débat a aussi mis en valeur une demande d'extension au nord-ouest, au-delà de la porte de la Chapelle. En revanche, le débat sur une éventuelle extension au sud-ouest a soulevé une confrontation d'opinions entre les partisans d'un prolongement et ceux préférant un abandon définitif du projet sur ce tronçon.

La demande d'interconnexions a été fréquente.

Enfin, les réunions de proximité ont permis des discussions animées sur les différentes variantes de tracé proposées, spécialement à Pantin ou dans le 16^e arrondissement.

● LES EXTENSIONS



L'objectif avancé de l'extension du tramway à Paris est de répondre à des besoins grandissants internes à la première couronne, d'où l'idée d'un tramway en rocade à l'intérieur de Paris, mais au plus près des communes limitrophes.

À l'occasion d'une rencontre avec les élus de Seine-Saint-Denis à la préfecture de Bobigny le 20 février 2006, le maître d'ouvrage a ainsi défendu son projet comme étant une alternative crédible à la voiture.

Pour répondre à cet objectif, la maîtrise d'ouvrage a rappelé les autres projets en cours, dans le cadre du schéma directeur régional des transports en Île-de-France :

- Extension des lignes de tramway T1³ et T2⁴
- Tram-train T4 Aulnay-sous-Bois/Bondy⁵
- Gare Éole Évangile du RER E
- Prolongement de cinq lignes de métro (4, 8, 12, 13 et 14), transport en commun en site propre sur la RN 305
- Tramway SDEV (Saint-Denis - Epinay - Villetaneuse)
- Lignes de bus Mobilien⁶
- Tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux.

● L'EXTENSION AU NORD

Le débat a suscité l'intérêt des populations, des acteurs économiques du nord-ouest parisien et de l'ensemble des communes limitrophes de cette zone qui ont demandé de façon unanime, spécialement lors d'une réunion à la mairie du 18^e arrondissement le 7 mars 2006 et lors de la réunion atelier à la Cité des Sciences du 26 avril 2006, une extension du T3 allant au-delà de la porte de la Chapelle : porte de Clignancourt, porte de Saint-Ouen, porte de Clichy, porte d'Asnières.

Ainsi, Monsieur Henri d'Ambrières, de l'association « Résidents Porte d'Asnières » a pu déclarer : « Lors de l'enquête du PLU et sur les documents dans le cadre préparatoire du PDP, en fait, il apparaît 5 zones très mal desservies par les transports en commun dans le 17^e et le 18^e arrondissements, qui sont sur : la porte de Villiers, la porte d'Asnières, la porte Pouchet, la porte des Poissonniers, la porte Montmartre ».

³ Ligne de tramway reliant la gare de Saint-Denis (RER D) à celle de Noisy-le-Sec (RER E).

⁴ Ligne de tramway reliant la gare de la Défense (RER A, ligne 1) à celle d'Issy Val-de-Seine (RER C).

⁵ Ligne de tramway reliant la gare de Bondy (RER E) à celle d'Aulnay-sous-Bois (RER B).

⁶ Réseau francilien de bus, complétant le Transilien notamment pour aller d'une banlieue à l'autre.



Ces sollicitations peuvent traduire deux volontés :

- Insérer le projet actuel dans une perspective de bouclage du tour de Paris.
- Mieux desservir la région au nord de Paris.

Le maître d'ouvrage a souligné à plusieurs reprises qu'une ligne ne peut dépasser une certaine durée de trajet (une heure et quinze minutes environ) sans générer des problèmes d'exploitation, indépendamment des difficultés budgétaires et techniques inhérentes au « bouclage de Paris ».

Le STIF et la RATP considèrent également que le tramway pourrait être redondant avec le RER C entre les stations Porte Dauphine et Porte de Clichy.

Cependant, la maîtrise d'ouvrage a déclaré que ces extensions pourront faire l'objet d'études à l'issue du débat afin d'en mesurer l'intérêt en termes de desserte et de faisabilité technique et financière.

● L'EXTENSION À L'OUEST

Concernant l'extension à l'ouest, la réunion du 13 avril 2006 à la Mairie du 16^e arrondissement a été l'occasion pour les deux parties (pour et contre l'extension) de s'exprimer largement.

Madame Dominique Thouin-Henniqueau de l'association « Défense Exelmans, Versailles » a remis à la Commission une pétition comportant 4 053 signatures s'opposant à l'extension sur ce tronçon. Elle a souligné notamment la « suppression de places de stationnement même s'il était prévu un parking souterrain » et les nuisances dues aux travaux que devraient subir les commerçants.

Madame Michèle Rayer du groupement des commerçants de l'avenue de Versailles qui a déposé la pétition avec l'association précédente, souligna par ailleurs l'inutilité de ce projet qu'elle juge onéreux alors que leur quartier dispose d'« une ligne de métro et de quatre lignes d'autobus » qui desservent plus finement que ne le ferait le tramway. Elle a enfin évoqué la fermeture inévitable de nombreux commerces durant la période des travaux, trop longue.

De son côté, Monsieur Boutry, de l'association « Cité 16 », s'est étonné de ces réactions : « On a l'impression que le 16^e arrondissement est une île, un vase clos. »

Il a ainsi souligné l'accessibilité de plain-pied du tramway à l'inverse du bus.

Il a par ailleurs affirmé avec d'autres résidents que l'extension du tramway jusqu'à la porte d'Auteuil, « permettrait à un quart de la population du 16^e arrondissement d'aller très facilement à la porte de Versailles en quelques minutes, d'aller à la Cité universitaire prendre le RER B ou de rejoindre toute une partie du 15^e arrondissement bien plus facilement qu'actuellement ». Monsieur Taittinger, Maire du 16^e arrondissement, a également souligné cette difficulté et demandé une augmentation des lignes de bus et de leur fréquence.

Enfin, certains partisans de l'extension ont souhaité porter la réflexion sur un éventuel « bouclage total de Paris » et sur une extension du tramway T3 ouest vers La Défense pour mieux relier cet important pôle d'emplois et le 16^e arrondissement.

Concernant ce « bouclage », la RATP a rappelé que sur le tronçon porte d'Auteuil - porte Dauphine, la présence du Bois-de-Boulogne diminue le trafic potentiel.

La maîtrise d'ouvrage s'est exprimée à diverses reprises pour rappeler que la ligne PC sur le secteur ouest est moins saturée aujourd'hui qu'au sud et qu'à l'est, si bien que ce n'est pas la première priorité.

Quant aux travaux, la ville de Paris, les estimant approximativement à une durée de trois années, reconnaît la gêne, mais souligne les importants progrès en terme d'aménagements et d'espaces apportés par le tramway, en prenant l'exemple de la partie sud.





De plus, la maîtrise d'ouvrage a souhaité rappeler que les nombreuses personnes empruntant le trajet des bus PC (100 000/jour sur la partie sud) «avaient aussi droit à une amélioration de leur confort au quotidien».



● LES INTERCONNEXIONS

Le public qui assistait aux réunions a souvent émis le souhait de correspondances entre le tramway et les transports existants (métro, RER et bus) pour une meilleure intermodalité. Certaines zones, comme la ZAC rive gauche, sont stratégiques. Là encore, une attention toute particulière devra être portée aux liaisons avec les communes limitrophes. Le maillage des lignes de bus devra être revu pour rejoindre plus facilement les stations et pour absorber le surplus de voyageurs empruntant le tramway.

Relier le tramway avec la ligne de métro 14 et le RER C au pôle Bibliothèque François Mitterrand est un enjeu fort en termes d'intermodalité. Plusieurs solutions semblent envisagées pour connecter la station BFM et la station de tramway, distantes de 500 m environ. La maîtrise d'ouvrage propose d'insérer plusieurs bus en site propre qui pourraient circuler à terme sur l'avenue de France avec une fréquence élevée (de type navette bus), elle étudie également des liaisons souterraines par tapis roulant ou couloir de correspondance.

En revanche, l'insertion d'un tunnel dans la bi-dalle de l'avenue de France (partie ouest) ne serait pas envisageable techniquement (études SEMAPA, SNCF).

Sur la partie est, la possibilité d'une liaison souterraine est examinée entre la salle d'échanges du pôle BFM et la station de tramway : un cheminement sous un des quais du RER pour raccorder la nouvelle salle des billets (côté sud de la rue Watt au niveau altimétrique de l'avenue de France) et la salle d'échanges du pôle BFM est à l'étude, de même que le raccordement direct à la station de tramway (études SEMAPA, STIF, SNCF). Cette solution est préconisée par le maître d'ouvrage. La réouverture de la station Masséna (RER C) n'est pas envisagée.

Le débat a aussi permis de dégager le souhait de créer des connexions entre les gares SNCF parisiennes. Sur ce point, la ville de Paris a demandé à la RATP d'étudier la réalisation à moyen terme d'un « tramway des gares ».

En réponse à des questions lors des réunions ou sur le site Internet et par courriers, la ville de Paris a affirmé que «l'optimisation des correspondances entre les bus et le tramway est une priorité et [que] cette question fera l'objet d'analyses précises une fois que les grandes orientations (tracé exact, emplacement des stations, localisation de la plate-forme) auront été arrêtées suite au débat public».

Au regard de ce qui a été dit durant le débat, la ville de Paris souhaite de manière générale une amélioration des liaisons par bus entre Paris et la banlieue grâce au prolongement des lignes s'arrêtant actuellement aux portes de Paris. Ces demandes auraient été portées à la connaissance du STIF.

Le tramway T3 prolongé offrira des correspondances avec le réseau métro (toutes les lignes sauf les lignes 2 et 6 du métro), avec le RER B, C et E.

Des aménagements de la correspondance avec le futur prolongement du tramway T2 devraient être réalisés à la porte de Versailles et permettraient des échanges aisés entre les stations des deux lignes de tramway et offriraient un pôle multimodal également avec la ligne 12 du métro. Une correspondance serait également prévue à la gare Eole Évangile avec le futur prolongement vers Paris du tramway Saint-Denis - Epinay - Villetaneuse.



● LES VARIANTES DE TRACÉS

Les réunions de proximité ont permis de nourrir le débat sur les variantes de tracés présentées. Ce fut le cas à Pantin, dans les 19^e et 16^e arrondissements notamment.

● LES VARIANTES À L'EST

Les usagers éventuels du futur tramway se sont montrés intéressés par les variantes de tracés possibles, particulièrement dans ce secteur, et ont examiné avec attention les stations proposées et tenté d'évaluer les compromis nécessaires entre vitesse et proximité.

Entre la porte de Pantin et la porte de la Villette, trois options sont à l'étude :

- un tracé par le boulevard Sérurier en suivant les boulevards des Maréchaux.
- un tracé en limite de Pantin, par la route des Petits Ponts.
- un tracé à l'intérieur de la ville de Pantin.

Des représentants de la région Île-de-France, du Conseil général de Seine-Saint-Denis et de la ville de Pantin soutiennent cette dernière variante.

Monsieur Serge Mery, vice-Président du Conseil régional d'Île-de-France, a estimé que *« [ce serait] la seule occasion sur tout ce tracé de franchir le périphérique et d'avoir une démonstration physique, symbolique du passage en banlieue »*. De plus, *« le maillage qui pourra être fait avec la ligne E du RER à la mairie de Pantin est certainement quelque chose d'extrêmement intéressant pour le développement économique de cette partie de cette région »*.

Monsieur Madec, maire du 19^e arrondissement, soutient le premier tracé pour *« sa simplicité et sa lisibilité »*.

La ville de Paris a affirmé qu'*« aujourd'hui, il n'y [avait] pas de solution qui [s'imposait] automatiquement, si l'on [prenait] l'ensemble des critères en compte »*.

Pour la traversée de la porte de la Villette, quatre hypothèses ont été évoquées par la maîtrise d'ouvrage :

- le passage par le tunnel voitures, dans la continuité du boulevard Macdonald.
- l'arrivée par les boulevards des Maréchaux avec une « baïonnette » pour rejoindre la porte de la Villette, côté Pantin.
- l'arrivée le long du Parc de la Villette, par les boulevards des Maréchaux, avec traversée du canal de l'Ourcq et insertion sur la rive gauche pour rejoindre le boulevard Macdonald.
- les quais hauts du canal, dans l'hypothèse où le tramway arrive par le nord de Pantin.

● LES VARIANTES À L'OUEST

À l'ouest, les deux itinéraires présentés empruntent soit le boulevard Exelmans soit le boulevard Murat en passant par l'avenue de Versailles et la porte de Saint-Cloud. Ils ne rencontrent pas l'adhésion de l'« association de défense Exelmans Versailles », ni celle de l'« association des commerçants de l'avenue de Versailles » comme il a été vu plus haut.

En revanche, le tramway et la variante Exelmans sont attendus par l'association « Cité 16 » afin de requalifier ce boulevard et de permettre *« une connexion entre le Parc Citroën et le Bois-de-Boulogne, en passant par une allée plantée »*.





Les propositions alternatives

Le débat a suscité d'importantes contributions sur ce thème. Certaines prônaient même un abandon du mode tramway et un simple renfort du bus PC. Cela a conduit la maîtrise d'ouvrage à expliquer que la ligne de bus PC avait atteint sa limite de capacité et d'évolution :

« Le trafic journalier de la ligne PC 2 atteint 50 000 personnes/jour. À l'heure de pointe la plus chargée, entre 8 h et 9 h, on compte 4 900 personnes. La saturation est atteinte par exemple le matin entre Porte de Bagnolet et Porte de Montreuil avec 1 400 voyageurs/heure, ce qui représente un taux de charge de 123 % avec un intervalle de 5 min. La capacité du bus PC est limitée du fait notamment du nombre réduit de passagers possibles par véhicule (100 personnes maximum). Des difficultés se présentent aux arrêts avec une grande gêne à la montée et à la descente. Une augmentation de la fréquence a révélé son inefficacité : expérimentée lors de l'enquête publique pour le premier tronçon du tramway, elle aboutissait à la formation de "trains d'autobus" (les bus sont nombreux à se suivre ce qui ralentit leur vitesse et désorganise leurs intervalles de passage), du fait des encombrements notamment. »

Plus largement, une double proposition des associations et riverains a émergé du débat :

- La « petite ceinture ferroviaire » comme alternative.
- La « petite ceinture ferroviaire » en complément du T3.

● LA « PETITE CEINTURE FERROVIAIRE » COMME ALTERNATIVE

L'un des thèmes les plus évoqués au cours du débat est celui de l'utilisation de la petite ceinture ferroviaire comme alternative aux boulevards des Maréchaux.

Ce n'est pas seulement un changement de tracé que proposent les partisans de « la petite ceinture ferroviaire », mais une réponse à des objectifs et à un diagnostic différents impliquant un changement du mode de transport (tram-train au lieu de tramway).

Les associations qui défendent l'itinéraire sur la « petite ceinture » en tant qu'alternative, proposent de réutiliser les infrastructures existantes pour mettre en place un tram-train. Elles mettent notamment en avant une desserte nouvelle du nord et de l'est parisien ainsi qu'une vitesse commerciale, une capacité et un report modal supérieurs à un tramway sur les boulevards des Maréchaux.



Ainsi l'association « Rocade de Paris » considère que « le site de la petite ceinture permet : un gain de temps considérable par rapport aux Maréchaux du fait de la vitesse élevée (>28 km/h) (...); d'attirer le double de voyageurs du fait de la capacité, de la régularité et de la vitesse, et ce plus confortablement (4 personnes assises sur 10); de conserver les bus PC pour la desserte fine de proximité (...); un report modal supérieur, et donc une plus grande réduction de la pollution ; la desserte performante en rocade de nouveaux quartiers enclavés à Paris (...); la limitation de l'impact des travaux ; une requalification des boulevards des Maréchaux là où elle est utile, c'est-à-dire sur moins de 50 % du parcours (...); une réduction des risques techniques, financiers et de délai de réalisation. »

L'association « Orbital » précise également que « l'inflexion du tracé de la petite ceinture [permettrait] de desservir des quartiers actuellement isolés des 19^e et 20^e arrondissements (cf. carte). Le tram-train sur la petite ceinture permettrait de soulager la charge des lignes d'autobus PC2, PC3, 26, 31, 60 et 62. Le nombre de stations serait volontairement limité pour garantir une vitesse commerciale élevée, d'au moins 30 km/h. Seules seraient créées ou rouvertes les stations en correspondance avec les lignes de métro ou RER, ou aptes à désenclaver des quartiers. »



En réponse, la maîtrise d'ouvrage considère que les inconvénients de l'utilisation de la petite ceinture par rapport aux boulevards des Maréchaux sont nombreux : moindre accessibilité (située parfois en viaduc, parfois en souterrain ou en tranchée), correspondances moins bien assurées avec les autres transports collectifs (les stations de métro, les lignes de bus et de Mobilien sont plus nombreuses sur les boulevards des Maréchaux), éloignement des communes riveraines, logique de transport interurbain plutôt qu'interquartiers. En outre, le maître d'ouvrage soutient que « le choix d'un autre mode pour l'extension du tramway T3 conduirait à une rupture de charge pour les usagers, réduisant son attractivité. »

À diverses occasions, le maître d'ouvrage a ajouté que le mode de transport sur la petite ceinture n'aurait pas la finesse de desserte d'un tramway.

La Commission a également noté les propos de l'expert ferroviaire, Monsieur Jean-Paul Balensi lors de la réunion atelier du 26 avril 2006 :

« Par la finesse de la desserte, par l'intégration peut-être plus forte du mode de transport dans l'environnement, on va améliorer [avec le tramway] les parts de trafic domicile/travail et domicile/études dans une moindre mesure peut-être, mais développer un trafic d'heures creuses, de week-end, plus important que sur un mode de transport plus rapide. Cela donne une animation aux quartiers. On améliore la situation dans les deux types de projet, on fait du report modal, mais de manière différente. Il y a des choix politiques, des choix du maître d'ouvrage, qui s'orientent vers l'une ou l'autre solution. »

Cependant, Monsieur Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé des transports, a affirmé son souhait de voir se réaliser en complément du tramway T3 sur les Maréchaux, le métro « Orbital » (qui ferait le tour de Paris en traversant les banlieues) qui permettrait les trajets de banlieues à banlieues en dégageant ainsi Paris :

« Le tramway des Maréchaux sera partiellement un transport de banlieue à banlieue. Mais, il faut aller plus loin. Pour des projets comme ceux d'Orbital, nous pensons que ce sont des beaux et bons projets, et qu'il faut les financer (...). Je ne pense pas qu'il faille opposer les deux. On a besoin du tramway des Maréchaux, car le bus PC est actuellement saturé. Donc, il y a un besoin de renforcement, mais il faut aussi mettre en place à la fois T1 et à la fois Orbital. » (réunion de proximité du 11 avril 2006 à la Mairie de Montreuil-sous-Bois).

En résumé, le choix du tramway sur les boulevards des Maréchaux s'impose selon le maître d'ouvrage pour les trois raisons suivantes :

- la saturation des lignes PC et le surdimensionnement de la solution métro.
- l'inadaptation d'un tramway sur la petite ceinture et le coût important qu'une telle solution impliquerait (notamment pour sa remise aux normes et pour la rendre accessible).
- l'absence de réponse aux besoins identifiés par la maîtrise d'ouvrage : le besoin croissant d'une desserte performante en rocade, l'optimisation du maillage du réseau de transports ainsi que l'amélioration de son accessibilité et des cheminements.

● LA « PETITE CEINTURE FERROVIAIRE » EN COMPLÉMENT DU T3

L'« association de sauvegarde de la petite ceinture de Paris et de son réseau ferré » et « le cercle ouest d'études ferroviaires » soutiennent la réutilisation rapide de la « petite ceinture ferroviaire ». Ils ont transmis à la Commission un vœu dans ce sens pour demander la réalisation d'une étude sur la réhabilitation et la remise en service de la ligne et pour demander qu'aucune aliénation - même présentée comme temporaire et réversible - n'intervienne avant la réalisation de cette étude.

Leur position semble d'ailleurs correspondre à la recommandation n° 19 du rapport de la Commission d'enquête publique relative à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris (classement de l'ensemble de la plate-forme de la « petite ceinture ferroviaire » en zone UGSU⁷).



⁷ Zone urbaine de Grands Services Urbains





Ces deux associations considèrent la petite ceinture de façon « plus complémentaire que concurrentielle de la ligne de tramway T3, permettant ainsi de répondre à des attentes non satisfaites par le tramway dans les quartiers périphériques à forte densité de population et d'équipements. »

● LES OBSERVATIONS DE LA CPDP

Deux associations ont demandé des expertises et sondages complémentaires.

La Commission particulière en a débattu et a obtenu que les études techniques réalisées sur ces sujets dans les années précédentes soient mises à la disposition du public sur le site Internet.

Elle a souhaité également que les différentes thèses en présence puissent faire l'objet d'une présentation détaillée et complète lors de la réunion atelier mentionnée par ailleurs.

Dans ces conditions, elle n'a pas souhaité qu'une expertise complémentaire, qui aurait suspendu le débat, soit engagée, l'information lui paraissant suffisante.

La Commission a retenu qu'il existe un problème relatif à l'utilisation du site de la « petite ceinture ferroviaire ». La problématique « tramway » justifie une demande de clarification sur l'avenir de cette voie et sur ce qui pourrait y être réalisé.

La Commission estime que ce débat à l'intérieur du débat était utile et qu'en tout état de cause il conviendra de s'interroger sur l'abandon du site de la petite ceinture, en relevant notamment que le fait de déferer la ligne rendrait matériellement impossible sa remise en service.

La CPDP a été par ailleurs attentive aux propos de Monsieur Jean-Paul Balensi, expert ferroviaire, tenus lors de la réunion atelier du 26 avril 2006 :

« La petite ceinture ferroviaire a des avantages et des inconvénients. Elle existe. C'est vrai, a priori, c'est un avantage. Elle est quand même quasiment à reconstruire. On a vu ce que l'on a fait sur la partie RER C de l'ouest parisien ; on l'a reconstruite. En termes de coût, même si je n'ai pas d'éléments là-dessus, il y a des coûts sensibles. Il y a des inconvénients aux infrastructures souterraines : l'accessibilité n'est pas la même (...) Les tracés sont assez différents, dans l'est parisien, donc il est clair que l'on ne dessert pas exactement la même chose en faisant un projet de transport le long des Maréchaux avec une ambition de recomposition urbaine également, et un tracé sur la petite ceinture qui s'écarte à un moment vers l'ouest et passe en tunnel sur une partie du parcours. Par contre, on gagne du temps, on permettrait des connexions avec la banlieue qui peuvent être performantes. Il y a des avantages, des inconvénients. Ce sont deux projets (...) Il faudra sans doute assez rapidement une utilisation ferroviaire de ce site, parce que sinon, plus on attendra, moins cette emprise sera utilisable (...) »

Le fonctionnement du tramway

Les questions relatives au fonctionnement du tramway révèlent une exigence de qualité du transport qui a été au centre des préoccupations, tant du maître d'ouvrage que du public. En effet, il ressort du débat que la capacité, la vitesse commerciale, le nombre et la position des stations, la tarification et l'accessibilité au tramway doivent répondre aux critères du meilleur mode de transport pour le plus grand nombre. Par conséquent le public qui s'est senti directement concerné a participé activement aux débats.



● LA CAPACITÉ

La capacité du tramway est estimée par le maître d'ouvrage en moyenne à 4 000 passagers à l'heure avec une fréquence de 4 minutes aux heures de pointe. Cette capacité est supérieure à celle du bus PC actuel qui est de 1 000 passagers à l'heure. Elle paraît répondre au besoin d'augmenter l'offre de transport que le bus PC ne semble plus permettre selon les défenseurs du projet.

Deux remarques d'ailleurs contradictoires ont été formulées.

La première est que le bus PC n'étant saturé qu'aux heures de pointe, il suffisait d'en augmenter la fréquence à ces heures-là pour y remédier.

La seconde consiste pour certains partisans de la petite ceinture à considérer que la capacité du tramway est insuffisante par rapport aux besoins futurs, contrairement à la capacité d'un train qui, d'après leur estimation, peut atteindre 21 000 passagers par heure.

● LA VITESSE COMMERCIALE

La vitesse commerciale recherchée du tramway est de 20 km/heure afin que le temps de parcours entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle n'excède pas 45 minutes. Elle devrait être d'1 heure 15 minutes entre le pont du Garigliano et la porte de la Chapelle.

En réalité, elle dépendra du tracé, du nombre de stations, de l'implantation de la plate-forme (en axial, latéral et bilatéral) et de la priorité accordée aux carrefours.

Pour certains, cette vitesse de 20 km/heure n'apporterait pas réellement un gain de temps de trajet par rapport au bus PC dont la vitesse moyenne est de 15 km/heure. Pour d'autres, même si le tramway est plus rapide que le bus, il l'est moins qu'un train.

Puisque la vitesse commerciale dépend en partie du nombre de stations envisagées, de nombreuses interrogations et remarques ont porté simultanément sur ces deux thèmes.

● LE NOMBRE ET LA POSITION DES STATIONS

L'implantation des stations renvoie au compromis à trouver entre une vitesse commerciale élevée, une bonne intermodalité avec les autres modes de transport, une bonne accessibilité depuis les communes voisines et une desserte fine des quartiers traversés.

Des questions, avis et positions exprimés, se dégage une opposition à une diminution de 30 % du nombre des stations de tramway par rapport aux bus PC 2 et 3. Il est prévu, en effet, entre 22 et 27 stations distantes d'environ 500 mètres contre les 38 stations actuelles tous les 300 mètres environ pour les bus PC.

Trois raisons semblent expliquer cette opposition.

La première est que les usagers des transports et les habitants préfèrent une meilleure desserte et la régularité du tramway à une plus grande vitesse commerciale alors que l'augmentation de la vitesse est liée à la diminution du nombre de stations. Un habitant du 20^e arrondissement (Monsieur Meillat) lors de la réunion publique du 28 mars 2006 témoigne : « *actuellement, le PC effectue 11 arrêts lors de son passage dans le 20^e. Si l'on s'en tient aux premières études, ce chiffre tomberait à 5 pour le tramway. Certes, le souci de desservir rapidement chaque porte de la capitale et d'assurer dans de bonnes conditions les correspondances vers la banlieue est légitime. Toutefois, cela ne doit pas se traduire par la suppression de toutes les stations intermédiaires* ».



● L'ACCESSIBILITÉ

Les difficultés de l'accessibilité concernent de manière spécifique environ 30 % de la population. La Commission a recueilli l'essentiel des demandes sur ce sujet lors d'une table ronde, où étaient notamment présentes les associations représentatives des différents handicaps et des représentants des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite (PMR).

Deux catégories de demandes sur ce thème ont été relevées.

La première concerne l'accessibilité directe du tramway.

A priori, le tramway est le mode de transport le plus accessible pour les différents types de handicaps parce qu'il est de plain-pied.

En revanche, il faut veiller à ce que tous les aspects de cette accessibilité soient pris en compte (accessibilité aux quais, sécurité, information sonore et visuelle aux stations et dans le tramway).

Certains de ces aménagements demandés lors du débat sont prévus au projet d'extension du tramway : cheminements piétons dégagés d'obstacles, création de bandes de guidages, guichets abaissés.

On retrouve ces aménagements sur la partie sud du tramway en cours de réalisation. Ils ont fait l'objet d'un examen par un groupe de travail composé d'associations, de collectivités locales et de responsables des transports publics, chargé d'étudier les améliorations à mettre en œuvre sur le tronçon sud du tramway par rapport aux tramways actuels d'Île-de-France.

La seconde est relative à l'accessibilité totale lors des déplacements et elle a été notamment formulée par Monsieur Gilbert Frédéric, membre de l'APF (association des paralysés de France), lors de la réunion publique du 11 avril 2006 « *c'est toute une chaîne à laquelle il faut penser. [...] Une personne en situation de handicap, quand elle se déplace d'un point à un autre, doit avoir une accessibilité totale* ».

Il s'agit d'améliorer l'accessibilité aux réseaux de transports existant et notamment ceux en connexion avec le tramway.

Ce problème est désormais traité dans son principe par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » qui contraint de rendre accessible la chaîne du déplacement, c'est-à-dire le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leur intermodalité.

● LA TARIFICATION

Le souhait a été formulé d'un ticket de transport unique valable quels que soient les modes de transport, utilisable pendant une durée déterminée, par exemple une heure trente.

Cette tarification aurait l'avantage de permettre les correspondances sans avoir à acheter un nouveau titre de transport.

La ville de Paris, maître d'ouvrage, indique qu'elle a demandé au STIF de se prononcer sur une mise en service prochaine de ce ticket unique.





Le partage de l'espace public

Le partage de l'espace public pose la problématique de la bonne insertion du tramway sur la voie publique et de la meilleure cohabitation possible avec les autres modes de transport.

Compte tenu de l'insertion du tramway en site propre, de nombreuses demandes concernent l'aménagement sur la voirie de l'espace nécessaire aux autres modes de transports.

● LES PIÉTONS



L'association « les droits du piéton » a été le porte-parole de celui qui est le plus faible des usagers de l'espace urbain, le piéton. Elle souhaite que soient fortement affirmés l'accès et la sécurité du piéton.

À cet égard, Monsieur Laisney, professeur et chercheur spécialiste de l'insertion urbaine des tramways, ouvre la réflexion sur l'éventuelle application pour le milieu urbain dont les boulevards des Maréchaux, d'un code de la rue de même nature que le code de la route. Il prend pour exemple le code de la rue appliqué en Belgique depuis le 1^{er} janvier 2004 et qui a pour objectif « d'assurer un équilibre entre les différentes catégories d'usagers et offrir une plus grande sécurité aux usagers doux ».

Par ailleurs, un groupe de travail est chargé par le ministre des Transports de mener des réflexions sur l'application d'un tel code en France.

● LES VÉLOS



En raison de l'usage croissant de la bicyclette et faisant référence à l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 relative à l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie⁸, deux associations, « mieux se déplacer à bicyclette » et « vélo 15 et 7 », ont revendiqué l'aménagement continu de pistes cyclables le long du tracé du tramway, de préférence du côté droit de la chaussée.

Elles font remarquer que pour le tramway des Maréchaux sud, il n'y a pas de continuité d'itinéraire pour les vélos mais une interruption à chaque station, ainsi il y aurait une continuité cyclable sur à peu près 85 % du parcours.

De plus, pour faciliter l'intermodalité entre le vélo et le tramway il est préconisé la création d'aires sécurisées de stationnement pour les vélos et la possibilité de prendre le vélo à l'intérieur du tramway lors des déplacements aux heures creuses ou de l'accrocher à l'extérieur aux heures de pointes, comme cela est permis sur les bus dans certaines villes des États-Unis.

L'aménagement de pistes cyclables sécurisées sur les trottoirs a été évoqué. Si certains le souhaitent, d'autres ont fait observer que la cohabitation avec les piétons présenterait des difficultés sérieuses.

● LES AUTOMOBILES

L'implantation d'un tramway en site propre suscite des interrogations sur la place qui resterait aux automobiles sur les boulevards des Maréchaux.

La réponse varie selon que le tramway sera situé en axial, latéral ou bilatéral. Sur ce choix, le débat est resté assez sommaire et a eu du mal à départager les avantages et les inconvénients de chacune des solutions.

Une large partie du public, même favorable à la diminution de la présence de l'automobile à Paris, s'interroge

⁸ Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

« À compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »



sur les conséquences de la suppression de voies de circulation.

Une inquiétude particulière a été exprimée s'agissant des conséquences aux portes de Paris.

En effet, avec deux voies réservées au tramway, il devrait se produire un report de trafic automobile sur le périphérique accentuant la saturation aux heures de pointe.

De plus, la priorité donnée au tramway aux feux à chaque carrefour pourrait avoir pour conséquence des effets de coupure aux entrées et sorties de Paris.

Il a été demandé d'approfondir les études d'impact du tramway sur la circulation automobile.

Plusieurs intervenants, notamment la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP), ont attiré l'attention du maître d'ouvrage sur les conséquences de la réduction de l'usage de l'automobile sur les conditions d'acheminement et de livraison des commerces et des entreprises, plus particulièrement ceux situés à proximité des boulevards des Maréchaux.

● LES TAXIS

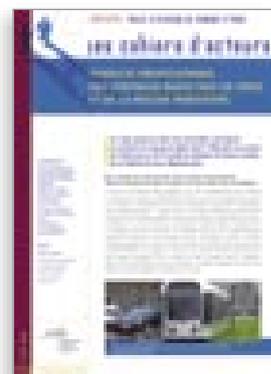
Le taxi est, dans l'exercice de sa profession, un transport public individuel, qui utilise plus efficacement l'espace urbain que les voitures particulières. Avec l'implantation du tramway en site propre, les taxis seront directement affectés par la redistribution de l'espace urbain à leur désavantage puisqu'ils ne pourront plus profiter des voies de bus qui vont disparaître.

C'est la raison pour laquelle, il a été demandé, notamment par le syndicat professionnel des centraux radio-taxi de Paris et de la région parisienne, un partage des infrastructures de transports en commun, comme c'est le cas pour les voies de bus réservées où les taxis sont autorisés à circuler.

La demande consiste à ce que soit menée une étude sur la possibilité pour les taxis de circuler sur les voies du tramway, au moins sur certains tronçons en définissant les règles d'insertion et de circulation garantissant le maintien de la vitesse commerciale du tramway et la sécurité sur la voirie.

Le syndicat rappelle que des expériences de mixité taxis – tramway en France et à l'étranger démontrent que si la cohabitation est bien mise en œuvre, elle est une réussite. Les exemples pris sont ceux de Saint-Étienne et d'Amsterdam.

Néanmoins la densité des taxis à Paris, la fréquence prévue du tramway (une rame toutes les 4 minutes aux heures de pointes) et la priorité donnée aux feux sembleraient rendre cette cohabitation difficilement envisageable pour le maître d'ouvrage.



● LES VÉHICULES PRIORITAIRES

À plusieurs reprises, l'idée a été évoquée, comme dans des réalisations étrangères, que la plate-forme du tramway puisse être utilisée par les véhicules prioritaires.

Un tel choix mettrait en cause l'engazonnement de la voie.





Le financement

Les questions ont été nombreuses et les réponses sont restées assez sommaires.

Si, en effet, des interrogations ont porté sur le financement du projet d'extension du tramway et ses conséquences pour les contribuables franciliens et sur les budgets des collectivités locales de la région, les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont surtout fait référence au mode de répartition du financement du tramway des Maréchaux sud.

Le coût annoncé du projet s'élève à 681,5 M euros pour l'extension du tramway à l'est et à l'ouest, dont 555 M euros pour les travaux, 68 M euros pour le matériel roulant et 58,5 M euros pour la requalification urbaine. Par ailleurs, il a été fait observer que le coût ne pourrait être déterminé qu'après les choix définitifs en matière de tracés et d'ouvrages d'art.

À l'occasion de la réunion d'ouverture du débat public, le 6 février 2006, Monsieur Bertrand Delanöe, maire de Paris, a « invité l'État à rejoindre la table des financeurs et a rappelé que le projet serait financé en tout état de cause à hauteur de 70 % par la ville et 30 % par la région », tout en insistant sur « l'importance du partenariat du STIF et de la RATP ».



Lors de la réunion de synthèse du 4 mai dernier, Monsieur Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, chargé du dossier, a rappelé les principes : « 70 % ville et 30 % région », tout en « invitant à nouveau l'État à cofinancer, comme dans d'autres villes » et en indiquant « que la région pouvait aller au-delà des 30 % annoncés ».

Monsieur Baupin a tenu, par ailleurs, à préciser qu'il n'excluait pas « que le Conseil général de Seine-Saint-Denis (93) et la ville de Pantin, participent au financement ».

Les difficultés spécifiques

Au cours du débat, la Commission a relevé quatre points spécifiques, source d'inquiétudes et de réactions, dont elle tient à rendre compte.

● LA SUPPRESSION DU SOUTERRAIN DE CHARENTON-LE-PONT

De façon générale, le public est interrogatif sur la destruction des ouvrages d'art existants, et à ce titre la fermeture des souterrains sous les boulevards des Maréchaux ne semble pas faire l'unanimité.

Le comblement du souterrain de Charenton-le-Pont a attiré plus particulièrement l'attention. Des élus ainsi que des habitants de la commune et des communes voisines se sont élevés contre la suppression du souterrain qui selon eux permet de réguler les flux de circulation nord/sud et est/ouest. Le supprimer augmenterait les difficultés de circulation de banlieue à banlieue et de Paris à banlieue et provoquerait d'importants embouteillages. Ainsi lors de la réunion de synthèse du 4 mai 2006, Monsieur Herbillon, député et Monsieur Brétillon, maire, se sont interrogés sur les raisons « qui conduisent à vouloir à tout prix fermer le souterrain pour le faire passer au dessus [...] et pourquoi on va créer là plus de bouchons de voitures, plus de pollution et une barrière définitive, irréversible, entre la ville de Charenton et la ville de Paris ».



Pour illustrer leurs propos, ils prennent l'exemple de la suppression du souterrain de la porte d'Italie qui ne semble pas apporter satisfaction et mentionnent le coût élevé du comblement qui est estimé à 1 M €.

Il est vrai que le maître d'ouvrage à ce stade du projet, n'a pas réalisé une étude d'impact détaillée sur les circulations mais au vu des premiers éléments d'informations dont il dispose, il ne lui semble pas que le comblement du souterrain de Charenton-le-Pont entraînerait des difficultés particulières de circulation.

Ainsi et compte tenu de l'absence d'analyse détaillée et des vives discussions sur le secteur de la porte de Charenton, il paraît nécessaire de mener des études plus approfondies pour justifier l'utilité publique du comblement de ce souterrain.

Un autre point du même ordre a été évoqué et concerne la destruction du viaduc de la porte d'Ivry. Cependant, lors de la consultation préalable sur l'extension jusqu'à la porte de Charenton, sa destruction était préférée à sa réhabilitation.

● LE LIEU D'IMPLANTATION DE L'ATELIER GARAGE

Il a été constaté durant le débat que quel que soit le lieu envisagé pour l'implantation de l'atelier garage, le public s'interrogeait sur les nuisances que ce site de remisage et de maintenance des tramways pourrait causer.

Au stade actuel du projet, trois lieux d'implantation sont étudiés : le stade Léo Lagrange dans le 12^e arrondissement à proximité de la porte de Charenton, le stade Louis Lumière dans le 20^e arrondissement entre la porte de Bagnolet et la porte de Montreuil, et le stade Jules Ladoumègue dans le 19^e arrondissement entre la porte de Pantin et la porte de la Villette.

L'atelier garage devrait être situé en souterrain. Sa localisation dépendra de sa proximité avec le tracé du tramway retenu et de la disponibilité foncière.

La majorité des intervenants s'est opposée aux lieux envisagés estimant qu'ils ne s'insèrent pas correctement dans l'espace urbain.

Il a été demandé, par exemple, que l'atelier garage ne soit pas implanté au niveau du stade Louis Lumière en raison de sa proximité avec un important secteur d'habitat et de son accès qui se ferait par la rue Eugène Reisz, assez étroite, où se situent plusieurs établissements scolaires.

D'autres font part de leur préoccupation liée à la période de construction de l'atelier garage. En effet, il ne sera pas possible de maintenir l'ouverture des stades ni de les remplacer. Sur ce dernier point, il a été suggéré d'installer un stade sur la pelouse de Reuilly dans l'hypothèse où l'atelier garage serait construit sous le stade Léo Lagrange.

Il a été demandé également des précisions concernant une voie de réserve en cours d'étude qui pourrait être installée au niveau de la porte de Charenton. D'après la RATP, elle aurait pour but de pallier les interruptions de ligne et « d'injecter » des rames supplémentaires en cas de forte affluence lors d'événements exceptionnels tel un concert au Zénith.

● LES PARKINGS RELAIS ET LES PLACES DE STATIONNEMENT

En ce qui concerne le stationnement des automobiles, deux principales requêtes ont été formulées.

La première est relative à la création de parkings relais aux portes de Paris afin de rendre possible le report modal de la voiture au tramway, comme le suggère Monsieur Thierry Saniez, de la CLCV (consommation, logement et cadre de vie) à la réunion du 26 avril 2006 « on doit se poser la question de la création de nouveaux





parkings, avec la possibilité pour les voyageurs du tramway de garer leur automobile».

À ce jour il existe des parkings relais en Île-de-France qui sont généralement sous-utilisés en raison d'une tarification inadéquate, d'un manque de sécurité et d'une signalétique insuffisante. Le maître d'ouvrage n'est pas opposé à l'idée de créer des parkings relais aux portes de Paris mais estime qu'ils ont une plus grande utilité en couronne à proximité des gares RER et SNCF. Cependant, sans en rejeter l'idée, il souhaite tirer les enseignements du tramway sud avant de décider la création ou la réhabilitation des parkings relais aux portes de Paris.

Les experts sollicités pour la réunion atelier et la réunion de synthèse ne partagent pas la même analyse des parkings relais. Monsieur Laisney considère que penser le tramway sans parking relais n'apporte pas une satisfaction suffisante en terme de report modal. S'il partage l'avis du maître d'ouvrage sur la localisation des grands parkings relais à proximité des gares de banlieue et de RER, il estime, à l'inverse, que la création ou la réhabilitation des parkings relais aux portes de Paris est nécessaire car les parkings relais seraient « une clé du dispositif d'accompagnement » du tramway car « ils constituent des pôles d'échange multimodaux ». En revanche, Monsieur Balensi, expert ferroviaire émet des réserves sur l'utilité des parkings relais aux portes de Paris dans la mesure où il s'agit d'un tramway en rocade et non d'un tramway en axial qui pénètre la ville.

Il a été également avancé l'idée de coupler le mode de paiement du parking et du tramway. Cette tarification intermodale a été mise en pratique dans des villes comme Montpellier et Bordeaux à l'occasion de l'arrivée du tramway et a été vivement appréciée.

La seconde requête est relative aux places de stationnement. Il est demandé que soient conservées ou aménagées des places de stationnement sur les boulevards des Maréchaux au moins pour les résidents. Cette demande de stationnement résidentiel gratuit ou à tarif préférentiel a d'autant plus son importance que le tramway longe de nombreux logements sociaux dépourvus de parcs de stationnement comme c'est le cas sur les boulevards d'Indochine et d'Algérie dans le 19^e arrondissement et que l'offre de stationnement actuelle n'est pas suffisante.

En définitive, l'utilité optimale d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux implique pour de nombreux intervenants que tous les moyens soient mis en œuvre pour permettre une intermodalité globale satisfaisante.

● LA PÉRIODE DES TRAVAUX

La période des travaux est un temps mal vécu par les riverains notamment les commerçants.

Il a été demandé, notamment par la CCIP et la Chambre des métiers et de l'artisanat, de poursuivre les efforts qui ont été faits pour la partie sud du tramway, c'est-à-dire d'apporter une information complète avant les travaux et d'assurer une concertation continue et précise sur leur phasage et leur calendrier.

Concrètement, il est souvent demandé l'aménagement d'aires de livraisons, l'étude des meilleures localisations pour déplacer les marchés concernés et un dispositif d'indemnisation efficace et rapide. Ainsi, le dispositif d'indemnisation de la Commission de règlement amiable, qui a été institué dans le cadre des travaux du tramway sur les boulevards des Maréchaux sud semblerait répondre dans son principe à cette demande pour l'extension du tramway.

Les riverains souhaitent que les travaux perturbent le moins possible la vie des quartiers et leur tranquillité quotidienne.

* * *





Ainsi s'est déroulé le premier débat public concernant plus particulièrement Paris depuis que le dispositif a été introduit dans notre législation.

Il en ressort que si le contexte particulier de la Capitale peut présenter des difficultés spécifiques, notamment dans le domaine de la communication pour être certain d'informer l'ensemble des citoyens, les Franciliens et les Parisiens ont parfaitement «joué le jeu» du débat. Ils en ont vite assimilé les règles et utilisé les possibilités d'expression.

Des positions contradictoires se sont exprimées tout en permettant aux unes et aux autres d'être entendues.

La Commission particulière du débat public « extension du tramway à Paris » est reconnaissante à toutes celles et tous ceux qui se sont informés, se sont exprimés, ont posé des questions, ont réagi.

Ils ont apporté la preuve qu'avant de se lancer dans des opérations majeures, les grands décideurs doivent accepter qu'un temps d'écoute mutuelle et d'échange soit organisé en toute indépendance, en mettant, pour un temps, à égalité de parole, celui qui sait ou croit savoir et celui qui ne sait pas, celui qui a un titre ou un mandat et celui qui n'en a pas.

Gageons que les décisions qui seront prises après un tel effort collectif n'en seront que mieux étudiées, plus complètes et plus acceptables.







cndp
Commission particulière
du débat public

EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS

→ LES ANNEXES





ANNEXE 1

● LES DÉCISIONS

Commission nationale du débat public

**SÉANCE DU 11 MAI 2005
DÉCISION N°2005 / 19 / T3 / 2
PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY DES MARÉCHAUX (T 3) À PARIS**

La Commission nationale du débat public,

- Vu le code de l'environnement en ses articles L.212-1 et suivants,
- Vu le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- Vu la lettre de saisine du maire de Paris datée du 15 avril reçue le 18 avril 2005, et le dossier joint,
- Après en avoir délibéré,

- À l'unanimité de ses membres présents ou représentés,
- Considérant que le projet figure dans le dossier de candidature de la ville de Paris à l'accueil des Jeux Olympiques de 2012 et prend à ce titre un caractère exceptionnel,

- Considérant que les premiers enjeux du projet, tels qu'ils sont définis dans le dossier du maître d'ouvrage par référence aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, sont la réduction du trafic automobile et le développement des transports collectifs, que ces enjeux présentent une importance particulière dans la région Île-de-France et ont donc un caractère d'intérêt national,
- Considérant les liens du projet avec de nombreuses opérations de requalification urbaine situées sur le territoire de la ville de Paris ou des communes voisines, et donc ses impacts sur le cadre de vie des habitants des quartiers traversés,
- Considérant que la concertation menée en février 2003 portait sur un projet sensiblement plus réduit (extension de la Porte d'Ivry à la Porte de Charenton) et qu'elle n'a associé qu'un nombre limité d'interlocuteurs, que le projet tel qu'il a depuis lors évolué justifie que soient pleinement assurées l'information et la participation du public compte tenu de ses conséquences potentielles sur le cadre de vie et sur les conditions de vie quotidienne de la population.

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet d'extension du tramway des Maréchaux (T3) à Paris doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une Commission particulière.

Le Président



Yves MANSILLON



Commission nationale du débat public

SÉANCE DU 11 MAI 2005
DÉCISION N°2005 / 20 / T3 / 2
PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY DES MARÉCHAUX (T 3) À PARIS

La Commission nationale du débat public,

- Vu le code de l'environnement en ses articles L.212-1 et suivants,
- Vu le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- Vu la décision de la Commission nationale n°2005/19/T3/1 du 11 mai décidant l'organisation d'un débat public,
- Après en avoir délibéré,
- À l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article unique :

Monsieur Hubert BLANC est nommé Président de la Commission particulière du débat public sur le projet d'extension du tramway des Maréchaux (T3) à Paris.

Le Président



Yves MANSILLON





SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE
CONSEIL D'ADMINISTRATION

EXTENSIONS DU TRAMWAY T 3

DÉCISION N°8285

Prise dans sa séance du 8 avril 2005

- Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- Vu le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- Vu le décret n°59-1090 du 23 septembre 1959 modifié portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France,
- Vu le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, et notamment l'article 2,
- Vu les articles L121-8 et suivants du code de l'environnement,

Le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France,

DÉCIDE :

Article 1 : de mandater la ville de Paris pour saisir la Commission nationale du débat public sur la base du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pour les extensions du tramway T3. Le conseil d'administration du STIF sera de nouveau saisi de l'orientation à donner au projet dès achèvement de la concertation ou du débat public issu(e) de cette saisine.

Article 2 : en cas de décision positive sur l'organisation d'un débat public, les études nécessaires au débat seront poursuivies sur la base des orientations définies dans le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales en étroite collaboration avec la ville de Paris et la RATP, futur exploitant.

Article 3 : en cas de décision positive sur l'organisation d'un débat public, et en cas de décision positive concernant les Jeux Olympiques à Paris en 2012, le directeur général est autorisé à signer la convention d'études entre le STIF et la RATP relative aux extensions de T3 pour un montant global de 149 490 € HT, soit 178 790,04 € TTC.

Le Président du conseil d'administration
du Syndicat des transports d'Île-de-France



Bertrand LANDRIEU



ANNEXE 2

● LE BUDGET DE LA CPDP

Prestataires	DÉPENSES TTC (en euro)
Impressions	172 318,00
Boitage	49 365,38
Tractage	3 341,00
Experts	2 000,00
Presse	166 422,96
Médiacité	256 361,41
Aléaur	17 983,00
Traduction (langage des signes)	960,00
Sous-total	668 751,75
Interne CPDP	
Salaires	143 268,73
Courriers	4 000,00
Loyers	65 000,00
Entretiens	6 000,00
Logistique	49 000,00
Sous-total	267 269,00
TOTAL	936 020,75



ANNEXE 3

● LE CALENDRIER

Date	Lieu	Adresse	Type de réunion	Intitulé
Lundi 6 février 2006	Espace Reuilly (Paris 12 ^e)	Espace Reuilly 22, rue Hénard 75012 Paris M° Montgallet (ligne 08), Dugommier (ligne 06), Daumesnil (lignes 06 et 08)	Réunion d'ouverture	
Jeudi 16 février 2006	Mairie du 13 ^e (salle des fêtes)	1, place d'Italie 75013 Paris M° Place d'Italie	Réunion thématique et de proximité	Le tramway : impacts sur le cadre de vie, l'urbanisme et l'environnement
Lundi 20 février 2006	Préfecture de Bobigny		Rencontre avec les élus de Seine-Saint-Denis	
Lundi 27 février 2006	EUROSITE	144, avenue du Président Wilson 93210 Saint-Denis-la-Plaine	Réunion thématique et de proximité	La place du tramway dans les transports en Île-de-France
Jeudi 2 mars 2006	Espace Toffoli Charenton-le-Pont (94)	12, rue du Cadran 94220 Charenton-le-Pont M° Charenton-Écoles	Réunion de proximité	Secteur Porte d'Ivry - Porte Dorée
Mardi 7 mars 2006	Mairie du 18 ^e (salle des fêtes)	Mairie du 18 ^e Place Jules Joffrin 75018 Paris M° Jules Joffrin	Réunion de proximité	Secteur Porte de la Villette - Porte de la Chapelle
Mardi 14 mars 2006	Mairie du 19 ^e (salle des fêtes)	Mairie du 19 ^e 5, place Armand Carrel 75019 Paris M° Laumière	Réunion thématique et de proximité	La période du chantier : impacts économiques, sociaux et commerciaux des travaux
Jeudi 23 mars 2006	Mairie du 12 ^e (salle des fêtes)	Mairie du 12 ^e 130, avenue Daumesnil 75012 Paris M° Dugommier (ligne 06), Daumesnil (lignes 06 et 08), Montgallet (ligne 08)	Table ronde	Mobilité réduite et déplacements
Mardi 28 mars 2006	Mairie du 20 ^e (salle des fêtes)	Mairie du 20 ^e 6, place Gambetta 75020 Paris M° Gambetta (lignes 03 et 03 B)	Réunion thématique et de proximité	L'exploitation et le fonctionnement du tramway
Mardi 4 avril 2006	Mairie de Pantin Salons d'Honneur (93)	Mairie de Pantin 84, avenue général Leclerc 93507 Pantin RER Pantin (ligne E)	Réunion de proximité	Secteur Porte des Lilas - Porte de la Villette
Mardi 11 avril 2006	Mairie de Montreuil Salle des fêtes (93)	Mairie de Montreuil Place Jean Jaurès 93100 Montreuil M° Mairie de Montreuil (ligne 09)	Réunion de proximité	Secteur Porte Dorée - Porte des Lilas
Jeudi 13 avril 2006	Mairie du 16 ^e (salle des fêtes)	Mairie du 16 ^e 71, avenue Henri Martin 75016 Paris	Réunion de proximité	Secteur ouest
Mercredi 26 avril 2006	Cité des Sciences et de l'Industrie Salle Louis Armand (Paris 19 ^e)	Cité des Sciences et de l'Industrie 30, avenue Corentin Cariou 75019 Paris M° Porte de la Villette (ligne 07)	Réunion Atelier (suite à une modification)	La parole est aux acteurs (avec la présence d'experts)
Jeudi 4 mai 2006	Espace Reuilly (Paris 12 ^e)	Espace Reuilly 22, rue Hénard 75012 Paris M° Montgallet (ligne 08), Dugommier (ligne 06), Daumesnil (lignes 06 et 08)	Réunion de synthèse	



ANNEXE 4

● LES NOTES D'APPRÉCIATION DES EXPERTS

François LAISNEY - 20 mai 2006

EXTENSION DU TRAMWAY T3 TMS PARTAGE DE LA VOIRIE. INSERTION URBAINE DU TRAMWAY

Urbain

Je rappelle en exergue que le tramway n'est pas seulement une question de technique de transport, mais le vecteur d'un grand projet urbain de requalification de l'espace public, de façade à façade, avec des incidences qui vont aller bien au delà, jusque dans les rues adjacentes et dans les quartiers qu'il jouxte. L'incidence bénéfique va s'étendre jusqu'aux franges de communes adjacentes, concernées par le rayon d'influence de 400 mètres. L'objectif est de conférer aux boulevards des maréchaux, voirie de rocade continue, faisant tout le tour de Paris en suivant l'ancienne enceinte de Thiers et urbanisé de part et d'autre depuis le 19^e siècle, le statut de nouveaux « grands boulevards du XXI^e siècle », identifiés, caractérisés et symbolisés par la présence et le passage du nouveau Tramway de Paris. Le plaisir de la flânerie, les promenades ombragées réintroduit une dimension de plaisir urbain et d'esthétique urbaine, qui complète la facilité nouvelle offerte de se déplacer d'un pôle de correspondance à un autre. En oblitérant cet objectif civilisateur, on risque vite d'être obsédé par la pure efficacité fonctionnelle du transport et ses logiques.

Le projet de transport et le projet urbain s'épaulent mutuellement. La ville est vue du tram et le tram est bien visible et repérable depuis la ville. Tous attributs qui n'auraient pas été possibles avec le choix de la Petite Ceinture, entre autres arguments bien connus, notamment ce service de cabotage efficace et fascinant autour de Paris, un mot que je n'ai pas entendu prononcer, mais qui me semble assez bien définir le type de service rendu.

J'aime aussi à employer l'analogie avec les sports de glisse, le tracé d'une piste de ski à travers la ville ou l'idée d'un trottoir roulant pour caractériser la supériorité du mode ferré sur le bus pour ceux qui auraient encore la nostalgie du PC (le bus) !

Vous avez dit partage ?

Pour en venir à notre sujet : le partage de la voirie.

Comment satisfaire à des demandes multiples, indépendantes les unes des autres ? La compétition est toujours vive pour l'espace public. Il y a affichage d'un objectif consensuel pour un véritable espace partagé, mais la notion est à double sens : un espace commun où les usages coexistent pacifiquement et indistinctement ou bien un espace qu'on partage en couloirs fonctionnels. Souci donc d'éviter un compartimentage excessif. Mais il faut rester réaliste : Sur un axe important comme les Maréchaux, l'optimisation ne comporte pas trop d'alternatives.

L'expérience provinciale apprend qu'il faut, en dehors de la plateforme, dans l'ordre, penser aux trottoirs généreux et plantés, aux vélos, et en second lieu à la circulation automobile et au stationnement.





Implantation axiale

De même, nous l'avons constaté, la solution axiale est toujours préférable en milieu urbain habité, pour les voies entre 25 et 50 mètres parce que cette implantation répartit également les nuisances automobiles de part et d'autre.

Pour les Maréchaux, il me semble irréaliste d'envisager 2x1 voie, pourtant la meilleure solution en province quand on le peut. 3 voies regroupées en bilatéral est une solution bâtarde (avec cette hypothèse absurde de répartir la voie du milieu alternativement dans un sens ou dans l'autre : absurde sur une rocade, il faut aussi penser aux signalisations hideuses que ça entraînerait).

Répartir la « sacro-sainte » 2x2 voies de chaque côté de la plateforme reste malgré tout réaliste. Même si le risque c'est un peu l'impression d'enserrer une voie ferrée au milieu d'une 2x2 voie. C'est mieux en tout cas que de juxtaposer une chaussée à 4 voies à une plateforme.

Il faut penser aussi que c'est une voie stratégique en cas de fermeture du périphérique pour une raison quelconque.

Cela permet aussi qu'un arrêt d'urgence se fasse sans bloquer la circulation. Cela répond aussi partiellement à la demande des taxis même s'ils n'ont pas leur couloir protégé. On pourrait d'ailleurs imaginer que dans une phase ultérieure de diminution de la pression automobile et de la discourtoisie habituelle, la file de droite soit signalée comme couloir pour les véhicules prioritaires par un simple marquage au sol, ce qui pourrait régler la question de la priorité aux taxis.

La solution latérale ou dissymétrique est par contre très intéressante lorsque le contexte lui-même l'est fortement. Dans ce cas, on peut rattacher la plateforme au trottoir dont elle forme le prolongement naturel. Solution valable le long de promenades existantes dont le caractère est renforcé, mais il ne faut pas d'activités de l'autre côté, qui souffre de la présence des 4 voies.

Cycles

Pour les cyclistes, la piste sur trottoir est une innovation à laquelle les parisiens ne sont pas habitués, mais qui existe avec une efficacité inouïe pour l'usage vélo dans toute l'Europe du nord. Cela nécessite un apprentissage, une accoutumance qui se développera au fur et à mesure de la généralisation de cette solution sur des axes déterminés. L'avantage, c'est une extension de l'espace de promenade plantée et du trottoir, une double rangée d'arbres, en contrepartie d'un espace partagé entre le piéton et le vélo.

Le boulevard Magenta est une incroyable réussite urbaine, l'aboutissement d'un choix complexe, le fruit d'une culture de l'espace public dans la tradition de la voirie parisienne, optimisant les usages contemporains. Mais les piétons vont devoir faire leur apprentissage du partage avec les vélos. Les derniers indices montrent qu'on est à la veille d'une explosion du vélo à Paris, celle des 2 roues motorisées s'étant déjà fait sentir.

Architecture du sol

Encore un mot sur le viaire : il ne faut pas céder aux réflexes des ingénieurs de trafic lorsqu'ils veulent créer des files de stockage supplémentaires pour les tourne à droite ou les tourne à gauche, ni agrandir les rayons de courbure aux angles de voies. Le primat d'un dessin régulier et classique de rue urbaine doit primer sur des



dispositifs de techniques routières et de calcul de débits. Après, il faut accepter des bouchons ponctuels à l'heure de pointe. De toute façon ils seront inévitables. L'urbanité, la courtoisie, la convivialité d'un système global de mobilité dans la ville vient beaucoup de la régularité géométrique, de la simplicité et de la clarté d'un tracé urbain comme seul peut le concevoir un architecte urbaniste respectueux des règles de composition urbaine (ou un ingénieur comme celui de Magenta qui a intériorisé ces principes).

Persister

Bref, la solution mise au point dans la 1^{re} phase sud me semble avoir optimisé au mieux les contraintes. Parce que j'ai une certaine expérience des réseaux, il me semble que les ajustements et dispositifs trouvés sont judicieux. Le calendrier fait que nous ne le voyons pas en fonctionnement, et l'on aurait tendance à vouloir attendre un retour d'expérience.

Je pense aussi franchement, par principe, qu'on n'a pas intérêt à changer de dispositif en cours de route, qu'il est intéressant d'avoir un principe unitaire tout au long de la ligne et que celui-ci a d'ors et déjà été trouvé. Changer en cours de route pour le plaisir de changer, de créer quelque chose de nouveau, est un défaut bien français dans les prises de décision. Surtout si c'est par effet de mode, pour faire accroître qu'on a tenu compte d'un... débat public et que celui-ci doit bien se manifester dans l'espace ! Pourquoi pas ne rien changer et poursuivre tout simplement ce qui a déjà été (bien) fait ?!

Faisons une comparaison : la force de l'ordonnance de la rue de Rivoli qui « tient » le plus grand axe viaire de Paris, malgré son niveau de circulation insupportable, c'est la persistance fidèle au modèle de façade de Percier poursuivi pendant quatre décennies et qui n'a cédé qu'au seuil du centre de la ville, à partir de la rue du Louvre.

Tracé

Concernant le tracé de la ligne, les diverticules vers Pantin ne correspondent à aucune logique forte. On perd la lisibilité des boulevards des Maréchaux. On perd aussi en temps d'exploitation. Privilégier la desserte de l'estimable Centre de la danse de Pantin au détriment du populaire et très fréquenté Zénith est une autre singularité de cette option de tracé.

La station « Canal de l'Ourcq » permet la desserte directe de l'ensemble du parc de la Villette en son cœur. Le tramway doit être attaché au plus près de la bordure du parc dont il doit devenir une constituante majeure. Depuis la station mentionnée, avec un arrêt sur le pont, la vue axiale vers le bassin de la Villette et la Rotonde de Ledoux est sublime. L'accroche aux grands Moulins est directe. Cette perspective en ligne droite est marquée par l'histoire.

Strasbourg pour des raisons symboliques et spatiales semblables a choisi à cinq reprises de marquer l'arrêt de ses trams au milieu des ponts sur ses bras de rivières et canaux, en utilisant, élargissant ou en construisant de nouveaux ponts. La « grande excursion à Pantin » est une concession politique qui fait perdre toute cohérence au projet.

Quant à la liaison au RER E, n'est elle pas déjà effectuée par la future gare Évangile ?





Souterrain

Concernant le souterrain de l'avenue de la porte de Charenton dont il a été question, on a vécu un grave moment de crise coopérative ! Ce passage dénivelé à 200 mètres du boulevard périphérique, qui prend le trafic rapide, est absurde. Le tramway est destiné à conférer du lien et de l'urbanité tout au long de son tracé. Sur ce site, on est déjà dans un secteur construit ou appelé à se transformer. Ce qui est en jeu, c'est la forme urbaine du croisement du boulevard avec la rue historique de Charenton, l'amorce d'une Place de Porte et sa continuité le long du boulevard. Ces ouvrages issus de l'hyper automobilisme des années 70 ont dégradé les villes et y ont créé des blessures. Les souterrains sont glauques. L'espace adjacent au droit des trémies sacrifié, les traversées piétonnes à proximité dangereuses. Le passage du tramway aujourd'hui contribue à réparer tout cela. La suppression de la trémie du centre commercial du marché à Strasbourg et la démolition de l'autopont sur les boulevards de Grenoble, etc. en témoignent

La règle ou tout au moins l'objectif recherché avec l'arrivée du tramway en milieu urbain est toujours celle du « tout au sol ».



François LAISNEY - 6 Mai 2006

EXTENSION TME PARKINGS RELAIS

La question des parkings relais n'a pas été évoquée à la réalisation de TMS et ne semble pas l'être avec TME. Dans les grandes villes de province où le tramway a fait sa réapparition, Strasbourg puis Bordeaux et même Lyon où le tramway vient en complément du métro, les PR sont une clef du dispositif d'accompagnement. Généralement situés en bout de ligne mais également échelonnés le long des lignes, établis à proximité des stations, ils constituent des pôles d'échange multimodaux où l'automobiliste est invité à déposer son véhicule et entrer de plain-pied dans le réseau TC. Les PR participent ainsi au succès de la fréquentation des TC. Les grandes stations associées à des parkings relais constituent autant de seuils successifs d'arrêt de l'automobile avant d'atteindre la zone dense, le cœur, puis l'hypercentre de l'agglomération. Ils sont très souvent situés à proximité des grandes rocade de contournement.

Dans l'agglomération parisienne, le périphérique, avant l'A86 et la Francilienne, possède cette fonction de rocade et dès sa construction, les « parkings de dissuasion » voulus par le Général de Gaulle voulaient jouer ce rôle mais ceux qui ont été construits ont été mal raccordés au système de transport en commun, délaissés, peu fréquentés, insécures et n'ont jamais été utilisés dans ce but, largement perdu de vue.

La réduction de l'emprise viaire associée à la construction du tramway en rocade des Maréchaux n'est aujourd'hui rendu possible que parce que le périphérique assure un rôle de délestage. L'impact du tramway ne peut être évalué qu'associé à une conception globale de l'intermodalité (correspondances TC) mais incluant aussi la question de l'usage automobile et l'incitation au délaissement avant de pénétrer en ville. Les Maréchaux se situent à proximité des points de diffusion finale des 5 grandes arrivées autoroutières sur Paris. Si l'on considère le tramway comme un renforcement et une nouvelle illustration du TC hautement symbolique pour Paris par sa géométrie concentrique, sa pratique de cabotage et sa visibilité, n'y a-t-il pas lieu de relancer le débat public sur la réactivation des parkings existants et la construction de nouveaux dans l'aire de la couronne et leur affecter la fonction de PR. S'il est évident que la planification doit être envisagée à l'échelle de toute l'agglomération et que les grands PR se redévelopperont majoritairement plus loin, à proximité des gares de banlieue, des stations de RER et des terminus de métro, la question des PR sur le territoire de la ville ne devrait pas pour autant être éliminée.

Pourquoi Paris dans son PDP ne donnerait-il pas l'exemple ? Pourquoi Paris ne prendrait-il pas en charge une partie des nuisances associés à ces équipements, comme Paris accepte aujourd'hui d'accueillir des centres de tri sélectif ou des déchèteries plutôt que de reporter le problème ailleurs ? Le territoire de la Couronne comporte encore des opportunités de construction de parkings. Sur le plan architectural, le parking souffre d'une image négative issue des années 70 alors qu'il pourrait constituer symboliquement un port d'accès à la ville qui joue un rôle positif s'il devient un point d'ancrage intermodal et qu'il peut être valorisé en devenant un centre de service, bien indiqué, bien signalé et sécurisé.

Sur le long terme, la logique sera peut-être la diminution du caractère autoroutier du périphérique et des derniers kilomètres des pénétrantes au cœur de l'agglomération par leur transformation en boulevard urbain. Mais il y a d'ores et déjà une nécessité d'indiquer à deux ou cinq kilomètres du périphérique sur les autoroutes pénétrantes la présence de PR connectés sur de gros pôles d'échange (Massy, Villejuif, etc...). La logique veut que plus on s'approche du centre, plus les PR sont chers et la tarification prévoit selon la localisation des incitations au dépôt et à l'utilisation du réseau TC. La question est ici renvoyée à la région.





Sur le territoire parisien, les PR à réactiver ou envisager ne peuvent être situés qu'en contiguïté immédiate avec les pôles de correspondance RER-métro-train-bus, déjà identifiés sur la ceinture. Compte tenu du caractère construit et contraint des sites, il ne pourrait s'agir la plupart du temps que d'ouvrages souterrains. Ceux-ci peuvent jouer plusieurs rôles :

1. un rôle de parking résidentiel, particulièrement bien relié au réseau TC tenant compte d'une planification de proximité.
2. un rôle pour le touriste provincial ou le visiteur étranger utilisant le réseau autoroutier et peu enclin à utiliser le réseau local, l'indication d'un PR « ultime », bien connecté au réseau TC serait très attractive. À Amsterdam, il existe un grand PR central en bordure du centre. Londres et Berlin présentent des systèmes intégrés de PR sur la métropole

On peut s'interroger sur l'absence complète de réflexion sur les projets de planification en cours sur la couronne (aménagement des portes, grands projets de ville). Celle-ci nécessite une coordination stricte entre les acteurs, RATP, ville, direction des déplacements, DAU, opérateurs privés.

Sur le territoire parisien, nous esquisserons quelques possibilités classées par rapport à l'historique du projet tramway.

1. Sur le tracé TMS, nous noterons les lacunes en PR aux points majeurs de pénétration :
 - Quai d'Issy, grandes possibilités foncières
 - Porte d'Italie, pénétration sud majeure, contexte urbain difficile
2. Sur l'extension TME ouest :
 - Porte d'Auteuil, enjeu majeur, arrivée de l'Autoroute de l'Ouest, possibilités foncières
 - Quai d'Ivry, en association avec la réduction de l'échangeur
 - Porte de Bercy, arrivée de l'A4, en association avec la réduction de l'échangeur
 - Porte de Bagnolet, arrivée de l'A3, parking existant trop éloigné de l'interconnection TC
 - Porte de la Chapelle, arrivée de l'A1, parking existant à connecter au tramway et au métro.

Le problème de localisation est extrêmement complexe. Ces exemples sont donnés à titre indicatif. Je n'ai pas du tout réalisé d'étude fine. Je souligne seulement la problématique globale et la nécessité d'une réflexion pour la ville en complément du travail sur la requalification de l'espace public.

En conclusion, l'étude d'impact du tramway doit renvoyer au PDP et au PDU de toute l'agglomération en activant intensément la question des PR pour les diverses catégories d'usagers, réflexion qui apparaît très en retard dans la politique des TC régionaux. La notion de PR et la pensée multimodale sont les clefs du succès pour la diminution de l'usage automobile et l'utilisation des TC.



J.P. BALENSI - Expert ferroviaire

CONTRIBUTION AU DÉBAT PUBLIC « EXTENSION DU TRAMWAY T 3 »
Thèmes abordés lors de la réunion publique du 26 avril 2006

Petite Ceinture Ferroviaire et tramway sur les Maréchaux

Il ne s'agit pas du même projet : ils ne doivent donc pas être opposés.

Un tramway sur la Petite Ceinture Ferroviaire aurait nécessairement une vitesse moyenne plus élevée compte tenu du type d'infrastructure utilisée. De fait, on aurait un fort développement des déplacements par ce mode pour motifs domicile-travail et domicile-étude, favorisés par un temps de parcours plus réduit. Le projet « Petite Ceinture Ferroviaire » doit s'accompagner du maintien de l'autobus PC, ce qui est une contrainte en termes du bilan de l'exploitation de l'ensemble du système.

Sur les Maréchaux, le projet est plus urbain, mieux intégré au tissu. Il est plus accessible et permet une reconfiguration urbaine des sites traversés. Par contre, sa moindre vitesse par rapport à la Petite Ceinture Ferroviaire favorise, en plus d'une augmentation tout de même significative des mêmes déplacements, ceux liés à des motifs plus locaux (marchés par exemple) ou ceux effectués durant les week-ends.

Faire l'un ou l'autre projet relève donc d'un choix politique d'aménagement et de transport.

La Petite Ceinture Ferroviaire (qui comprend plusieurs tunnels de longueur significative dans cette partie et qui dessert des quartiers situés plus à l'ouest que ceux des Maréchaux) doit de toutes manières garder sa possible utilisation ferroviaire en vue d'une utilisation ultérieure. Son tracé et les branchements qui pourraient lui être raccordés en font une infrastructure qui devra trouver son utilisation le moment venu.

Nombre de stations

L'implantation d'un nouveau mode de transport est un projet global qui nécessite un certain nombre de compromis, son succès étant notamment acquis grâce à la vitesse moyenne du système. L'espacement des stations, tout en s'inspirant des aménagements actuels, doit tenir compte des réalisations similaires pour donner au système toutes les performances attendues. Le nombre de stations à implanter résulte donc nécessairement d'un compromis destiné à optimiser le nouveau système.

Exploitabilité du tramway

Il est clair qu'une ligne de grande longueur est fragilisée en termes d'exploitation du fait d'une amplification des problèmes d'exploitation au cours de la journée. Sans qu'il y ait de règle exacte, une longueur de 20 kilomètres environ semble un maximum à donner à l'exploitation d'une ligne de tramway.

En cas de fractionnement, il est nécessaire de veiller, comme c'est le cas pour l'autobus PC, à prévoir des chevauchements dans les zones de coupure.





Utilisation du site propre par les taxis et véhicules prioritaires

La force du mode tramway et d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) en général est sa régularité. Elle découle de l'utilisation d'un mode programmé, utilisant un site dédié. Les mobiles demandent leur passage aux carrefours et disposent ainsi d'une priorité.

Au vu de nombreuses exploitations en France ou en Europe, l'utilisation de l'emprise par d'autres modes de transport n'apparaît pas envisageable.

Les aménagements du type « gazon », parfois contestés, favorisent le respect d'une telle interdiction.

Effet de coupure apporté par la ligne du tramway

Une ligne de tramway est avant tout urbaine. Si les cheminements doivent être canalisés en dehors de son emprise, la traversée des voies, aménagée au droit des stations et des carrefours, n'est pas frappée d'une interdiction absolue en dehors de ces zones comme c'est le cas en mode ferroviaire lourd. Le tramway dispose en effet de fortes capacités de freinage ; il est par ailleurs conduit « à vue » comme l'est un autobus.



ANNEXE 5

● LA LISTE ET LES RÉFÉRENCES DES DOCUMENTS MIS EN CONSULTATION SUR LE SITE INTERNET

- Le dossier du maître d'ouvrage
- La synthèse du dossier de maître d'ouvrage
- La présentation du projet par un Power Point du maître d'ouvrage
- Présentation sur le projet d'extension du tramway T3 (Partie 1 - 02/02/2006)
- Présentation sur le projet d'extension du tramway T3 (Partie 2 - 02/02/2006)
- Présentation sur le projet d'extension du tramway T3 (Partie 1 - 07/03/2006)
- Présentation sur le projet d'extension du tramway T3 (Partie 2 - 16/02/2006)
- La place du tramway dans les transports en Île de France
- Quelques rappels sur le projet d'extension du tramway T3 (Partie1)
- Quelques rappels sur le projet d'extension du tramway T3 (Partie2)

- La présentation du débat en vidéo
- Les études du STIF et de la RATP pour mieux comprendre les différentes variantes du projet
- Étude de faisabilité et de l'intérêt du prolongement de la rocade de tramway des Maréchaux à l'est de la Porte d'Ivry (juin 2002)
- Étude de faisabilité technique d'une desserte voyageurs sur la petite ceinture ferroviaire dans l'est de Paris STIF (juin 2001)
- Étude de l'intérêt d'une desserte voyageurs sur la Petite Ceinture ferroviaire dans l'est de Paris - RATP (juillet 2000)

- Les modes d'emploi du débat public et des cahiers d'acteurs
- Les journaux du débat, les cahiers d'acteurs publiés par la CPDP et le cahier de synthèse du débat
- Les observations du maître d'ouvrage sur les différents cahiers d'acteurs
- Les articles de presse et les annonces presse
- Les communiqués de presse et les dossiers de presse
- Les comptes-rendus et des photographies des réunions
- Les photographies du projet
- Le compte-rendu de la CPDP
- Le bilan de la CNDP





ANNEXE 6

● LA LISTE DES LIENS INTERNET DES ACTEURS CONCERNÉS PAR LE PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS, ET DES AUTRES TRAMWAYS EN FRANCE

1. Maître d'Ouvrage et partenaires du projet

Ville de Paris : www.paris.fr

Région Île-de-France : www.iledefrance.fr

RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) : www.ratp.fr

STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) : www.stif-idf.fr

2. Institutionnels et services de l'État concernés

RFF (Réseau Ferré de France) : www.rff.fr

Ministère de l'Équipement : www.equipement.gouv.fr

Préfecture de Paris : www.paris.pref.gouv.fr

Préfecture du Val-de-Marne : www.val-de-marne.pref.gouv.fr

Préfecture de la Seine-Saint-Denis : www.seine-saint-denis.pref.gouv.fr

Préfecture de la Région Île-de-France : www.idf.pref.gouv.fr

3. Mairies d'arrondissement concernées

Mairie du 12^e arrondissement : www.mairie12.paris.fr

Mairie du 13^e arrondissement : www.mairie13.paris.fr

Mairie du 15^e arrondissement : www.mairie15.paris.fr

Mairie du 16^e arrondissement : www.mairie16.paris.fr

Mairie du 18^e arrondissement : www.mairie18.paris.fr

Mairie du 19^e arrondissement : www.mairie19.paris.fr

Mairie du 20^e arrondissement : www.mairie20.paris.fr

4. Mairies des communes limitrophes concernées

Mairie de Charenton-le-Pont : www.charentonlepont.fr

Mairie de Saint-Denis : www.ville-saint-denis.fr

Mairie de Pantin : www.ville-pantin.fr

Mairie de Montreuil : www.montreuil93.net

Mairie d'Ivry-sur-Seine : www.ivry94.fr

Mairie de Saint-Mandé : www.mairie-saint-mande.fr

Mairie de Vincennes : www.mairie-vincennes.fr

Mairie de Bagnolet : www.ville-bagnolet.fr

Mairie Le Pré-Saint-Gervais : www.ville-du-pre-saint-gervais.fr

Mairie Les Lilas : www.ville-leslilas.fr

Mairie d'Aubervilliers : www.aubervilliers.fr

Mairie de Boulogne-Billancourt : www.boulognebillancourt.com



5. Autres collectivités

Conseil général de la Seine-Saint-Denis : www.cg93.fr

Conseil général du Val-de-Marne : www.cg94.fr

6. Organismes Techniques

Direction de la Voirie et des Déplacements : www.paris.fr

Commission nationale du débat public (CNDP) : www.debatpublic.fr

Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France (PDUIDF) : www.pduif.org

Plan de déplacements de Paris (PDP) : www.paris.fr

Ville & Transports : www.villetransports.fr

7. Associations (associations s'étant manifestées auprès de la CPDP et ayant un site Internet)

Association Les droits du piétons : pieton.asso.free.fr

Association Paris – Banlieue – Environnement (PBE) : assospbe.free.fr

Association Orbital : association.orbital.free.fr/

Association Gare aux pollutions : jcdufiglo.club.fr/index.html

Association Mieux se déplacer à bicyclette (MDB) : www.mdb-idf.org

Association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPCRF) : www.petiteceinture.org

Association des Paralysés de France : www.apf.asso.fr

Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) : www.fnaut.asso.fr

Union régionale des associations franciliennes de l'environnement, Île-de-France Environnement : www.idfe.org

Paris 16 Info : www.paris16info.com

Pétition pour l'extension du tramway dans le 16^e arrondissement de Paris <http://ouiautramway.blogspot.com>

8. Les tramways en France

Site officiel du tramway des Maréchaux Sud à Paris : www.tramway.paris.fr

Site officiel du projet de tramway d'Angers : www.agglo-angers.fr

Site officiel du tramway de Bordeaux : www.tramway-lacub.com et www.infotbc.com

Site officiel du projet de tramway de Brest : www.cub-brest.fr

Site officiel du tramway de la ville de Caen : www.twisto.fr et site officiel de la SMTCAC (Syndicat mixte des transports en commune de l'agglomération caennaise) : www.viacites.org

Site de la CCI de Clermont-Ferrand (pages consacrées au projet de tramway) : www.clermont-fd.cci.fr

Site officiel des Transports de l'Agglomération Grenobloise : www.semitag.com

Site officiel des Transports en commun de la Communauté urbaine de Lille : www.transpole.fr

Site des transports en commun de l'agglomération lyonnaise : www.sytral.fr

Site de la ville du Mans (cf. les pages consacrées au projet de tramway) : www.ville-lemans.fr

Site de la Communauté urbaine de Marseille (pages consacrées au tramway) : www.metro-tramway-marseille.com

Site officiel des Transports de l'agglomération de Montpellier : www.montpellier-agglo.com

Site du projet tram-train de la région de Mulhouse : www.sitram.net

Site du tramway de Nancy : <http://www.grand-nancy.org> et site de la Communauté Urbaine du Grand Nancy : www.reseau-stan.com

Site officiel des Transports de l'Agglomération Nantaise : www.tan.fr

Site de la mairie de Nice (cf. pages consacrées au tramway) : www.ville-nice.fr

Site officiel des transports de l'agglomération orléanaise : www.semtao.fr

Site de l'enquête publique T2 : www.t2aparis.org et site de T2 au nord : extension-reseau.ratp.fr

Site officiel des transports urbains de Rouen : www.tcar.fr





Site officiel des transports urbains de l'agglomération de Saint-Étienne : www.stas.tm.fr et site de la communauté d'agglomération de Saint-Étienne Métropole : www.st-etienne-metropole.com
Site officiel des transports de la communauté Urbaine de Strasbourg : www.transport-strasbourg.org et Compagnie des Transports Strasbourgeois : www.cts-strasbourg.fr
Site officiel du projet de tramway de Toulon : www.tramway-tpm.com
Site de la Mairie de Valenciennes (cf. pages consacrées au projet de tramway) : www.ville-valenciennes.fr
Site sur le tramway de Valenciennes : <http://lineo.nexenservices.com>

9. Les tramways en Europe

Site de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) : www.stib.irisnet.be
Site du tramway du littoral belge : www.pierre-brice.com
Site du tramway (Métro léger) de Charleroi : tramways.freeservers.com
Site du tramway et des transports en commun de La Haye : www.htm.net
Site du tramway et des transports en commun de Rotterdam : www.ret-rotterdam.nl
Site du tramway et des transports en commun d'Amsterdam : www.channels.nl
Site du projet de tramway au Luxembourg : www.ceo-fipf.org
Site du tramway et des transports en commun de Brême : www.bsag.de
Site du tramway et des transports en commun de Berlin : www.bvg.de
Site du tramway et des transports en commun de Chemnitz : www.cvag.de
Site du tramway et des transports en commun de Dresde : www.dvbag.de
Site du tramway (Métro suspendu) et des transports en commun de Dortmund : www.h-bahn.info
Site du tramway et des transports en commun de Karsrhue : www.kvv.de
Site du tramway et des transports en commun de Leipzig : www.tram-online.de
Site du tramway et des transports en commun de Munich : www.mvv-muenchen.de
Site du tramway et des transports en commun de Duisburg : www.strassenbahn-duisburg.de
Site du tramway de Francfort : www.tram-ff.de
Site du tramway de Vienne : www.strassenbahnjournal.com
Site du futur tramway d'Innsbruck : www.ivb.at
Site du tramway et des transports en commun de Cracovie : www.mpk.krakow.pl
Site du tramway (monorail) de Moscou : www.monorail.ru
Site du tramway de Tallinn : www.ttk.ee
Site du tramway de Zagreb : www.zet.hr
Site du tramway et des transports en commun de Budapest : www.bkv.hu
Site du tramway et des transports en commun de Prague : www.dp-praha.cz
Site du tramway et du métro de Bucarest : www.metrorex.ro
Site du tramway de Trondheim : www.graakallbanen.no
Site du tramway d'Oslo : www.trikken.no
Site du tramway et des transports en commun de Genève : www.tpg.ch
Site du tramway de Zurich : www.vbz.ch
Site du tramway de Sheffield : www.supertram.net
Site du tramway de Rome : utenti.lycos.it
Site du tramway de Milan : www.geocities.com
Site du tramway et du métro de Tenerife : www.geocities.com
Site du tramway et du métro de Valence : www.metrovalencia.com
Site du tramway d'Athènes : linuxweb.internet.gr
Site du tramway de Porto : www.metroporto.pt
Site du tramway de Lisbonne : www.portugal-ferien.net



ANNEXE 7

● LA LISTE DES CONTRIBUTIONS ET DES AVIS

Les contributions

Contribution n° 1	Contribution de l'ACTEP à la révision du SDRIF
Contribution n° 2	M. Marc Ambroise-Rendu
Contribution n° 3	M. Pierre Bocquialt
Contribution n° 4	M. Jacques Bourdillon
Contribution n° 5	Collectif de militants associatifs transports, présentée par Messieurs Scornaux, Massip et Pifaut
Contribution n° 6	Vœu formulé par le Conseil municipal de la ville de Saint-Mandé
Contribution n° 7	Vœu à l'attention de monsieur le maire de Paris présenté par M. Daniel Vaillant, ancien ministre et Mmes Annick Lepetit, Sophie Meynaud
Contribution n° 8	Élus Verts de la ville de Pantin
Contribution n° 9	Résidents de la Porte d'Asnières pour l'extension du tramway au-delà de la Porte de la Chapelle
Contribution n°10	Messieurs Serge Blisko, maire du 13 ^e arrondissement ; Jérôme Coumet, Premier adjoint au maire du 13 ^e arrondissement ; Francis Combrouze, Conseiller de Paris chargé de l'Urbanisme, de l'Habitat et des Transports
Contribution n°11	Mme Martine Birling, Présidente du Conseil de Quartier Saint Blaise
Contribution n°12	M. Jacques Gauthier, Président de l'Association PCGP (Petite ceinture - Grand Paris)
Contribution n°13	Mme Annick Lepetit, Députée de la 17 ^e circonscription de Paris, Conseillère de Paris
Contribution n°14	Communauté d'agglomération Plaine commune, présentée par son Président Monsieur Patrick Braouezec, Député de Seine-Saint-Denis
Contribution n°15	M. Nikiforos Provelenghios
Contribution n°16	Vœu de l'ASPCRF et du COPEF
Contribution n°17	Ville de Pantin
Contribution n°18	Groupe UDF de la ville de Saint-Mandé
Contribution n°19	Groupe « À gauche autrement » de la ville du Pré-Saint-Gervais
Contribution n°20	M. Stéphen Kerckhove, Délégué général d'Agir pour l'Environnement
Contribution n°21	M. Aimé Savy, maire adjoint délégué au Cadre de Vie d'Ivry-sur-Seine
Contribution n°22	M. Christian Favier, Président du Conseil général du Val-de-Marne
Contribution n°23	COPEF, contribution en complément du cahier d'acteurs n°9
Contribution n°24	M. Patrick Beaudouin, député-maire de la ville de Saint-Mandé
Contribution n°25	Établissements publics du site de La Villette - Paris 19 ^e
Contribution n°26	M. Jacques Toubon, ancien ministre
Contribution n°27	Ville du Pré-Saint-Gervais - 93311





Les avis

Avis n°1	MALLARME Bruno	Paris 75012	le 31/01/2006
Avis n°2	SONDAG Francine	Paris 75012	le 02/02/2006
Avis n°3	JOURDAIN Marc	Paris 75017	le 03/02/2006
Avis n°4	AZÉROUAL Rebecca	Gaillac 81600	le 06/02/2006
Avis n°5	CAILLARD Jean-Claude	Paris 75015	le 06/02/2006
Avis n°6	FERDANT Jean	-	le 08/02/2006
Avis n°7	MOUCHET Roger	Paris 75017	le 08/02/2006
Avis n°8	KORNGUT Rolland	Les Lilas 93260	le 15/02/2006
Avis n°9	LAMBERT Hervé	Paris 75009	le 20/02/2006
Avis n°10	GAU Françoise	Paris 75014	le 21/02/2006
Avis n°11	JEANCOLAS Éric	Paris 75116	le 22/02/2006
Avis n°12	SCHAFER Jean-Jacques	Paris 75012	le 24/02/2006
Avis n°13	DE FLEURAC Michel	Paris 75016	le 24/02/2006
Avis n°14	COULOMBEAU BERNARD	Paris 75019	le 27/02/2006
Avis n°15	LUCAZEAU Catherine	Andrézy 78570	le 28/02/2006
Avis n°16	POULET Mireille	Paris 75019	le 28/02/2006
Avis n°17	SICHI Gérard	Paris 75020	le 28/02/2006
Avis n°18	MUZZOLINI Bruno	Pantin 93500	le 01/03/2006
Avis n°19	LOUBIDEM Daniel	Bagnolet 93170	le 01/03/2006
Avis n°20	GAMBIER Elie	Charenton-le-Pont 94220	le 03/03/2006
Avis n°21	KRAFFT Patricia	Paris 75019	le 03/03/2006
Avis n°22	BOIDIN Patrick	Paris 75019	le 04/03/2006
Avis n°23	FLORENZA Giuseppina	Paris 75016	le 07/03/2006
Avis n°24	PAVRET DE LA ROCHEFORDIÈRE Bruno	Paris 75016	le 07/03/2006
Avis n°25	TANG Linh-Chuong	Paris 75016	le 07/03/2006
Avis n°26	BOSSARD Zoro	Paris 75016	le 07/03/2006
Avis n°27	DE SMET Albert	Paris 75011	le 07/03/2006
Avis n°28	Anonyme	-	le 08/03/2006
Avis n°29	DE PINHO Pedro	Paris 75018	le 08/03/2006
Avis n°30	BOUZIANE Atme	Paris 75018	le 08/03/2006
Avis n°31	GILBERT Philippe	Le Raincy 93340	le 08/03/2006
Avis n°32	DUVAL Yvette	Paris 75018	le 08/03/2006
Avis n°33	LEFLOC Éric	Blanc-Mesnil 93150	le 08/03/2006
Avis n°34	SANTILLANA Enrique	Paris 75018	le 08/03/2006
Avis n°35	ISNARDI Jean	-	le 08/03/2006
Avis n°36	CHAUDIEU Éric	Paris 75018	le 08/03/2006
Avis n°37	Josette	-	le 08/03/2006
Avis n°38	BONNEFOY Jacqueline	Paris 75018	le 08/03/2006
Avis n°39	ANDREUCCI Alfredo	Paris 75019	le 09/03/2006
Avis n°40	Anonyme	-	le 09/03/2006
Avis n°41	BAHEUX Christian	Paris 75020	le 12/03/2006
Avis n°42	DE LAUBIER Philippe	Paris 75016	le 13/03/2006
Avis n°43	ROY Sébastien	Boulogne 92100	le 14/03/2006



Avis n°44	BRION Sébastien	Paris 75002	le 14/03/2006
Avis n°45	PASCUAL Xavier	Paris 75018	le 17/03/2006
Avis n°46	SPINELLI Olivier	Paris 75020	le 20/03/2006
Avis n°47	CAILLARD Jean-Claude	Paris 75015	le 17/03/2006
Avis n°48	GAUDIN Françoise	Paris 75016	le 22/03/2006
Avis n°49	Anonyme	-	le 23/03/2006
Avis n°50	GIBERT Philippe	Paris 75012	le 23/03/2006
Avis n°51	Anonyme	-	le 23/03/2006
Avis n°52	MOGOUDOU Michelle	-	le 23/03/2006
Avis n°53	Anonyme	-	le 23/03/2006
Avis n°54	Anonyme	-	le 23/03/2006
Avis n°55	Anonyme	-	le 23/03/2006
Avis n°56	Anonyme	-	le 23/03/2006
Avis n°57	BINDNER Royer	-	le 23/03/2006
Avis n°58	WILLE g	Paris 75018	le 23/03/2006
Avis n°59	ERRERA Manuel	Paris 75012	le 25/03/2006
Avis n°60	WERTH Régis	paris 75012	le 26/03/2006
Avis n°61	WERTH Véronique	Paris 75012	le 26/03/2006
Avis n°62	TURRI Guillaume	Boulogne 92100	le 26/03/2006
Avis n°63	FESTEAU Marie-Magdeleine	Paris 75012	le 26/03/2006
Avis n°64	ALARY Louis Abel	Paris 75007	le 28/03/2006
Avis n°65	CHARTIER Véronique	Paris 75019	le 29/03/2006
Avis n°66	MIRONNEAU Thomas	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°67	BIDOIS Christian	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°68	LEMAITRE Maurice	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°69	MOREAU Henri	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°70	BILLEBAULT Pierre	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°71	LIORET	Goele 77230	le 29/03/2006
Avis n°72	BOISSIER Romain	Paris 75010	le 29/03/2006
Avis n°73	RIATTI Ezzeddine	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°74	ROUSTAN	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°75	AUDIL Nicole	Paris 75019	le 29/03/2006
Avis n°76	MAGNE Hélène	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°77	CONORD Philippe	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°78	ARONOWICZ Ari	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°79	MONTHEL Jean-Louis	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°80	FELAG Djamila	Paris 75011	le 29/03/2006
Avis n°81	SAMARA Jean-Pierre	-	le 29/03/2006
Avis n°82	DEGREMONT Christian	Paris 75018	le 29/03/2006
Avis n°83	KHELFA Abdel-hakim	Paris 75020	le 29/03/2006
Avis n°84	ABOU-YOUSSAF Arlette	Paris 75019	le 31/03/2006
Avis n°85	GOUTEYRON Édouard	Paris 75011	le 31/03/2006
Avis n°86	FERREOL Robert	Paris 75019	le 31/03/2006
Avis n°87	FERREOL Robert	Paris	le 03/04/2006
Avis n°88	BOIDIN Patrick	Paris 75019	le 03/04/2006
Avis n°89	DUCLOS Sébastien	Paris 75019	le 04/04/2006





Avis n°90	GUERRIER Rémi	Pantin 93500	le 05/04/2006
Avis n°91	BIRBES François	Pantin 93500	le 05/04/2006
Avis n°92	SIESIC Édith	Paris 75019	le 05/04/2006
Avis n°93	BONNIN André	Paris 75019	le 05/04/2006
Avis n°94	PASQUIER Claude	Paris 75013	le 05/04/2006
Avis n°95	TANG Linh Chuong	Paris 75016	le 06/04/2006
Avis n°96	MARCANTE Gervaise	Paris 75020	le 06/04/2006
Avis n°97	STENGER Jean-Pierre	Paris 75016	le 10/04/2006
Avis n°98	MARD Julien	Paris 75020	le 10/04/2006
Avis n°99	LEGER Stéphanie	Paris 75020	le 10/04/2006
Avis n°100	LEMEILLE Jean-Marie	Saint-Denis Cedex 93218	le 11/04/2006
Avis n°101	DERVILLE François	-	le 11/04/2006
Avis n°102	PASQUIER Claude	PARIS 75013	le 12/04/2006
Avis n°103	MICHEL Roger	Paris 75020	le 13/04/2006
Avis n°104	TONNEAU Dominique	Paris 75016	le 13/04/2006
Avis n°105	GREGORI Jean-Pierre	Paris 75011	le 13/04/2006
Avis n°106	GAY Anne-Olivia	75016	le 13/04/2006
Avis n°107	DE LAPPARENT Dominique	Paris 75016	le 13/04/2006
Avis n°108	LUGEZ Denise	Paris 75016	le 13/04/2006
Avis n°109	VEILLAS Marie-Thérèse	Paris 75016	le 13/04/2006
Avis n°110	DECHEVRAND Christiane	Paris 75016	le 13/04/2006
Avis n°111	LUGEZ Jean	Paris 75016	le 13/04/2006
Avis n°112	CHASTENET Catherine	Paris 75016	le 13/04/2006
Avis n°113	CORBIERRE Anne-Marie	Paris 75016	le 13/04/2006
Avis n°114	EHLERS Éric	Paris	le 14/04/2006
Avis n°115	BOUCHER Victor	Paris 75017	le 15/04/2006
Avis n°116	DE LAUBIER Philippe	Paris 75016	le 19/04/2006
Avis n°117	BLANCHOT Loïc	Boulogne-Billancourt 92100	le 21/04/2006
Avis n°118	THOMAS Thomas	Paris	le 24/04/2006
Avis n°119	DE FOURNOUX LA CHAZE Hervé	Paris 75016	le 24/04/2006
Avis n°120	PAUTRAT-RUSSE Natacha	Paris 75016	le 24/04/2006
Avis n°121	FAISANT Brigitte	Paris 75018	le 24/04/2006
Avis n°122	HECQUET Damien	Paris 75016	le 24/04/2006
Avis n°123	MACIA Ginette	Paris 75020	le 25/04/2006
Avis n°124	TOUTIN Françoise	Paris 75020	le 25/04/2006
Avis n°125	GIRARD Janine	Paris 75020	le 25/04/2006
Avis n°126	KLIMOWSKI Pierre	Paris 75020	le 25/04/2006
Avis n°127	BIRLING Martine	-	le 26/04/2006
Avis n°128	JARRETON Philippe	Paris 75016	le 27/04/2006
Avis n°129	MERKLEN Anne-Laure	Paris 75016	le 18/04/2006
Avis n°130	BETAÏLLE Alain	Paris 75019	le 27/04/2006
Avis n°131	MELADO Antoine	-	le 28/04/2006
Avis n°132	DEYBACH Françoise	Paris 75020	le 29/04/2006
Avis n°133	BASCHET Marthe	Paris 75016	le 03/05/2006
Avis n°134	DELHAYE Didier	Paris 75017	le 03/05/2006
Avis n°135	HERBIN Maurice	Paris 75012	le 04/05/2006



Avis n°136	LANGMAN Lucien David	Paris 75008	le 04/05/2006
Avis n°137	GÉNERMONT Pierre	Paris 75012	le 04/05/2006
Avis n°138	LAUDRIN Danièle	Paris 75012	le 04/05/2006
Avis n°139	SOLLERS Philippe	Paris 75006	le 04/05/2006
Avis n°140	CAMPAGNE Jean-Pierre	Saint-Mandé 94160	le 06/05/2006
Avis n°141	ASSA Thierry	PARIS 75016	le 08/05/2006
Avis n°142	AVERBUCH Roger	Paris 75012	le 09/05/2006
Avis n°143	FOUILLET Bernadette	Paris 75018	le 10/05/2006
Avis n°144	SALUDEN Franck	Paris 75014	le 12/05/2006
Avis n°145	HEMAR Jacqueline	Boulogne 92100	le 17/05/2006
Avis n°146	PIFAUT Michel	-	le 17/05/2006
Avis n°147	PASQUIER Claude	Paris 75013	le 17/05/2006
Avis n°148	LACOSTE Vincent	Paris 75013	le 18/05/2006
Avis n°149	VALON Laurence	Paris 75014	le 19/05/2006
Avis n°150	URKIOLA Carlos	E-08026 Barcelone	le 23/05/2006
Avis n°151	BRENIER Karin	78350 Jouy-en-Josas	le 24/05/2006
Avis n°152	MAOUAD Kristelle	Paris 75012	le 29/05/2006
Avis n°153	LEU Stéphanie	Paris 75019	le 29/05/2006
Avis n°154	CLUZAN Sophie	Paris 75019	le 29/05/2006
Avis n°155	PREDA Robert	Paris 75019	le 29/05/2006
Avis n°156	MANSOUR Wyssam	Paris 75013	le 29/05/2006
Avis n°157	GHAYE Jean	Paris 75013	le 29/05/2006
Avis n°158	MEHEUT David	Paris 75013	le 29/05/2006
Avis n°159	OLIVIER Jean-Baptiste	-	le 29/05/2006
Avis n°160	EHLERS Éric	-	le 29/05/2006
Avis n°161	TURPIN Lionel	Paris 75019	le 30/05/2006
Avis n°162	WELSCHINGER Henri	Paris 75013	le 30/05/2006
Avis n°163	BOIDIN Patrick	Paris 75019	le 30/05/2006
Avis n°164	GUERINEAU Elsa	Paris 75013	le 31/05/2006
Avis n°165	NATOWICZ René	Paris 75019	le 31/05/2006
Avis n°166	PODLESNY Dariusz	Paris 75019	le 31/05/2006











Conception, réalisation :
Médiacité.

Crédits photos :
Mairie de Paris / RATP / Siriatech / In Situa,
Éric Manas, Getty,
Frédéric Labrouche, Pascal Dolémieux,
CNDP / DRE Thierry Ruquier.



cndp
Commission particulière
du débat public

EXTENSION DU TRAMWAY À PARIS



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

