

EXTENSION DU TRAMWAY T3 A PARIS

REUNION DE PROXIMITE DU 11 AVRIL 2006 A LA MAIRIE DE MONTREUIL
SECTEUR PORTE DOREE – PORTE DES LILAS

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT
M. DANIEL GRAS, M. PIERRE BAYLAC-MARTRES

MAITRES D'OUVRAGE :

Mairie de Paris :

⇒ M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION
⇒ M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

STIF :

⇒ Mme NOEMIE DELOBELLE, CHARGÉE DE PROJETS

RATP :

⇒ M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

MME FABIENNE VANSTEENKISTE ; MME SIMONE GRENAD, HABITANTE DU XXEME ; M. FRANÇOIS GUERARD, 1^{ER} MAIRE ADJOINT DE ST-MANDE, CHARGE DES FINANCES ET DES RELATIONS EXTERIEURES ; M. JEAN ÉROUKHMANOFF, 2^{EME} ADJOINT AU MAIRE DE ST-MANDE, CONSEILLER GENERAL DU VAL DE MARNE, CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRAVAUX ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE ; M. GUY ZIMMERMMAN, MAIRE ADJOINT MONTREUIL ; M. JACQUES BAUDRIER, CONSEILLER DU XXEME ARRONDISSEMENT, CHARGE DU TRANSPORT ; M. RENE MEHEUT, PRESIDENT DE L'UNION MONTREUILLOISE D'ACTION MUNICIPALE ; M. BALLERINI ; MME MARTINE VIALING, CONSEIL DE QUARTIER ST-BLAISE ; M. SERGE BLOCH, HABITANT XII^{EME} ; M. DANIEL BERNARD, 2^{EME} ADJOINT AU MAIRE DE BAGNOLET, CHARGE DE LA PROPRIETE ET DES DEPLACEMENTS URBAINS ; M. DIDIER LOURDIN, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION ORBITAL ; M. DANIEL MONNOT ; M. GILBERT FREDERIC ; M. CHRISTOPHE NAJDOWSKI, CONSEILLER DE PARIS, ELU DU XIIEME ARRONDISSEMENT, EN CHARGE DU TRANSPORT ; M. LIONEL FAVIER, MEMBRE DE L'AUT ; MME ANNE-MARIE TILLOIS, HABITANT DU XXEME ARRONDISSEMENT ; M. ERIC EHLERS.

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

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

Mesdames, Messieurs, je vous remercie d'assister à cette réunion, qui est sans doute, pour nous, la réunion la plus lointaine par rapport au tracé prévu par le projet d'extension du tramway, mais cela a été une volonté très affirmée de la Commission Particulière du Débat Public que ce débat puisse sortir dans une large mesure des limites parisiennes et que puisse être entendue le plus possible la parole des communes périphériques.

Nous avons pu d'ailleurs constater, il y a quelques jours, dans la ville de Pantin combien cette approche était nécessaire et combien il y avait plusieurs paroles, un grand pluralisme, pour se prononcer sur ce projet.

Je remercie, comme de tradition, le maire de la commune qui met cette salle à la disposition de la Commission Particulière du Débat Public. Nous organisons ce soir notre dixième réunion publique, et la quatrième que nous appelons une réunion de proximité, c'est-à-dire où nous essayons de voir, à partir de la présentation, les problèmes localement que pourrait poser le projet. Ceci dit, rien n'est fermé, rien n'est interdit dans un Débat Public et si des questions dépassent cet aspect de proximité, bien entendu elles seront examinées.

Un mot sur la procédure du Débat Public que tous peut-être ne connaissent pas. C'est une procédure récente, puisqu'elle a dix ans sous sa première forme dans notre droit, et seulement quatre ou cinq ans dans sa forme actuelle. Cette procédure prévoit que quand il y a un grand projet d'équipement public, une commission nationale qui est une autorité administrative indépendante, la commission nationale du Débat Public, peut décider d'organiser un débat qui permette à la fois une information complète et un échange de vues sur le projet.

Cette commission désigne une commission particulière qui a pour rôle de veiller à l'indépendance, à l'objectivité du débat et à la possibilité pour tous les points de vue de s'exprimer.

Pour cela, nous avons plusieurs outils, les réunions publiques comme celle de ce soir, notre site Internet sur lequel nous atteignons 16 000 connexions, des cahiers d'acteurs. Quand un organisme, une organisation, une association a une idée quelle qu'elle soit, elle peut l'exprimer d'une manière cohérente et réfléchie. Nous mettons à sa disposition la possibilité de publier ce point de vue sous sa propre responsabilité.

Nous sommes maintenant dans la dernière ligne droite de notre Débat Public, puisqu'il finira le 15 mai. La population a donc jusqu'à cette date pour émettre sur le projet qui lui est soumis toute observation ou tout avis, étant entendu qu'une fois cette période terminée et que la Commission Particulière aura fait un compte rendu dans lequel elle ne prend pas position, la loi le lui interdit, une fois que la Commission Nationale du Débat Public aura établi le bilan, le maître d'ouvrage, celui qui a décidé de lancer ce projet, dira ce qu'il décide de faire par rapport au débat, s'il va poursuivre son projet sans modification, dans les

différentes variantes qu'il propose, quelle est celle qu'il va privilégier, compte tenu des réactions qui ont été entendues, ou s'il modifie le projet.

Le temps du débat étant fini, la parole est rendue aux autorités légalement compétentes pour prendre les décisions.

Une réunion publique se passe toujours de la même façon, la Commission Particulière joue toujours un rôle de médiation, d'intermédiaire entre vos questions et les auteurs du projet, le Maître d'ouvrage. En ce qui concerne le projet d'extension du tramway à Paris, c'est une situation un peu spécifique. Il y a en région parisienne une autorité organisatrice des transports qui est le Syndicat des Transports d'Île-de-France (le STIF), c'est l'autorité qui a pouvoir pour décider les équipements de transports publics en région parisienne. Il fait une très large place à la région, d'ailleurs le président de la région est également président du STIF. Le STIF réunit la région, les villes, les Conseils Généraux.

Il y a la Ville de Paris qui, sur ce projet, a été désignée par le STIF comme étant l'autorité porteuse du projet. C'est pourquoi, c'est la ville de Paris qui est le porte-parole du Maître d'ouvrage pour cette affaire.

Nous avons bien sûr la RATP qui, comme personne ne l'ignore ici, est l'opérateur traditionnel et naturel des transports dans la région parisienne.

C'est pourquoi vous avez à la table du Maître d'ouvrage, Monsieur BAUPIN représentant la Ville de Paris, la représentant du STIF, Madame DELOBELLE, et le représentant de la RATP, Monsieur SANCHO DE COULHAC, Monsieur LAGUET étant Directeur de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris. Il introduira le sujet.

La réunion consiste, à chaque fois, à ce que nous donnions d'abord la parole au Maître d'ouvrage pour qu'il puisse présenter, selon le thème choisi pour une réunion, les éléments essentiels d'information, et les mettre sur la table.

Ensuite, la parole vous est donnée, et vous pouvez la prendre soit en remplissant une fiche qui nous est portée, ce qui permet un peu d'organiser le débat, mais vous avez aussi la possibilité, le moment venu, de lever la main.

Je crois avoir été relativement complet. Sous l'autorité de Monsieur BAUPIN, c'est peut-être Monsieur LAGUET qui va nous ouvrir la séance de ce soir.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

D'abord, pour vous remercier de toutes ces réunions que vous animez pour ce débat public. La Ville de Paris est très heureuse que pour cette extension du Tramway, nous ayons un débat Public, organisé nationalement, avec cette Commission Particulière du Débat Public. Cela permet d'avoir un débat plus large et plus organisé que celui en vigueur dans les textes précédents, qui était la concertation préalable et qui était en vigueur au moment du Tramway T3, du trajet mis en service à la fin de l'année.

L'un des gros avantages de ce Débat Public, c'est notamment que beaucoup de réunions se tiennent dans des communes limitrophes de Paris, et donc que le débat est clairement organisé sur un territoire plus vaste que simplement le territoire parisien, avec un échange et un débat, avec les municipalités et les habitants de ces communes.

C'est la raison pour laquelle je suis très heureux que l'on soit ici ce soir à Montreuil, même si le trajet, dont nous allons parler, se situe sur les Boulevards des Maréchaux, principalement dans le XXème arrondissement. Tout au long du trajet qui va être évoqué dans quelques instants par Monsieur LAGUET, c'est important que nous puissions en débattre, avec l'ensemble des usagers potentiels de cette ligne.

Serge MERY n'a pas pu venir ce soir, mais dans les réunions où il représente le Conseil Régional, il rappelle systématiquement que le Tramway est certes situé à Paris, mais c'est un projet d'envergure régional.

La majorité des usagers du Tramway T3 Sud sera constituée par des habitants des communes limitrophes de Paris et des habitants de banlieue.

De la même façon, toutes les projections faites sur cette extension montrent que ce sera très probablement une majorité d'habitants de banlieue qui utiliseront l'extension du Tramway. Donc, on est vraiment sur un mode de transport à vocation régionale qui se situe sur le territoire parisien, et qui intéresse un public beaucoup plus important.

C'est ce soir que se tient cette réunion sur ce parcours. Je vous invite vraiment à exprimer vos points de vue et toutes les attentes que vous pouvez avoir sur ce projet. C'est vraiment l'intérêt de ce Débat Public que de recueillir toutes les opinions, tous les avis, toutes les propositions sur les différentes hypothèses sur lesquelles nous travaillons.

Il y aura une deuxième phase de concertation : l'enquête d'utilité publique. Pour ceux qui connaissent bien ces procédures, ils savent qu'au moment de l'enquête d'utilité publique beaucoup de choses sont déjà très engagées, et que l'on ne peut plus modifier le projet qu'à la marge. C'est maintenant que réellement il y a des possibilités d'agir sur le contenu du projet.

Donc, c'est vraiment le moment pour vous de participer à cette réunion.

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

Monsieur le Préfet, Monsieur le Maire, merci. Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Je vais vous présenter en deux étapes le projet du Tramway, d'abord une étape où je vais être très succinct sur les présentations générales de cette ligne de Tramway, et puis une deuxième étape où l'on reviendra sur le tronçon beaucoup plus détail Porte des Lilas – Porte Dorée.

D'une manière générale, cinq objectifs du Tramway, dont trois concernent des objectifs en termes de transport :

1. Répondre à un besoin croissant d'une desserte performante en rocade de Paris.
2. Optimiser le maillage de l'ensemble des transports collectifs.
3. Améliorer l'accessibilité de ces transports urbains et des cheminements, notamment pour les personnes les plus faibles.

Egalement deux objectifs en termes de requalification urbaine :

1. Réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace sur les Maréchaux.
2. Améliorer la qualité de vie des riverains et des usagers.

Dans un premier temps, nous avons fait appel à des équipes composées chacune d'architectes urbanistes, de paysagistes et de bureaux d'études. Elles étaient au nombre de trois, et elles ont travaillé sur des propositions concernant le tracé, avec des possibilités de variantes, et également le nombre et l'emplacement des stations, et l'insertion du Tramway sur la voirie ainsi que sur l'implantation d'un nouveau garage, dont nous avons besoin.

Je rappelle que le choix de ces propositions reste ouvert. Aujourd'hui, ce ne sont que des présentations et des propositions. Bien sûr, toute proposition et suggestion complémentaire peuvent être prises en compte.

Sur le tracé global de la ligne, le Tramway, tel qu'il est soumis aujourd'hui à la concertation, va de la Porte d'Auteuil à la Porte de la Chapelle, avec une particularité importante, car c'est le tracé rouge. C'est un élément très fort, puisqu'une partie de ce Tramway est en cours de réalisation, donc du Pont de Garigliano à la Porte d'Ivry.

Sur ce tronçon, que nous devons livrer pour la fin de l'année, ce tracé représente 7,9 km et comporte 17 stations. Il se trouve au sein de trois arrondissements parisiens du Sud. 7 communes limitrophes sont concernées et 1 département.

Ce projet fait que nous attendons environ 100 000 voyageurs chaque jour. Il y a des extensions à l'Ouest jusqu'à la Porte d'Auteuil pour un tracé de 2 km et à l'Est qui nous concerne aujourd'hui pour un tracé de 14 km.

Ce tracé représente au total 7 arrondissements, 7 à l'Est et 2 à l'Ouest. 12 communes limitrophes sont concernées. Sur l'ensemble du projet, trois départements sont concernés.

Sur l'ensemble du projet, on attend 300 000 voyageurs jour.

Des variantes de tracés sont l'étude. Sur l'Ouest, on a le tracé sur les Maréchaux, tracé de base sur le boulevard Exelmans, avec une variante qui passe par le pôle multimodal important de la Porte de St-Cloud, en empruntant l'avenue de Versailles, et le boulevard Murat.

Puis, sur l'Est, plus au Nord du tronçon qui nous concerne aujourd'hui, à partir de la Porte de Pantin, en dehors du tracé de base, en bleu sur les Maréchaux, il existe deux hypothèses. L'une à partir de la Porte de Pantin prendrait la rue des Petits Ponts et resterait en limite du territoire parisien.

L'autre variante, 3^{ème} tracé dans cette portion, irait jusqu'à la Mairie de Pantin.

Sur ce tracé à l'Est, on est en tracé de base sur l'ensemble des Maréchaux, à l'exception dans le XIX^{ème} où l'on passerait sur le boulevard d'Indochine et le boulevard d'Algérie.

Si l'on reprend ce qui nous concerne aujourd'hui, donc le tracé de la Porte Dorée à la Porte des Lilas, et que l'on dresse une petite carte d'identité de ce secteur, on peut constater que 2 arrondissements parisiens sont concernés (XII^{ème} et XX^{ème}), 4 communes limitrophes : St-Mandé, Montreuil, Bagnolet et Les Lilas, 2 départements : le Val-de-Marne et la Seine-St-Denis.

Sur l'aspect purement géographique entre les deux Portes, Porte des Lilas et Porte Dorée, on a trois boulevards en continu : le boulevard Soult de la Porte Dorée à la Porte de Vincennes sur le XII^{ème}, le boulevard Davout de la Porte de Vincennes à la Porte de

Bagnolet sur le XXème. C'est également le boulevard Mortier de la Porte de Bagnolet à la Porte des Lilas, toujours sur le XXème.

Quelques données socioéconomiques sur ce tracé :

En termes de population, et je ne vous parle pas des populations de Paris, ni des arrondissements, mais des populations baignées par les boulevards à une distance de 400 mètres, donc de populations desservies, on peut admettre que sur le boulevard Soult, environ 28 000 habitants seraient concernés, 44 000 sur le boulevard Davout, et sur le boulevard Mortier également 28 000 habitants. Ce sont des choses assez homogènes en termes de desserte.

En termes de commerce, la répartition est un peu différente. On a 67 commerces et une bonne dynamique sur le boulevard Soult, et 134 commerces et une forte dynamique commerciale sur le Boulevard Davout, et une activité un peu moins importante peut-être sur le boulevard Mortier avec 56 commerces.

Des points sont importants, quand on réalise ce type de travaux sur les Maréchaux : ce sont les marchés qui sont attachés à ces boulevards. Sur le boulevard Davout, il y a un marché, et on est également à proximité des Puces de Montreuil.

Sur le Boulevard Mortier, il y a également un marché relativement important.

Du côté des communes limitrophes, on a bien sûr aux Portes de Paris des villes en pleine expansion, et notamment sur le plan démographique, avec Montreuil qui est une ville limitrophe très peuplée avec plus de 90 000 habitants. Les chiffres cités sont de 1999, je demande aux représentants de ces communes de bien vouloir nous excuser, si l'on n'a pas pris les derniers chiffres.

Sur Bagnolet, 33 000 habitants ; St-Mandé et Les Lilas : plus de 20 000 habitants.

Sur ce tracé de l'ensemble des boulevards :

Le tracé a été découpé en deux cartes, l'une au Nord de la Porte de Bagnolet et l'autre au Sud. On peut retrouver de nombreux lieux d'enseignement : 3 collèges, 3 lycées. On peut citer dans le XIIème l'école supérieure des métiers de la viande, qui est particulière et très renommée.

Il y a des équipements culturels, tels que le Musée des Transports à St-Mandé, et le Musée des Arts Africains et Océaniens dans le XIIème arrondissement, des équipements sportifs notamment sur le XXème, des espaces verts également sur le XXème, et le Parc Départemental Jean Moulin à Bagnolet, des équipements médicaux relativement nombreux, ainsi que l'Institut Départemental des Aveugles à St-Mandé, des centres commerciaux relativement importants, tels que le Centre Commercial Bel Est, Gallieni côté Bagnolet, et le Centre commercial de Montreuil.

Les maréchaux, c'est aussi une forte présence de l'automobile sur la voirie, et c'est l'un des points noirs parisiens, tant au niveau de la pollution atmosphérique et sonore que du cadre de vie. Traverser ces boulevards en sécurité est difficile pour les piétons et les cyclistes, du fait de cette importante circulation.

Cette circulation est rapide la nuit, du fait de la grande largeur des chaussées. De ce fait,

c'est un axe particulièrement accidentogène. Quelques chiffres que je vais vous donner : les accidents rapportés au kilomètre, sachant que la moyenne sur Paris est environ de 20 accidents par kilomètre. On retrouve sur le Boulevard Soult une accidentologie, qui atteint 62 accidents, 56 sur le Boulevard Davout et 46 sur le Boulevard Mortier.

Ce sont des chiffres relativement importants, qui vont du double au triple de la moyenne parisienne.

Sur l'impact attendu de l'arrivée du Tramway sur le boulevard des Maréchaux, on peut citer notamment la réduction des émissions de polluant atmosphérique. Le Tramway va de fait par son implantation réduire la place dédiée à l'automobile sur ces boulevards des Maréchaux.

Également, c'est un mode de transport qui est non polluant. Il est électrique, et l'on aura une faible consommation en énergie en passant déjà du bus au Tramway. On peut estimer l'économie à un millier de tonnes de pétrole par an.

Comme on va requalifier les Maréchaux de façade à façade, on pourra apporter une amélioration sur les économies d'éclairage. On estime aujourd'hui que sur l'ensemble de ces boulevards, on atteindrait une économie qui représenterait la consommation d'une ville de 100 000 habitants.

Sur la diminution du niveau de bruit, là aussi on attend beaucoup de cet aménagement de l'espace qui aujourd'hui est un espace exposé au bruit, avec de nombreux points noirs, et avec une baisse globale au niveau sonore attendue de l'ordre de 2 à 5 décibels. Cela paraît peu en nombre, mais ce chiffre fait que lorsque l'on a une baisse de 3 décibels, cela veut dire que l'on diminue le bruit de moitié.

Actuellement, on a 76 décibels le jour et environ 71 la nuit. L'apport sera considérable en termes de nuisances sonores.

Autre facteur important pour l'implantation d'un Tramway, ce sont les principales correspondances avec le réseau de transport en commun. Je vais les prendre par Boulevard, en essayant de ne pas être trop long.

Sur le boulevard Soult : 5 lignes de bus, dont la ligne 351 qui nous occupe beaucoup quant à son tracé. On a également le Mobilien 62 et 2 lignes de métro RER (8, 1).

Sur le boulevard Davout : 6 lignes de bus, dont la ligne 351 et la traverse de Charonne qui est un bus de quartier réalisé sur le XXème, et inauguré en novembre 2004, un Mobilien 26 et 3 lignes de métro (1, 3 et 9).

Sur le boulevard Mortier : 7 lignes de bus, dont la ligne 351, 4 Mobiliens (170, 96, 105 et 115), et également 3 lignes de métro (3, 3 bis et 11).

Il existe une richesse en termes d'intermodalité sur ces Maréchaux.

Ce secteur est en pleine mutation, avec de nombreux projets sur la limite de ces Maréchaux. Ces Maréchaux sont effectivement importants, puisqu'ils sont aptes à recevoir sur un projet tel que le Tramway, en termes de largeur et de continuité de voiries, mais en termes de nombre et des qualités des correspondances, et également en potentialité pour renforcer les liens avec les communes limitrophes.

Maintenant, on va regarder l'ensemble des projets d'aménagement sur le secteur concerné, avec une carte comportant le fil rouge des Maréchaux et les nombreux projets. Je ne vais pas être très long, mais simplement en citer pour mémoire, sans les détailler.

S'il y a des élus des communes ou des arrondissements concernés qui souhaitent reprendre certains exposés, ce sera bien volontiers.

Sur Paris intra muros, il faut citer trois grands projets de rénovation urbaine : le GPRU de la Porte de Vincennes qui va concerner environ 40 000 m² de réalisation, plus au Nord le GPRU St-Blaise avec 70 000 m² et le GPRU Porte de Montreuil La tour du Pin.

Ces opérations de renouvellement urbain se trouvent dans un tissu urbain qui existe déjà, et qui est défavorisé. Elles consistent à réaménager les rues, à relier les quartiers entre eux, à favoriser l'emploi et le dynamisme économique, et bien sûr à restructurer les équipements en place, et pour certains plus ou moins vétustes.

Beaucoup plus au Nord, on a la ZAC de la Porte des Lilas sur laquelle on reviendra tout à l'heure avec une planche un peu particulière.

Pour les projets sur les communes limitrophes, je propose de commencer par la ville de Montreuil, sur laquelle on a un très grand nombre de projets. Dans le secteur de la Mairie, il y a la ZAC Franklin Valvein, le projet du cœur de Ville devant la Mairie, la ZAC Beaumarchais, la ZAC Garibaldi, la ZAC de la Porte de Montreuil plus proche de Paris, la ZAC Valmy, un secteur de plan masse également pour des projets de bureaux, la ZAC Carnot, et quelques grands secteurs qui devraient accompagner le tracé de notre futur Tramway un peu plus à l'Est sur Montreuil.

La Ville de Bagnolet est située sur la colline Porte des Lilas. Elle a la particularité d'être coupée d'Est en Ouest par l'autoroute A3, bien qu'il y ait une couverture de cette autoroute. Le quartier Gallieni présente une particularité avec les Tours Mercuriales, Gallieni 1 et 2, et le centre commercial Bel Est, un grand ensemble de logements sociaux, dont les Malassis, la ZAC du Centre-ville est quasiment achevée aujourd'hui.

La Ville de St-Mandé a une petite particularité. C'est la commune qui comprend la plus grande limite avec Paris (4 km côté parisien et côté Maréchaux), et la limite avec le Bois de Vincennes.

Elle a entamé de nombreux projets de mise en valeur de patrimoine architectural et naturel, et un projet commun avec la Ville : le château. Les objectifs sont de favoriser l'implantation d'activité tertiaire et de commerces de proximité.

Nous avons déjà évoqué la ville des Lilas, quand nous avons présenté le tronçon plus au Nord, de la Porte des Lilas à la Porte de la Villette, et avec sa ZAC du centre-ville qui doit accueillir de nombreux logements, des commerces, des bureaux et également un projet de jardin de l'ordre de 15 000 m².

Ce sont de nombreux projets autour de ce fil rouge que constituent les Maréchaux.

Deux petits zooms sur les projets parisiens. J'ai évoqué le projet du GPRU de Vincennes, avec un zoom sur le secteur qui sera le réaménagement du Cours de Vincennes. Aujourd'hui, sur ce cours de Vincennes, entre la partie des Maréchaux et le périphérique, également côté St-Mandé, on a des contre-allées. Le projet prévoit la suppression de ces

contre-allées et des deux stations-services qui rendent certainement des services mais qui sont une contrainte dans le paysage. A la place, on pourra faire les aménagements de promenades piétons, des pistes cyclables et proposer une réduction du gabarit de la voirie sur ce secteur.

Les travaux devraient commencer en août 2006 pour s'achever en juin 2007, avant les travaux du Tramway sur cette partie.

Le deuxième exemple, est la Porte des Lilas, sur laquelle il y a la ZAC, qui se situe en périphérie des Boulevards des Maréchaux, et au-dessus du boulevard périphérique. C'est la partie qui est aujourd'hui en chantier, dont la couverture devrait être achevée fin 2006, et devrait permettre les aménagements que vous pouvez voir sur la diapositive.

On va pouvoir avoir une continuité entre la rue de Belleville, l'avenue de la Porte des Lilas, et la rue de Paris, afin d'avoir cette continuité urbaine, avec le prolongement sur la couverture du côté Nord du XIXème, donc un espace paysager relativement important, et j'espère agréable.

Puis, sur la partie Sud de la Porte des Lilas, pouvoir réaménager le pôle d'échange pour les transports en commun, où il y a de nombreuses lignes de métro (2) et de bus (10). Donc, réaménagement du terminal, et également un accès complémentaire au métro.

Ce tracé a la particularité de recouvrir également sur la partie Sud de la ZAC, où l'on a déjà un tronçon déjà couvert entre la rue Léon Frappier et la rue de Noisy-le-Sec, il s'agit de prolonger cette couverture au Nord de Léon Frappier afin d'avoir une continuité sur la rue des Vieilles Granges, et également avoir un prolongement au Sud de la rue de Noisy-le-Sec, afin que l'on ait une continuité urbaine entre Paris et les communes limitrophes.

Par contre, vous constatez qu'il reste des petits points entre les deux portes : c'est le tronçon central qui aujourd'hui n'a pas été retenu dans le contrat de plan et qui restera bien sûr à couvrir par la suite.

Un aspect très important : l'emplacement et le nombre des stations. Vous découvrez un nombre de 8 stations. Pour être bien implantées, ces stations doivent satisfaire à 4 exigences :

1. Exiger une bonne intermodalité
2. Maintenir une vitesse commerciale élevée pour que la ligne soit attractive
3. Garantir une bonne desserte des quartiers traversés.
4. Assurer une accessibilité depuis les quartiers parisiens et les communes voisines.

Pour revenir à quelques repères sur l'ensemble des stations, sur l'extension à l'Est, aujourd'hui, on se situe à un nombre de 22 stations, principales portes, sur le tracé de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle. On pense qu'il y a des possibilités d'augmentation qui pourraient aller jusqu'à 27 stations, selon les tracés.

Si on fait le détour par Pantin, il y aurait des stations en plus. Sur l'ensemble de ce tracé, on peut admettre aujourd'hui entre 22 et 27 stations, ce trajet ferait entre 40 et 45 mn. Sur le secteur Porte Dorée et Porte des Lilas, c'est important, car on a aussi des variantes sur lesquelles on peut envisager qu'il y ait plus de stations que les 8 que l'on vous propose.

MME FABIENNE VANSTEENKISTE :

De quel tracé s'agit-il ?

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

Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle.

Un commentaire sur certaines Portes où l'on a le tracé des Maréchaux. Ce sont des axes relativement traversants, c'est le cas de la Porte Dorée, de la Porte de Vincennes, de la Porte de Montreuil, de la Porte de Bagnolet et de la Porte des Lilas.

Puis, quelques stations sont présentées, sur lesquelles il peut y avoir des alternatives, notamment à la Porte de Vincennes, Harpignies qui se situe au niveau du stade Louis Lumière, et c'est également au niveau de la Porte de Ménilmontant.

Les trois hypothèses complémentaires :

1. Entre les stations Sahel/Porte de Montempoivre au sud, et la Porte de Montreuil, les stations représentées en bleu sont un passage obligé d'implantation de la station représentant le tracé des 8 stations (le minimum). La station en rouge peut être remplacée par deux autres. Il ne s'agit pas de trois stations au total, la rouge plus les 2 blanches, mais ou la rouge, ou les 2 blanches.

Je vais essayer de vous donner les avantages et les inconvénients de chacun de ces choix, et pourquoi ces choix évoqués par les équipes que j'ai citées précédemment. A chaque fois que l'on ajoute un tracé, soit en termes de linéaire, soit en temps de trajet (nombre de stations), c'est un parcours qui peut dans certains cas perdre un peu d'attractivité.

Porte de Vincennes, dans la version rouge, elle se situerait au sud du Cours de Vincennes (partie sud côté XIIème), par rapport à l'implantation de la Porte de Vincennes.

Dans l'hypothèse où l'on aurait 2 stations, celles en blanc, une Porte de Vincennes qui se situerait au Nord et au Sud du XX^{ème}, permettrait une meilleure desserte.

Dans les deux cas, cela assurerait une bonne desserte du métro N°1.

Par contre, la distance avec la Porte de Montreuil est minimisée.

La station St-Mandé se situe à l'aplomb de la rue St-Mandé. Elle permettrait une meilleure desserte des emplois et des secteurs commerçants situés sur l'avenue Courteline et sur le bas du Cours de Vincennes, et également des correspondances avec les bus 29 et 56, et un positionnement au droit de l'axe qui relie Paris, Vincennes et St-Mandé.

2. Au droit de la station Harpignies, entre la Porte de Montreuil et la Porte de Bagnolet, si l'on a une station unique à Harpignies, elle permet de desservir un bassin d'environ 27 000 personnes et 4 300 emplois.

Elle a l'avantage de valoriser le prolongement de la rue Harpignies, à l'intérieur de Paris, du côté de l'îlot St-Blaise. Donc, elle permet d'avoir cette continuité et d'affirmer cette vocation commerciale que l'on souhaite avoir dans ces secteurs.

Elle est également à proximité du cœur de l'îlot St-Blaise. Le temps de parcours et la vitesse commerciale, dans ce cas, sont relativement intéressants.

Par contre, elle a l'inconvénient d'avoir une moins bonne desserte que les deux hypothèses blanches St Blaise et Vitruve. On pourrait passer à 31 000 personnes, soit 4 000 personnes de plus. En termes d'emplois également, on pourrait avoir pratiquement 500 emplois en plus avec ces 2 stations.

L'avantage est que la station St-Blaise assure une meilleure accessibilité de Bagnolet qui se situe à 300 mètres par l'intermédiaire de la passerelle dans le prolongement de la Rue Lambeau. De ce fait, elle resserrerait le lien du GRPU St-Blaise. C'est également une mise en valeur structurante de la rue Mandelson.

La station Vitruve permet une meilleure desserte des logements sociaux, situés sur la rue Henri Duvernois, qui se situe le long du périphérique entre l'échangeur de Bagnolet et le Boulevard périphérique. On y accède par la rue Serpolet.

Ce sont des stations qui ne sont pas placées au débouché de la rue Harpignies et c'est un allongement du temps de parcours.

La troisième alternative entre la Porte de Bagnolet et la Porte des Lilas. On vous a présenté en base la Porte de Ménilmontant. Cette station desservirait environ 19 600 personnes et 2 900 emplois. Son gros avantage est un temps de parcours et une vitesse commerciale attractive, une implantation de la station qui techniquement ne pose pas de difficultés.

Par contre, l'inconvénient est qu'elle présente une moins bonne desserte que les deux autres stations : Capitaine Ferber et St-Fargeau. On peut passer à 23 500 personnes et 3 900 emplois, soit 4 000 personnes de plus, et environ 1 000 emplois.

Dans les avantages, sur l'ensemble des stations, on a une bonne lisibilité de l'insertion pour les riverains de Bagnolet et des Lilas, et aussi les riverains du côté parisien sur le côté intérieur des boulevards des Maréchaux, notamment par rapport à l'avenue Gambetta. C'est une desserte de la ZAC de la Porte des Lilas et de sa partie sud pour St-Fargeau. Egalement, c'est une correspondance avec la ligne 3 bis, toujours facilitée par St-Fargeau.

Quelques inconvénients : un nivellement du boulevard qui est à retravailler dans ces cas-là au niveau des pentes, et un allongement du temps de parcours par le fait qu'il y a 2 arrêts au lieu d'1.

C'est un volet très important sur le nombre de stations, leur implantation et la desserte par rapport aux Maréchaux. Autre volet important, et je vais être plus succinct sur l'insertion de la plate-forme sur le secteur concerné entre la Porte Dorée et la Porte des Lilas.

Le secteur des Maréchaux est relativement uniforme en termes de gabarit, qui se situe dans des secteurs de bâtiments qui se rapprochent des bâtiments haussmanniens, avec un trottoir côté Paris et une contre-allée sur une grande partie de ces boulevards du côté des communes limitrophes.

Pour insérer un tramway, on doit le faire avec certains critères :

- Des objectifs d'exploitation de la ligne.
- Contexte urbain et paysager (voir comment peut s'insérer au mieux ce tramway).
- Contraintes techniques (pentes)

Sur le secteur concerné, on pense aujourd'hui qu'on pourrait l'implanter suivant les trois croquis suivants. Après, c'est un examen beaucoup plus fin sur chaque type d'implantation qui pourra apporter un choix définitif.

Ce choix sera fonction des critères sur le nombre de voies que l'on souhaite faire passer, sur les solutions qui préservent le mieux le stationnement, comment on peut assurer une meilleure circulation douce, notamment en termes de pistes cyclables.

Peut-on végétaliser, notamment planter beaucoup d'arbres et des engazonnements ? Comment ? En fonction de la position de ce Tramway, peut-on lutter le plus efficacement contre les nuisances, et notamment contre le bruit ?

Pour cela, trois possibilités qui restent d'actualité aujourd'hui :

- Le Tramway en site axial.

Les deux rames du Tramway sont au milieu de la chaussée. Par contre, ce dispositif impose d'avoir deux fois deux voies de chaque côté pour assurer la continuité de la desserte automobile, et du stationnement, des livraisons et des activités le long des trottoirs. On retrouve le plus souvent des pistes bidirectionnelles du côté de la contre-allée, côté communes limitrophes. On a un gain important sur les élargissements des trottoirs.

- Le Tramway en site bilatéral.

La plate-forme est scindée en deux, et on retrouve une plate-forme sur chaque côté des Maréchaux, le long des trottoirs, et les voitures sont au centre. On peut penser qu'il y a un peu moins de nuisances sonores pour les habitants, mais certainement des difficultés d'exploitation plus importantes pour le Tramway, car il est vraiment scindé en deux sites.

Sur l'ensemble des Maréchaux, on a de nombreuses canalisations, notamment des canalisations d'eau. On a demandé aux équipes de nous faire connaître les incidences sur les réseaux. Cela se chiffre en centaines de millions d'Euros.

- Le Tramway en site latéral extérieur.

Le Tramway qui était au centre tout à l'heure est remis en globalité avec les deux voies du côté des communes limitrophes, à proximité du trottoir et de sa contre-allée. Cela peut être intéressant en termes de paysage, mais il existe quelques contraintes en termes d'accès aux contre-allées et aux portes cochères.

L'implantation d'un nouvel atelier garage : on a regardé trois hypothèses d'implantation de sites.

1. Au stade Léo Lagrange dans le XIIème
2. Au Stade Louis Lumière dans le XXème
3. Au Stade Jules Ladoumègue dans le XIXème.

On a regardé les potentialités de terrains à proximité des Maréchaux. Il nous est apparu le plus facile à conjuguer entre des espaces existants et cet atelier garage, des réaménagements de stades et la création d'un atelier garage.

Pourquoi a-t-on besoin d'un atelier garage ?

Le Tramway des Maréchaux a un atelier garage implanté sur la rue du Général Lucotte dans le XVème, à côté du Pont du Garigliano. Ce garage permet d'assurer une capacité de 25 véhicules, et de fonctionner de manière indépendante jusqu'à la Porte de Charenton.

Le tracé est plus ambitieux maintenant, et pour aller jusqu'à la Porte de la Chapelle, il est nécessaire d'avoir 40 véhicules au lieu de 25, donc nécessité d'un deuxième emplacement pour un atelier garage. Ce sont les trois choix exposés là.

Je vais détailler un peu plus celui qui se trouve sur le secteur présenté aujourd'hui entre la Porte Dorée et la Porte des Lilas.

Il s'agit de l'implantation sur le stade Louis Lumière. Il a une taille suffisante pour accueillir l'ensemble des rames et des activités que l'on souhaite accueillir dans ce garage. Il a une facilité d'accès par le sud, rue Eugène Reisz. Il pourrait y avoir une sortie par le Nord, rue Serpolet.

On devra comparer cette implantation avec les deux autres, et peut-être d'autres qui pourraient se faire jour. On est preneur d'autres sites, notamment sur le Nord de Paris, soit sur les emprises ferroviaires, soit sur des terrains RATP. Aujourd'hui, ce sont les trois potentialités sur le territoire de la Ville que nous avons pu recenser.

Ce site présente un nivellement relativement avantageux au Sud, la pente aidant cela permettrait d'avoir une entrée Sud de plain-pied. Sa faisabilité est avérée puisqu'elle a été confortée par une étude de l'atelier parisien de l'urbanisme.

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

Merci bien, la parole est maintenant à la salle. Madame VANSTEENKISTE voulait poser une question sur les fréquences d'arrêts des stations.

MME FABIENNE VANSTEENKISTE :

Une réponse partielle a été apportée sur la position des stations. Elles sont plus éloignées que les stations actuelles de la petite ceinture, et c'est indispensable pour que l'on aille vite, mais va-t-il rester un bus pour la desserte fine ou n'y aura-t-il plus que ces arrêts-là ?

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

Le Tramway remplace le bus. Effectivement, il y a un peu moins d'arrêts et donc des arrêts plus éloignés. L'expérience montre qu'il y a un allongement de parcours pour un certain nombre de personnes, mais la plus-value de l'efficacité et de la rapidité fait que l'on a plus de personnes attirées par le mode de transport et qui l'utilisent.

La longueur moyenne d'interstation est de 350 mètres selon les secteurs. On passe selon les secteurs et selon le nombre de stations à 400, 500 ou 600 mètres. On n'a jamais cette distance à parcourir, ceux qui ont le plus long parcours entre deux arrêts ont 300 mètres au maximum. Cette distance reste, par rapport à ce mode de transport, trop long pour certains mais en tout cas tout à fait dans les normes pour les Tramways.

MME SIMONE GRENAD, HABITANTE DU XXEME :

Je suis en plein dans le GPRU. Nous avons eu plusieurs réunions à ce sujet, et notamment sur l'impact de l'arrivée du Tramway. Le Tramway devrait libérer de la place permettant la création de places de stationnement, d'après ce que l'on nous a dit. Le confirmez-vous ? Qu'en est-il ?

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

Au stade des études actuelles, suivant les tracés et les trois hypothèses d'implantation de la plate-forme, certaines sont plus favorables au stationnement, notamment l'implantation axiale.

Cela me permet de rectifier une erreur que j'ai faite et qui vient de m'être signalée. J'ai dit que le GPRU était un réaménagement du cours de Vincennes, ce qui n'est pas le cas, mais l'aménagement de la Porte de Vincennes.

Je remercie les élus du XIIème et du Xxème de me rectifier. Par contre, on a regardé sur ce GPRU, où l'on pouvait recréer des places de stationnement. Aujourd'hui, on a un gisement relativement important sur le réaménagement de l'avenue Carnot, en mettant des stationnements en épi. Suivant les hypothèses retenues pour l'implantation du Tramway, l'axial est plus favorable au stationnement.

M. FRANÇOIS GUERARD, 1^{ER} MAIRE ADJOINT DE ST-MANDE :

Première remarque, concernant l'arrêt de la Porte St-Mandé, vous avez fait allusion au fait qu'il y avait une desserte de 20 000 habitants. J'ajoute à la Porte St-Mandé, nous avons une résidence étudiante très importante. Donc, il me paraît indispensable de prévoir un arrêt à la Porte de St-Mandé, sinon la desserte de la Ville sera très mauvaise.

Deuxième remarque sur l'articulation des lignes d'autobus. Vous n'avez pas du tout fait allusion, en dehors du fait que vous citez les numéros des autobus, au fait que si le Tramway apporte un plus, il faut que l'articulation avec les lignes d'autobus marque une fréquentation plus accentuée du passage des autobus.

Ce qui sera transporté en plus par le Tramway amènera à l'interconnexion un surplus de passagers qui doivent donc pouvoir être ventilés sur lesdites lignes d'autobus. En particulier, la ligne 29 a une mauvaise desserte en fréquence, et aussi la ligne 56. La ligne 86 est plus favorable et la ligne 46 a aussi besoin à la Porte Dorée de voir sa fréquence accentuée.

Troisième remarque, très importante pour nous, car nous avons à St-Mandé non pas l'Institut Départemental des Aveugles, comme vous l'avez dit, mais le Centre du Val Mandé, qui est un centre pour handicapés très important, également comme la résidence étudiante, à 150 mètres de la Porte de St-Mandé.

Nous avons un grand souci, et cela joue aussi pour les personnes âgées et handicapées, sur la sécurité, les méthodes et les modes d'accès à la plate-forme du Tramway.

On ne peut pas traiter un arrêt, où l'on trouve une proportion très importante, de la même manière qu'un arrêt ordinaire. Sur ce sujet, j'aimerais bien avoir aussi des informations précises.

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

C'est la RATP qui peut répondre. Le fait que le Tramway transporte plus de personnes ne va-t-il pas avoir des conséquences sur les autres transports ?

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

Évidemment, une forte partie des utilisateurs du Tramway sont en correspondance avec le métro et les lignes de bus. A l'occasion de la mise en service du Tramway, une étude est réalisée avec le STIF et les collectivités concernées sur l'adaptation du réseau bus. La plupart des lignes de bus franchissent ou desservent le Tramway, et après une analyse sera faite des besoins d'offres supplémentaires et de meilleure fréquence pour assurer le transport des personnes en correspondance.

Sur le tronçon Sud du Tramway T3, qui va être mis en service à la fin de l'année, avec le STIF nous définissons ligne par ligne celles qui augmenteront et celles qui diminueront. Parfois, certaines lignes baissent car les gens se rabattent sur le Tramway. Ce point est pris en compte.

M. FRANÇOIS GUERARD, 1^{ER} MAIRE ADJOINT DE ST-MANDE :

Cette étude n'est pas commencée à notre niveau.

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

La mise en service est prévue pour 2012. On fera les premières hypothèses en 2006, le bus étant un mode relativement souple. Décider de ce que seront exactement les besoins en 2012 serait un peu prématuré, mais nous réaliserons une première hypothèse qui sera évidemment présentée et soumise aux communes et départements limitrophes, et à la Ville de Paris, sous l'égide du STIF. Les deux années précédant la mise en service du Tramway, nous remettrons à niveau en fonction des évolutions de l'environnement cette étude.

Sur l'accessibilité des personnes handicapées aux stations du Tramway, et du cas particulier que vous avez évoqué, quelle que soit la forme du handicap (handicap visuel, handicap auditif, difficulté de déplacement ou personne en fauteuil roulant), le Tramway est l'un des modes les plus accessibles. Tout est pris en compte pour permettre une accessibilité aux personnes en fauteuil roulant. C'est une accessibilité pratiquement parfaite, car c'est à niveau, l'accès aux stations se fait par des rampes qui sont peu inclinées. L'information des voyageurs est mise à hauteur et les distributeurs aussi, afin que ces personnes puissent y accéder.

Pour les personnes mal-voyantes, les arrêts sont relativement simples et faciles à repérer. Les traversées piétonnes sont traitées avec des bandes podotactyles. A l'intérieur des Tramways, il y a des annonces sonores.

Les personnes ayant des déficits auditifs ne rencontrent pas trop de problèmes.

Normalement, c'est l'un des modes qui traite le mieux l'ensemble des handicaps.

M. FRANÇOIS GUERARD, 1^{ER} MAIRE ADJOINT DE ST-MANDE :

Vous n'avez pas répondu au premier point concernant l'arrêt de la Porte de St-Mandé, compte tenu de l'habitat à desservir et de la présence d'une maison étudiante très importante.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Les hypothèses de stations sont présentées ce soir, et le Maître d'ouvrage ne peut pas en dire plus. On ne fait pas un Débat Public en sachant par avance que l'on a déjà des réponses posées. Sinon, dans ce cas, il n'y aurait pas besoin de Débat Public.

M. FRANÇOIS GUERARD, 1^{ER} MAIRE ADJOINT DE ST-MANDE :

Ce n'est pas ce que j'ai dit, je pensais que les arguments à développer ne l'avaient pas été.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Vos arguments ont maintenant été entendus et donc peuvent être ajoutés aux arguments déjà connus.

Sur la question des personnes handicapées, vous avez eu raison de la souligner pour cette station spécifique. Donc, on devra le regarder en faisant encore plus attention que d'habitude sur la station, mais sans doute sur l'ensemble du parcours jusqu'aux sites que vous avez évoqués sur St-Mandé, et pas simplement sur les Maréchaux, afin que l'accessibilité soit largement étudiée.

Concernant votre question sur les bus, j'espère bien que l'on n'attendra pas 2012 pour améliorer un certain nombre de lignes de bus. En termes de fréquence, maintenant depuis un mois, la décentralisation du STIF est entrée dans les faits. Un premier budget, en hausse très significative, a été adopté par les collectivités, car nous avons choisi d'augmenter l'offre de transport collectif, et notamment de bus.

Parmi les lignes citées, il y a notamment la ligne 29 et la ligne 46, sur lesquelles en tant que Ville de Paris, nous souhaitons des renforcements d'offres d'ici la fin 2006, donc bien avant 2012. Cela ne répond pas forcément à toutes les attentes qui peuvent s'exprimer. Il y aura d'autres efforts à faire à l'avenir.

Je voudrais profiter de cette occasion pour dire que l'on n'attend pas l'arrivée du Tramway pour faire des renforcements significatifs sur des lignes qui desservent des quartiers actuellement insuffisamment desservis par rapport à la densité que l'on peut avoir dans le cœur de Paris. Tous les secteurs en périphérie sont prioritaires de notre point de vue pour des renforcements.

M. FRANÇOIS GUERARD, 1^{ER} MAIRE ADJOINT DE ST-MANDE, CHARGE DES FINANCES ET DES RELATIONS EXTERIEURES :

Je vous précise, et je vous l'avais déjà dit lors des réunions à la Mairie de Paris, que le terminus du 29 est très mal placé, compte tenu du SAMU social de Paris, du Val Mandé où il y a 400 handicapés et de la Maison des Étudiants, avec près de 300 étudiants. Cet arrêt se trouve à un endroit près des squares où il n'y a pratiquement pas d'habitants. On pourrait très bien le prolonger de 200 mètres et se trouver au milieu de ce complexe des trois éléments publics très importants.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Les services de la RATP et du STIF vont regarder ce problème.

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

Surtout que la ligne 29 va être intégralement accessible très prochainement. Nous enregistrons un certain nombre de demandes lors de ces réunions, des propositions ou des suggestions sont faites, et nous les examinons.

M. Hubert BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Pour rebondir sur vos remarques, la Commission a tenu à ce qu'il y ait une réunion précise et consacrée aux problèmes d'accessibilité avec les associations représentatives des différents handicaps.

C'est une question tout à fait importante, et intéressante.

M. JEAN ÉROUKHMANOFF, 2^{EME} ADJOINT AU MAIRE DE ST-MANDE, CONSEILLER GENERAL DU VAL DE MARNE, CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRAVAUX ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

C'est un peu au titre de Conseiller Général du Val-de-Marne que je vous interpelle ce soir. D'abord, je voudrais vous remercier de cette réunion qui est très intéressante et qui permet de donner des points de vue qui, parfois, étaient peu écoutés.

Du Val-de-Marne, on débouche sur la Ville de Paris par l'Est et le Sud-Est. Or, c'est un problème important, car les 49 communes du Val-de-Marne vont venir de deux manières différentes. Les gens, qui vont venir travailler ou éventuellement consommer sur Paris, ont des revenus modestes. Ce sont des petits propriétaires ou simplement locataires, qui n'ont pu s'offrir Paris.

Chaque matin, s'ils n'ont pas pu prendre les transports en commun, ils essayeront d'entrer dans Paris en empruntant deux types d'axes :

Soit les autoroutes :

- A3 à qui il faut garder une certaine fluidité pour éviter d'asphyxier Roissy.
- A4, dont la jonction avec l'A86, est le premier bouchon européen.

Soit les routes :

- RN34, intitulée « avenue de Paris » au niveau de la Ville de Vincennes. Ensuite, ce sera le prolongement du Cours de Vincennes.

Elle est actuellement à 2 fois 2 voies et va bientôt passer à 2 fois 1 voie à la demande de la RATP qui avait demandé qu'une ligne de bus soit sécurisée.

- Avenue Daumesnil, par laquelle tous les gens qui viennent de Champigny, de Villeneuve-St-Georges, de Créteil, vont éventuellement venir dans Paris.

Ces deux axes sont complétés par un troisième. Les gens, qui viennent de St-Maur, de Joinville, de Chennevières et de Champigny, prendront une voie qui se trouve derrière le Château de Vincennes, qui va se poursuivre par l'avenue Daumesnil, et qui va aboutir à l'avenue Courteline.

Il est indispensable que l'on puisse proposer à ces gens, si l'on veut éviter des bouchons monstrueux, une station. Effectivement, le choix évoqué avec une station supplémentaire serait le bienvenu.

Ce serait indispensable pour ces gens de pouvoir éventuellement avoir une connexion leur permettant ensuite de rentrer dans la ville, grâce aux transports en commun connectés avec le Tramway.

Ce n'est pas que pour ces gens-là, mais aussi parce que tous les gens qui empruntent la petite ceinture tous les jours avaient l'habitude d'avoir 4 arrêts et là on n'en aurait plus que 2 ; c'est pourquoi il faut privilégier le dédoublement de l'arrêt du cours de Vincennes afin qu'ils aient moins de trajet à faire.

Enfin, concernant les commerces locaux, souvenons-nous en fait de cette avenue Courteline dans laquelle on a une activité commerçante non négligeable et qui pourrait être redéployée. Vous avez à proximité l'avenue de St-Mandé, dans laquelle vous avez énormément de commerçants. Ce serait dommage de les voir souffrir de ce Tramway qui va venir quelque peu l'entrée dans Paris.

J'espère que vous allez tenir compte de ces avis, et que nous aurons un arrêt dans le prolongement de cette avenue de Courteline, qui serait donc un arrêt près de St-Mandé.

M. GUY ZIMMERMANN, MAIRE ADJOINT MONTREUIL :

Permettez-moi tout d'abord de vous souhaiter la bienvenue, je suis Maire adjoint à Montreuil, et j'ai en charge les questions de stationnement, de circulation et de transport, et d'excuser naturellement Jean-Pierre BRARD qui, malheureusement, ne peut pas être parmi nous ce soir, mais m'a demandé de le représenter et de vous souhaiter la bienvenue à toutes et à tous.

Je suis naturellement ravi de vous accueillir ce soir pour une telle réunion, puisque l'on parle d'un projet extrêmement positif en matière d'amélioration des transports publics. Il s'agit de l'extension d'un Tramway, dont la première réalisation va bientôt rentrer en service fin 2006. C'est naturellement extrêmement positif. Je souhaitais au nom de la municipalité de Montreuil affirmer ce soir sans ambages et tout à fait clairement que nous soutenons ce projet. Nous le trouvons tout à fait positif.

J'entends et je me félicite de la position de St-Mandé qui, au-delà des questions de positionnement d'arrêts, va dans le sens également de la mise en place de ce prolongement. C'est tout à fait satisfaisant.

Globalement, un certain nombre de questions restent posées, et il faudra les régler dans le cadre de ce Débat Public. Naturellement, je remercie les membres de la Commission qui de ce point de vue font un travail remarquable pour pouvoir entendre et enregistrer l'ensemble des demandes qui pourraient être posées à l'occasion de ce débat.

C'est extrêmement satisfaisant de se dire que globalement, il y a une sorte de consensus politique pour pouvoir permettre ce développement en matière de transport public, et notamment en rocade. Aujourd'hui, le besoin en matière de déplacements ne se situe plus forcément du point de vue des radiales, même s'il est toujours question de pouvoir les améliorer et de muscler les dessertes, qu'elles se fassent en bus ou par le réseau ferré, il est

nécessaire de proposer des solutions nouvelles en matière de tangentiels pour pouvoir rejoindre les points de banlieue à banlieue.

Concernant Montreuil, la proposition de prolongement va naturellement dans le sens de l'ensemble des projets urbains que nous soutenons et développons à Montreuil. Ils ont été brièvement rappelés tout à l'heure, et je vous propose de ne pas rentrer dans le détail.

Néanmoins, ce projet de renouvellement urbain que nous menons en association avec Paris, et il s'agit de les remercier car c'est une opération nouvelle qui date de 2001, ce nouveau partenariat permet enfin de penser ensemble la façon dont on peut recoudre un territoire, qui est celui de la Porte de Montreuil, qui était situé entre deux mondes : Paris et Montreuil.

De ce point de vue, il existe des projets ambitieux, que nous tentons de porter ensemble, à l'initiative de Paris, et je les en remercie.

Il faut bien avoir en tête que le Tramway est un élément supplémentaire, dont il faudra tenir compte pour améliorer encore la situation de ce quartier, à la fois pour les Montreuillois et pour les Parisiens.

Concernant les bus, et sans rentrer dans le détail, j'en citerai deux qui nous intéressent tout particulièrement aujourd'hui, le 215 et non le 115 contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, qui permet de desservir la zone du bas Montreuil et l'ensemble des emplois et riverains qui sont aujourd'hui concernés par cette ligne. Entre Vincennes et la Porte de Montreuil, cette ligne se connectera donc à l'arrêt prévu à la Porte de Montreuil. Il est particulièrement important d'avoir en tête que c'est une interconnexion supplémentaire, et il faudra veiller à dimensionner la desserte du 215 en conséquence pour pouvoir satisfaire au mieux les demandes des usagers.

Un projet que nous menons en collaboration avec la Ville de Bagnolet, mon collègue étant là, il pourra en parler, la RATP, la Ville de Paris, au sujet du 351, là encore pour optimiser la desserte et permettre de satisfaire des demandes d'usagers qui aujourd'hui n'ont pas de bus direct pour pouvoir les emmener notamment vers Nation.

Concernant Montreuil, un autre projet de requalification n'a pas été cité en tant que tel, mais particulièrement important pour la Ville, concerne la rue de Paris et l'ensemble de sa requalification avec la volonté de pouvoir y passer un bus, qui pourrait venir par exemple du Haut-Montreuil et qui permettrait d'aller desservir directement à la fois la Croix de Chavaux, la Porte de Montreuil, avec l'interconnexion Tramway et éventuellement jusqu'à Nation.

Des bus peuvent correspondre à ce profil et nous travaillons avec la RATP. Naturellement, nous travaillerons avec Denis BAUPIN pour faire en sorte que ce bus puisse venir constituer un maillage supplémentaire et rendre encore plus pertinent et plus légitime ce prolongement de Tramway.

Pour conclure, il avait été évoqué tout à l'heure par mon collègue de St-Mandé les difficultés de certains automobilistes, et c'est sans doute la raison pour laquelle il faut muscler au maximum et autant que possible nos propositions de desserte en transport collectif pour pouvoir faciliter ce report modal de la voiture vers des modes moins consommateurs éventuellement d'énergie et de places qui, globalement, s'intègre plus facilement à l'environnement et le préserve davantage pour les générations futures.

Je ne vais pas revenir sur l'ensemble des éléments qui plaident en faveur des transports collectifs. Je ne résisterai pas à conclure sur un point. A Montreuil, on défend ce projet de Tramway, car on a à cœur également de voir aboutir un autre projet de Tramway (T1) entre Noisy-le-Sec et Fontenay-sous-Bois.

De ce point de vue, on s'inscrit dans une démarche tout à fait intercommunale avec l'ACTEP. Ce prolongement sur une tangentielle un peu plus lointaine est particulièrement important et utile pour l'ensemble des usagers du transport public.

Merci beaucoup, je le répète, nous soutenons Paris et nous serons attentifs à travailler avec vous pour pouvoir obtenir le meilleur pour l'ensemble des usagers du transport public.

M. JACQUES BAUDRIER, CONSEILLER DU XXEME ARRONDISSEMENT, CHARGE DU TRANSPORT :

Je voudrais affirmer le soutien de la mairie du XXème à ce projet pour deux grandes raisons :

1. Requalification urbaine des boulevards des Maréchaux
2. Amélioration des conditions de transport.

En termes urbains, il faut souligner que tout le linéaire du boulevard des Maréchaux dans le XXème arrondissement est concerné par le projet. Sa particularité est qu'il est très densément peuplé des deux côtés du boulevard des Maréchaux, y compris entre le périphérique et les Maréchaux, des quartiers d'habitat social, de nombreux groupes scolaires et équipements sportifs.

Beaucoup de gens traversent ces boulevards, et nous avons une accidentologie forte malheureusement. Il y a une demande de requalification urbaine extrêmement forte de tous les habitants exprimée très largement au sein des très nombreuses réunions de conseils de quartier qui portent sur ces questions.

Il y a également l'aspect transport, car sur de nombreux tronçons, entre la Porte de Bagnolet et la Porte de Montreuil, les bus PC sont totalement saturés.

L'augmentation de capacité du Tramway et sa qualité de transports en commun seront un plus extrêmement important et attendu de la part de la Mairie du XXème et de la plupart des habitants.

Ce soutien doit être nuancé par quelques codicilles, le premier étant le nombre de stations. Ce point est déjà abordé, mais c'est ce soir l'objet de la réunion de proximité de l'affirmer avec force. Qu'il n'y ait qu'une seule station entre la Porte de Bagnolet et la Porte des Lilas est du point de vue de la Mairie du XXème, des très nombreux habitants dans ces secteurs d'habitat social souvent âgés, inacceptable.

Cela ferait passer la position de la mairie du XXe à une opposition clairement à ce projet.

Le point de vue est le même au niveau de la porte de Vincennes où le passage à une seule station Porte de Vincennes sud créerait des difficultés d'accès pour les populations, très importantes en nombre, et des quartiers densément peuplés ; ce qui suscite également une opposition franche et claire de la mairie du XXe.

Il y a également une opposition quant à la suppression d'une station Etruve Saint-Blaise. Cette opposition est moins totalement déterminée que sur les deux premiers points.

Sur les aspects connexes, une autre préoccupation sur le secteur de la porte de Bagnolet, qui a une spécificité sur tout le linéaire de cette extension de T3, c'est l'arrivée d'une autoroute (A3) avec des flux de véhicules extrêmement important : 800 000 véhicules jour, des nuisances majeures, des quartiers très densément peuplés. Il y a une étude de Airparif là-dessus.

Le tramway impliquerait, c'est une bonne chose, une réduction des flux automobiles entrants et sortants dans Paris, du fait d'un cadencement des feux, mais il existe une préoccupation importante des habitants de ce quartier sur les report induits, en particulier sur la rue Davout (1 200 élèves qui la traversent), des flux de véhicules déjà très importants (500 véhicules heure). Donc, il est nécessaire de faire une étude globale sur ce secteur de réaménagement de plan de circulation, étude urbaine en lien avec l'étude d'insertion du périphérique, pour que le projet du tramway soit conçu dans sa globalité.

Je m'excuse d'être un peu long, mais nous avons un linéaire important dans le XXe arrondissement. L'autre point urbain concerne les projets dits GPRU. Ils ne retrouveraient tous leur ampleur que dans la perspective, et cela a été prouvé par de nombreuses études et les très nombreuses réunions de concertation de couverture du boulevard périphérique. En particulier, et c'est la première priorité au niveau de la mairie du XXe arrondissement à la porte de Montreuil, je ne reprendrais pas l'argumentaire développé par M. ZIMMERMANN, où il y a une opportunité majeure, mais également de part et d'autre de la rue de Lagny au niveau de la porte de Vincennes.

Pour conclure sur quelques points, ce moyen de transport crée un plus, mais il est à mettre en relation avec une augmentation du maillage de transport en commun lourd, également en proche couronne, qui profiterait beaucoup aux habitants du XXe et qui a été défini dans le cadre du plan de déplacements de Paris, comme notre priorité.

Donc, le prolongement des lignes 11 et 9, et pourquoi pas 3, le raccordement 3 bis, 7 bis et un projet qui a rencontré tout notre assentiment, celui de rocade de métro rapide en proche couronne, présenté par la RATP qui, en particulier, desservirait la ville de Montreuil selon les différents tracés et qui me semble un axe majeur de rocade tout à fait complémentaire avec le tramway des maréchaux.

M. RENE MEHEUT, PRESIDENT DE L'UNION MONTREUILLOISE D'ACTION MUNICIPALE :

Je vais peut-être étonner un peu par rapport à tous les politiques qui viennent de s'exprimer. Il faut parler un peu des attentes de la population, et notamment celle de Montreuil. Ce tramway des maréchaux, qu'il soit Sud ou Ouest, nous apparaît comme étant un joujou luxueux que se paie la Ville de Paris.

Aujourd'hui, les problèmes de transport ne sont plus localisés à Paris. Paris est largement bien dotée en matière de transports en commun : 70 % dans Paris intra-muros et 23 % dès que l'on passe le périphérique.

Donc, ce projet que se paie la Ville de Paris va venir effectivement pomper les finances du STIF, qui ne sont pas extensibles. Aujourd'hui, tout le monde nous le dit. Serge MERY nous le disait encore il y a peu de temps. On est obligé d'arbitrer et ce projet de tramway va mettre en péril effectivement le projet de métro Orbital dont on vient de parler, qui serait beaucoup

plus intéressant pour les villes de la petite couronne. Il rendrait beaucoup plus de services aux gens de nos banlieues, car le tramway, tels que vous nous le définissez, c'est encore inciter les banlieusards à aller au moins jusqu'aux portes de Paris, aux boulevards des Maréchaux, pour prendre un tramway qu'il va nous reventiler dans Paris ou dans une autre banlieue.

Or, nous voulons en banlieue des transports en commun, de banlieue à banlieue. Nous voulons des transports performants. L'histoire du métro Orbital proposée par la RATP, c'est le sujet que nous voulons voir avancer dans notre banlieue.

(Applaudissements).

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

Madame PLASTRE a à-peu-près le même avis et cela permet de regrouper des questions.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Cela mérite des réponses.

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

Cela répond en mettant à une autre demande

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Vous avez dit deux choses contradictoires, à savoir Paris se paye son tramway est en même temps cela va pomper de financement du STIF. La vérité est sans doute entre les deux.

Aujourd'hui, la répartition des financements d'extension du tramway n'est pas encore décidée, mais on travaille sur des bases qui sont celles du dossier de candidature aux jeux olympiques, soit un financement à 70 % par la Ville de Paris. Ceci étant, les questions que vous posez sur le financement des transports collectifs sont des bonnes questions. Nous estimons, et Jacques Baudrier le disait tout à l'heure, au nom de la mairie du XXe, mais je confirme au niveau de la Ville de Paris, que la priorité soit donnée au développement des transports collectifs de banlieue à banlieue.

Je suis vice-président du STIF, représentant la Ville de Paris, nous l'avons affirmé au Conseil d'Administration du STIF, nous l'avons affirmé en tant que conseils de Paris : c'est la priorité.

Je précise et j'irai plus loin évidemment, car sinon vous auriez l'impression que je répondrai de façon perverse à votre question, comme on l'a dit tout à l'heure, 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.

Pour autant, ne faut-il pas faire tramway des maréchaux ?

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.

Je ne suis pas en train de dire que demain on rase gratis, mais par contre faisons des priorités en matière d'investissement, constatons d'abord qu'à l'époque où l'on a réalisé les RER, les collectivités au sens large, y compris l'État, investissaient deux fois plus d'Euros par habitant dans les transports collectifs qu'aujourd'hui.

Donc, on était capable d'investir deux fois plus. En disant cela, je sous-estime même la réalité, deux fois plus que ce qui est prévu dans le contrat de plan État région, dont on sait qu'il ne sera pas totalement réalisé.

Probablement que l'on investissait plutôt deux fois et demie plus que ce que l'on investit aujourd'hui. On a su faire et je pense qu'aujourd'hui où l'on rencontre des problèmes de pollution de l'air, un prix du pétrole qui ne cesse d'augmenter, des problèmes de dérèglements climatiques importants, dont tout le monde sait qu'ils sont liés aux déplacements automobiles, il est important d'investir fortement dans les transports collectifs.

Deuxième comparaison, on ne sait pas exactement combien coûte la rocade Orbital, il y a des approximations.

M. RENE MEHEUT, PRESIDENT DE L'UNION MONTREUILLOISE D'ACTION MUNICIPALE : 3,2 milliards.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Selon que l'on intègre ou non les prolongations de lignes de métro, les chiffres varient entre 4 et 5 milliards. Donc, on est à peu près dans les mêmes ordres de grandeur que ce que j'allais évoquer.

Je vous propose de comparer avec un autre projet, qui fait aussi l'objet d'un débat public : l'enfouissement de la RN13 à Neuilly. Les habitants de Neuilly vivent une situation infernale, ceux qui habitent à proximité de la RN13, à cause du bruit et de la pollution. Ils ont les mêmes problèmes que les Parisiens, que les habitants de Montreuil, que les habitants de St-Mandé, qui sont traversés par des flux automobiles très importants. Il n'est pas proposé à Neuilly de réduire la circulation automobile, mais simplement de l'enfourir. Avant et après, les problèmes restent les mêmes. Cela coûte un milliard d'Euros.

La question va être posée à l'avenir : préférera-t-on investir dans des projets de l'ordre de l'enfouissement de la RN13 ? Il se trouve que c'est Neuilly, et c'est peut-être une ville qui a quelques influences pour obtenir des crédits plus que d'autres, mais faut-il privilégier ce genre de projets qui ne va pas réduire d'un kilomètre la circulation automobile dans l'agglomération, et donc pas réduire la pollution, ou plutôt investir dans des projets comme Orbital, qui sont des projets qui vont réduire la circulation automobile ?

Ce sont des éléments qu'il faut prendre en compte car si aujourd'hui certains pensent qu'on peut mettre un milliard d'Euros dans l'enfouissement de la RN13, qui fait quand même un quart de la rocade Orbitale, cela signifie qu'il y a de l'argent quelque part.

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

M.BALLERINI voulait parler du nombre de stations dans le XXème arrondissement. A-t-il satisfaction ? M. Beaudrier a-t-il bien exprimé la même chose ? Et pour l'atelier garage ?

M. BALLERINI :

Tous les jours, selon les dernières statistiques, 920 000 banlieusards viennent à Paris. Penser que les maréchaux soient faits uniquement pour les Parisiens, c'est une véritable vue de l'esprit. Il faut aussi l'avoir en tête. Les maréchaux sont destinés à tout le monde, aussi bien les Parisiens que les banlieusards.

Dans les projets présentés, on nous a découpé le tronçon Porte Dorée - Porte des Lilas en trois, avec des options. Peut-on envisager que les options présentées à chaque fois, c'est-à-dire une ou deux stations entre Porte des Lilas et Porte de Bagnolet, idem entre Porte de Bagnolet et Porte de Montreuil, soit la solution optimale, au lieu d'avoir 8 stations au total, en avoir 10 ou 11.

Est-ce que ce seront des marchandages ?

Est-ce une option envisageable d'avoir le maximum de stations sur cette partie du tronçon ?

Dernier point, je voudrais revenir sur l'atelier garage Louis Lumière. Il passerait par la rue Eugène Reisz, qui est une rue relativement étroite. De plus, il y a un collège, une école élémentaire, une école maternelle et une crèche à proximité. Est-ce vraiment la bonne solution au point de vue accès ? Je ne sais pas s'il faut une ou deux voies pour accéder à ce garage ?

Ce sont des questions auxquelles on souhaiterait avoir des réponses.

MME NOEMIE DELOBELLE, CHARGÉE DE PROJETS, STIF :

Je me propose de réagir sur le nombre de stations : peut-on envisager 11 stations ?

A l'issue de ce débat, le STIF décidera des suites à donner, et donc des principales options sur ce projet. Le nombre de stations sera choisi. On vous a présenté ici une solution de base, avec 8 stations. Sur chacun des secteurs, on peut arriver au final à 11 stations. Entre les deux, on peut tout envisager. Si l'on a découpé secteur par secteur, ce n'est pas pour dire si l'on en fait deux ici ou une ailleurs, mais parce que la question de l'implantation des stations est malgré tout une question locale. Chacune des implantations sera à regarder au cas par cas, en fonction des besoins de desserte, mais aussi de contraintes d'insertion dans le site. Donc, il s'agit bien de questions locales pour l'implantation de chacune de ces stations, et pas d'un calcul arithmétique sur l'intégralité de la ligne. Bien entendu pour chacun de ces choix de stations au niveau local, l'appréciation globale devra être faite pour voir si au final l'attractivité du tramway pâtit ou non de l'allongement de son parc.

M. BALLERINI :

Pour faciliter l'accès des habitants des Lilas, de Bagnolet et autres, il faut aussi avoir des passages au niveau du périphérique. Cela peut déterminer aussi le nombre et la localisation des stations. De plus, entre le périphérique et le boulevard des Maréchaux, vous avez parfois des équipements infranchissables. Par exemple, la caserne mortier, le stade de Louis Lumière avec 400 mètres de longueur. Donc, cela ne facilite pas l'accès de la banlieue vers les stations, et il faut en tenir compte.

MME MARTINE VIALING, CONSEIL DE QUARTIER ST-BLAISE :

Il est difficile de parler quand il y a beaucoup d'élus.

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

Vous avez la parole, j'essaie d'alterner pour que tout monde parle.

MME MARTINE VIALING, CONSEIL DE QUARTIER ST-BLAISE :

En complément des propos tenus par mon voisin et ceux de Jacques Baudrier, je me permets d'intervenir sur le tronçon entre la porte de Montreuil et la porte de Bagnolet. Dans le cadre du GPRU, une voie est dessinée, partant de la rue Saint-Blaise et arrivant sur le boulevard Davout. Cette voie à l'heure actuelle n'a pas encore de statut, nous ne savons pas si ce sera une voie piétonne ou une voie ouverte à la circulation.

En tout cas, telle qu'elle est présentée actuellement dans le GPRU, elle correspond à l'arrivée sur l'arrêt Harpignies, et elle est présentée comme une future voie d'accès à l'arrêt du tramway. Il serait important d'en tenir compte. Par ailleurs, il nous semble que deux arguments doivent être forts sur la localisation de cet arrêt. C'est premièrement l'accessibilité de l'autre côté sur Bagnolet, à la nouvelle zone économique, c'est-à-dire là où se sont créés un certain nombre d'emplois, au Nord de la station de métro Porte de Montreuil, et par ailleurs un accès favorisé par cette nouvelle voie au cœur du quartier Saint-Blaise, entre la rue Vitruve et la rue Saint-Blaise. Là, c'est une zone extrêmement dense. Il paraît important que les habitants puissent rapidement accéder au boulevard Davout.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Sur un point souligné par M. BALLERINI juste avant, auquel on n'a pas répondu à l'atelier garage, si l'implantation de l'atelier garage devait se trouver sous le stade Louis Lumière, ce serait avec reconstitution du stade au-dessus. Je ne suis pas certain que ce site soit le plus approprié. D'autres sites étudiés sur le projet sont directement en limite du boulevard des Maréchaux, et ils me paraissent plus faciles d'accès que d'aller détourner la voie de garage dans des rues qui sont dans des secteurs habités.

Ceci étant, dans un débat public, il faut regarder toutes les hypothèses. Il peut s'avérer que certaines hypothèses que l'on a à l'étude s'avèrent impossibles ou présentent des difficultés que l'on n'a pas imaginées. On garde toutes les hypothèses ouvertes. Je voulais préciser que de toute façon il ne s'agit que d'une seule voie.

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

A un moment donné, il y a un élargissement pour qu'ils puissent se croiser en cas de problème.

Concernant l'atelier garage, il n'y a pas un fort trafic car les rames sortent le matin, certaines rentrent après l'heure de pointe, d'autres reviennent pour l'heure de pointe du soir. Il y a quelques dizaines de passages par jour, mais ce n'est pas un trafic comme s'il s'agissait d'une ligne. Par rapport à la tranquillité de la rue et aux problématiques que vous avez données des écoles, c'est une gêne relativement faible. Le nombre de voies reste à étudier. L'implantation la plus simple n'est pas le stade Louis Lumière et ce n'est pas forcément notre favorite, mais l'histoire a montré que nous n'avons pas toujours l'atelier à l'endroit rêvé, car la place est contrainte.

L'atelier garage est un équipement de faible nuisance, il s'agit de quelque chose de propre, qui ne fait pas de bruit. Aujourd'hui les exemples d'atelier que nous avons pour le T1 et le T2

montrent que cela ne génère pas de nuisance et qu'il y a même eu à Issy-les-Moulineaux la construction de logements qui ont beaucoup de succès le long de l'atelier. Cela prouve qu'il peut y avoir une cohabitation harmonieuse entre l'environnement et un atelier de type tramway.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Les logements sont vendus avec vue sur l'atelier

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

Pour être très honnête, je pense que ce sont les cuisines qui ont vu sur l'atelier !

M. SERGE BLOCH, HABITANT XIII^{EME} :

Lors de la première tranche de travaux, du pont de Garigliano jusqu'à la rue de Choisy, de nombreux grands platanes ont été abattus. Or, nous sommes dans une opération écologique me semble-t-il. Il n'y a plus d'ombrage, la qualité de la vie est modifiée, pollution, arbres centenaires, esthétique de Paris, etc.

Dans la tranche prévue maintenant, y aura-t-il encore un massacre généralisé à la tronçonneuse, comme ce fut le cas entre le pont du Garigliano et la Porte de Choisy où des centaines de platanes ont été abattus ?

Il suffit de voir en pleine canicule l'importance de ces arbres. Je demande à combien estimez-vous d'arbres que vous allez abattre pour faire cette opération éminemment écologique du tramway de la porte de Choisy jusqu'à la porte des lilas ?

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Pour l'instant, on n'a pas de réponse à l'impact, car cela dépend assez largement des discussions que l'on aura sur l'implantation du tramway (axial ou latéral de la chaussée). Vous avez tenu un discours sur les travaux de la partie sud du T3 que je ne peux pas laisser passer. Personne ne s'est amusé évidemment à couper des arbres pour le plaisir, ni moi, ni mes collègues, comme vous pouvez imaginer.

Il existe des contraintes d'aménagement. Vous avez rappelé que le projet de tramway est un projet écologique, qui permet de diminuer la circulation automobile. Donc, c'est un projet positif pour faire avancer la ville. En même temps, il peut y avoir des contraintes d'aménagement, faisant que l'on ait été amené à abattre des arbres. On a dû en abattre 400 et plus de 1000 ont été plantés. Vous avez raison, ce n'est pas la même chose, un arbre qui existait depuis longtemps et un arbre nouvellement planté. Une partie d'entre eux dans les années à venir aurait sans doute eu des problèmes de santé. Parmi les 400, certains étaient en mauvaise santé. De fait, cela ne fait plaisir à personne de devoir réaménager et de couper des arbres.

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

On a eu des points de vue de Montreuil, de St-Mandé, et peut-être de Bagnolet maintenant

M. DANIEL BERNARD, 2^{EME} ADJOINT AU MAIRE DE BAGNOLET, CHARGE DE LA PROPRIETE ET DES DEPLACEMENTS URBAINS :

Tout en étant élu, je vais quand même essayer d'intervenir.

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

On mettra deux citoyens non élus avant un nouvel élu

M. DANIEL BERNARD, 2^{EME} ADJOINT AU MAIRE DE BAGNOLET, CHARGE DE LA PROPRETE ET DES DEPLACEMENTS URBAINS :

D'abord, je voudrais affirmer qu'un tel projet est un bon choix. Certes, à l'occasion d'un tel débat, il paraît normal d'évoquer un certain nombre de choses. Concernant la capacité de répondre aux transports de banlieue à banlieue, on peut peut-être dire oui dans le cadre de la proximité immédiate par rapport aux limites de Paris. Au-delà de 800 mètres, le taux de captage n'existe pas. Cela pose la question en effet de l'insertion des stations de la ligne en question. Je le dis d'autant plus, et beaucoup ne le savent peut-être pas, mais la ville de Bagnolet est essentiellement organisée le long de la Ville de Paris. Cela commence quasiment à la porte de Montreuil pour finir après loin de la porte des lilas.

Nous avons pour l'essentiel sur plusieurs kilomètres la ville qui s'étend, à l'inverse en profondeur, on n'est guère au-delà de 1,5 km au point le plus loin du périphérique. Donc, cette question de la capacité à capter appelle systématiquement une observation sur les possibilités de franchir le boulevard périphérique. Or, pour un habitant de Bagnolet où quelqu'un qui y travaille, quel que soit le sens de circulation, quand on part de la porte de Montreuil, exclusion faite de celle-ci, le seul point jusqu'à la porte de Bagnolet, c'est la passerelle.

Cela veut dire que pour les habitants de Bagnolet où des gens qui y travaillent, la station de tramway doit être la plus près possible de cette passerelle.

Il reste la question fondamentale, et j'ai eu l'occasion de l'évoquer lors d'autres réunions, de la porte de Bagnolet. Elle est infranchissable, un peu pour les automobilistes, elle l'est beaucoup pour les piétons même s'il reste un tout petit peu de trottoirs pour les protéger, et c'est quasiment impossible pour les vélos.

La question qui se trouve posée porte sur une meilleure possibilité de cheminer pour rejoindre la part de Bagnolet.

L'autre possibilité pour des Bagnoletais de retrouver les boulevards des Maréchaux, c'est à la hauteur de la Cité des Fougères.

Ces trois points sont les seuls points de raccordement. Il est évident que pour capter des gens habitant ou travaillant à Bagnolet, il faut que l'insertion des stations soit le plus près possible de ces traversées périphériques. Au-delà, on peut se féliciter du projet de couverture de la porte des Lilas, car les possibilités sont beaucoup plus grandes. Là, on commence à s'éloigner de Bagnolet.

Je voudrais également rebondir sur quelques points que j'ai entendus. Espérer de la ligne tramway que ce soit une possibilité de ralentissement de l'utilisation de l'autoroute A3, c'est faire preuve de beaucoup d'optimisme. Il faut pondérer beaucoup cet optimisme.

Du reste, il y a des périodes de travaux, que ce soit justement la porte des Lilas ou la couverture de l'autoroute A3. Ce que nous voyons sur le territoire de la ville de Bagnolet, ce

sont les conditions de circulation qui sont en train de se dégrader très fortement. Comme nous avons un tissu urbain ancien, avec des voiries peu larges, dans la majorité des cas, on a de façade à façade toute juste 10 mètres.

En conséquence, les autobus sont également bloqués. Je renvoie à nouveau un petit message, combat que nous avons mené avec nos amis parisiens, la ligne 76 fonctionne enfin le dimanche, mais il faudrait aussi que cette ligne de bus fonctionne aussi avec le premier métro et avec le dernier, 7 jours sur 7. Cela fait partie des complémentarités à envisager.

J'entendais dire par le représentant de la RATP que c'est l'occasion de redistribuer les moyens en matière de lignes de bus, je dis : chiche, la ville de Bagnolet est en attente pour l'amélioration du fonctionnement de la ligne 76.

Je terminerais par une pointe d'humour. Le pôle de Gallieni est un pôle fort, et un signe encore plus fort : les tours des Mercuriales. Peut-être que si l'on se situe en perspective d'avenir, ce que tout le monde connaît aujourd'hui à proximité du pôle de Gallieni, n'est peut-être rien à côté des possibilités qui peuvent exister demain de développement urbain.

Lecteur de la presse parisienne, j'avoue que le positionnement ou les interrogations concernant le choix d'itinéraires, qui n'oublie pas la ville de Pantin, laisse l'élu d'une ville voisine un peu rêveur. Quand j'ai parlé de l'importance du pôle de Gallieni, chacun aura pu faire le lien entre ce que j'ai pu entendre comme écho par la presse parisienne et mon évocation du site de Gallieni.

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

Orbitale est une association qui oeuvre pour le développement et la promotion des rocade ferrées en région île-de-France. Mon propos sera peut-être contradictoire à ceux du Maître d'ouvrage. Je vais vous parler d'un tracé que j'aimerais voir apparaître, qui est caché, c'est celui de l'utilisation de la ceinture ferroviaire, qui passe exactement dans les arrondissements concernés.

C'est fort dommageable que cette infrastructure soit méconnue, notamment à Montreuil. Moi qui habite juste à côté du métro Maraîcher, je pense aux gens de Montreuil. C'est une ville que je connais bien et j'y ai des attaches.

La ligne 9 s'arrête à la station de métro Maraîcher, là où l'on trouve la ligne de la petite ceinture. Je vais être très bref, mais pour vous donner une illustration qui d'ailleurs figure dans l'étude de la RATP, qui est sur le site Internet de la Commission Nationale du Débat Public. Si l'on prenait la petite ceinture à Maraîcher pour aller à la Bibliothèque Nationale de France, il faudrait exactement 5,20 minutes. Par la petite ceinture, l'étude prévoit d'aller directement au coeur de Paris 13e, jusqu'à la Bibliothèque Nationale de France, ce que le tramway des maréchaux ne fait absolument pas.

De l'autre côté, si l'on veut aller au Nord, à la Cité des Sciences et de l'Industrie, où il y a un parc de verdure de plus de 30 hectares, il faut exactement 6,20 minutes. Je défie le tramway des maréchaux d'en faire autant.

Ce qui compte dans les transports, et malheureusement je n'ai pas encore entendu ce soir, le mot transports au sens le plus noble, on nous a parlé de petites fleurs, de projecteurs, heureuse qualification urbaine, mais tout ceci ce n'est pas de transport.

Or, ce que nous attendons tous, les uns et les autres, c'est du transport fiable, de qualité et qu'il soit de très grande capacité. J'entendais encore hier soir aux actualités que le pétrole allait bientôt coûter 68 dollars le baril.

Peut-être que dans quelques mois on friserait les 78 dollars, voire plus. Plus le temps passe, plus l'énergie fossile va devenir de plus en plus chère. Les automobilistes, à un moment donné devront, même s'ils aiment bien être dans leur voiture, ce qui n'est pas mon schéma de penser, je rassure Monsieur le Maire, et il le sait, de gré ou de force du fait de cette carence d'énergie fossile se rabattre sur les transports en commun. Or, c'est là que le projet du tramway des maréchaux, que je conteste formellement, ne peut accomplir cette mission de transport, qui n'est pas du tout capacitaire.

Le Tramway des Maréchaux grosso modo, on le trouve dans les études que vous avez publiées, véhiculera 4 000 personnes heure environ. Pour que vous ayez un comparatif par rapport à la petite ceinture ferroviaire, celle-ci a une capacité de transport de 21 000 personnes. On n'est pas du tout dans les mêmes ordres de grandeur.

Or, c'est tout l'enjeu de faire un report modal, de combattre la pollution atmosphérique, qui est d'aller justement vers un transport extrêmement persuasif et performant. Et cela, c'est la petite ceinture ferroviaire. S'il n'existe pas, je pense que vous nous proposeriez un métro, ce qui a été d'ailleurs rappelé ici ou là tout à l'heure par le projet Orbital, que nous soutenons absolument.

Le projet Orbital est fait pour joindre les villes de banlieue à banlieue. Il est vrai que c'est dans la première couronne que l'on aura une croissance significative des besoins en transport. Or, je trouve encore une fois regrettable que l'on investisse autant d'argent sur le Tramway des Maréchaux alors que ce n'est pas la bonne réponse par rapport aux enjeux de transport de banlieue à banlieue.

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

Nous n'avons plus que 10 à 15 minutes, donc je voudrais demander à chaque intervenant de parler brièvement, que pour que tout le monde puisse s'exprimer, les élus et les autres. Je crois qu'une bonne réunion, c'est celle dans laquelle on peut alterner la parole citoyenne et la parole des élus. Je donnerai toujours la parole à tout le monde. Je le dis pour ceux qui estiment que je donne trop la parole aux uns ou aux autres.

M. DANIEL MONNOT :

Il faudra arrêter un jour de dire que le tramway est un transport de banlieue à banlieue, c'est complètement faux. On a l'exemple du T1 de Saint-Denis à Noisy-le-Sec. Les temps sont tellement longs que ce transport est très dissuasif. Je vois Monsieur BAUPIN qui fait la moue ;

Actuellement, entre la gare de Noisy et St-Denis, qui sont les deux terminus, il faut 23 minutes en train et plus de 45 minutes en Tramway. Ce sont des chiffres donnés sur le site Internet de la RATP. L'exemple a tout dit.

Le tramway est excessivement lent. Un rapport de la Cour des Comptes de 2005 le met très bien en lumière : 18 km/h, ce n'est pas plus rapide que le bus.

Le Tramway a un autre inconvénient, il coûte très cher pour le résultat obtenu.

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

Deux mots sur la vitesse du tramway

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

Il faut comparer ce qui est comparable. Quand on fait des tramways en rocade, évidemment ce n'est pas pour faire tout le tour, il y a d'autres moyens de transport. 18 km/h c'est quand même plus rapide que les bus actuellement. Donc, c'est un argument qui n'est pas valable.

M. DANIEL MONNOT :

C'est le rapport de la cour des comptes qui le dit.

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

Je ne sais pas de quoi vous me parlez sur la Cour des Comptes, je n'ai pas vu qu'elle disait que le tramway était trop cher et que c'était de l'argent mal dépensé. Si vous le dites, peut-être, mais vous me donnerez les sources.

M. DANIEL MONNOT :

C'est le rapport de la Cour des Comptes d'avril 2005.

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

Peut-être pas à Paris ni en île-de-france.

M. DANIEL MONNOT :

Ce rapport est disponible sur Internet.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

C'est bien que ce soit M. SEGUIN qui soit président de la cour des Comptes et qui souligne que la seule ville dans laquelle les transports collectifs se développent c'est la Ville de Paris. Il est important de citer des chiffres jusqu'au bout. C'est à Paris, dit M. SEGUIN qui, à l'époque où il était chef de l'opposition municipale, avait dit que j'avais lancé une fatouah contre les automobilistes et qu'il dise que les transports collectifs se développent le plus. Excusez-moi, il faut citer toutes les choses.

On ne peut pas avoir dans la même réunion une discussion importante sur le nombre de stations que l'on souhaite avoir sur le transport de proximité qui est le tramway, et en même temps de dire qu'il vaudrait mieux un train ou la petite ceinture qui ne s'arrêterait pas et qui serait une sorte de RER. Il faut choisir ce que l'on veut. On peut trouver des compromis.

Maintenant, je prends peu le T1. A l'époque où j'habitais à Saint-Denis, quand le T1 est arrivé, j'ai trouvé que c'était une sacrée amélioration pour aller vers Bobigny. Franchement, par rapport aux transports collectifs, le tramway apporte des atouts importants, plus que le bus, moins que le métro ou que le train, cela dépend ce que l'on veut faire. Il ne faut pas opposer les uns aux autres. Personne ne nous dit aujourd'hui que, pour l'automobile, il faut

opposer la rue des Pyrénées, la rue des Maraîchers, la rue Louis lumière, les maréchaux, le périphérique, et je ne parle pas des voiries qui sont dans les communes limitrophes.

Toutes ces voiries existent pour l'automobile. Pour les transports collectifs, on a besoin selon ce que l'on veut faire, soit de lignes de minibus comme la traverse, soit de lignes de bus plus régulières, soit de tramways, soit de métros. Il ne faut pas les opposer les uns aux autres. Il faut faire en sorte que l'on ait des choses qui soient complémentaires, et peut-être un jour un RER sur la petite ceinture.

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

Y a-t-il des habitants de Montreuil qui ne se soient pas exprimés encore ?

M. GILBERT FREDERIC :

Je participe à la commission municipale des personnes en situation de handicap. On en a parlé un peu tout à l'heure, mais j'aimerais apporter quelques précisions. A cette commission, on a tous les handicaps. Je vais vous faire part des remarques qu'ils m'ont fait remonter. Effectivement, le tramway est le mode de transport le plus accessible pour tous types de handicaps, c'est incontestable.

J'aurais voulu aborder un premier point : le T2.

En fait, la plate-forme du T2 ne va pas jusqu'au quai. Pour un fauteuil manuel, s'il y a un nouveau tramway il faudrait comme à Grenoble, comme à Lille que la plate-forme aille jusqu'au quai, car se déplacer en fauteuil manuel n'est pas évident.

La loi du 11 février 2005 institue une chaîne de déplacement, c'est-à-dire qu'une personne en situation de handicap, par exemple de handicap visuel, doit avoir l'information sonore aussi bien dans la station, quand elle prend le tram, qu'à l'intérieur du tramway. C'est toute une chaîne à laquelle il faut penser. C'est très important de voir cette chaîne de déplacement. Une personne en situation de handicap, quand elle se déplace d'un point à un autre, doit avoir une accessibilité totale.

C'était des précisions sur les propos tenus.

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

Peut-être un représentant du XIIe arrondissement.

M. CHRISTOPHE NAJDOWSKI, CONSEILLER DE PARIS, ELU DU XIIEME ARRONDISSEMENT, EN CHARGE DU TRANSPORT :

Je voudrais exprimer la parole du XIIe arrondissement, compte tenu du fait qu'elle a été peu exprimée ce soir. La mairie du XIIe arrondissement est bien entendu favorable à l'extension du tramway. Nous souhaitons qu'il y ait un arrêt à la porte de Saint-Mandé. De ce point de vue, nous rejoignons les préoccupations exprimées par mon collègue Jacques BAUDRIER au niveau de la mairie du XXe. Dans les hypothèses présentées, celle d'une implantation d'une station à la porte de Saint-Mandé va de pair avec une implantation à la porte de Vincennes côté XXe, côté Nord. En cela, je crois que cela rejoint les préoccupations de la mairie du XXe arrondissement.

Comme les questions sur les lignes de bus ont été abordées tout à l'heure à propos de la ligne 29, et les remarques ont été faites par les élus de Saint-Mandé, je voulais simplement préciser que nous n'avons aucun problème avec la possibilité d'étendre la ligne de bus jusqu'à Saint-Mandé, voire pourquoi pas jusqu'au métro château de Vincennes. Simplement, on aura un petit souci avec une moins bonne desserte du centre international de séjour de Paris. Aujourd'hui, le bus 29 s'arrête au pied de ce centre, alors que s'il était prolongé jusqu'à Saint-Mandé ou Vincennes, ce ne serait plus le cas.

Même si nous savons que c'est une desserte qui n'est pas très loin, on est relativement favorable à l'idée de pouvoir prolonger la ligne 29 au-delà de la Porte Montempoivre. Je tenais à le dire ce que cela a été évoqué tout à l'heure.

M. LIONEL FAVIER, MEMBRE DE L'AUT :

J'avais posé une question lors d'une des premières réunions, à laquelle il n'avait pas été répondu car elle concerne plus spécifiquement le secteur qui nous intéresse aujourd'hui. Elle concernait la porte de Bagnolet, il en a été question tout à l'heure avec les bus et éventuellement avec une déviation du tramway. La question que j'avais posée à l'époque était la suivante : les bus de banlieues ont leur terminus au métro qui est situé très loin des maréchaux, pratiquement à une station de métro.

Tous les bus de banlieue, à quelque endroit que ce soit, doivent pouvoir arriver jusqu'au tramway des maréchaux. J'aurais voulu savoir si l'on avait prévu que la station Porte de Bagnolet du tramway des maréchaux soit dimensionnée pour éventuellement avoir une correspondance, la plus facile possible, l'idéal étant quai à quai avec les bus de banlieue, que l'on n'ait pas à faire une station de métro pour rejoindre le terminus des bus de banlieue.

Une question technique : le matériel de maintenance du métro peut-il rouler sur les voies du tramway ?

Il ne semble que cela se fait sur le T1

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

Je n'ai pas compris quel matériel vous voulez faire circuler

M. LIONEL FAVIER, AUT :

La motrice de nettoyage. Il me semble avoir lu quelque part qu'ils pouvaient circuler sur leurs rails.

M. LORENZO SANCHO DE COULHAC, DIRECTEUR DE L'AGENCE DE PARIS, RATP :

A ma connaissance, non, même si historiquement c'est la même largeur de rail, il n'y a pas de besoin, donc nous n'avons pas étudié, ni mis en place ce genre de solution.

Quant aux bus Porte de Bagnolet, ce serait beaucoup mieux de rapatrier la gare routière de Gallieni à la porte de Bagnolet. Par contre, j'ai peur que ce soit techniquement très difficile, malheureusement. Je ne vois pas de place Porte de Bagnolet pour implanter l'ensemble de ces lignes de BUS, même si votre idée est tout à fait judicieuse. Ces correspondances entre dans les choses qui doivent être encore étudiées.

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

La préoccupation exprimée en tout cas est intéressante.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Je ne voudrais pas laisser le sentiment que le détournement du tramway par le pôle Gallieni est réellement à l'étude. Je pense que c'est plutôt à titre de boutade que notre collègue de Bagnolet l'a évoquée. On n'est pas du tout dans la même situation qu'à Pantin. Il a été envisagé que le tramway puisse se détourner du boulevard des Maréchaux à Pantin, parce que le secteur des maréchaux dans le XIXème arrondissement a peu de voisinage et peu d'activités, et surtout peu d'habitations. C'est dans ce cadre qu'il a été envisagé de passer par Pantin, ce qui est toujours à l'étude.

Par contre, l'aménagement de la Porte en termes de circulation automobile devra faire l'objet d'une attention tout à fait particulière, notamment la rue le Vau. Nous y travaillons depuis quelques années et nous essayons de trouver des réponses à apporter, peut-être que l'arrivée du tramway nous aidera à trouver des réponses, en tout cas il ne faudrait surtout pas que cela devienne l'itinéraire de transit.

La ligne 76 fait aussi partie de celles sur lesquelles nous ne voulons pas attendre 2012 pour la renforcer, et donc sur laquelle la Ville de Paris fait des propositions au STIF pour des renforcements dès 2006.

MME ANNE-MARIE TILLOIS, HABITANT DU XXEME ARRONDISSEMENT :

Je voudrais savoir combien il restera de voies pour la circulation des voitures.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Cela dépend des projets.

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

Quand on est en axial, on pense qu'il faut deux fois deux voies. Par contre en bilatéral ou en latéral, on pourra avoir des options à trois voies ou à quatre voies, puisque l'ensemble de la circulation automobile est au milieu de la chaussée, et partiellement avant d'arriver au carrefour avec quatre voies. C'est en fonction des projets, et cela fait partie des éléments.

MME ANNE-MARIE TILLOIS, HABITANT DU XXEME ARRONDISSEMENT :

C'est combien en axial ?

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

Deux fois deux voies

MME ANNE-MARIE TILLOIS, HABITANT DU XXEME ARRONDISSEMENT :

On est entre 3 ou 4

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

Tout à l'heure à la dame qui est derrière et qui parlait du stationnement, je lui ai donné une mauvaise réponse. La solution la plus favorable au stationnement est le bilatéral, sur lequel on peut avoir une voie de stationnement complémentaire et avoir des places supplémentaires

MME SIMONE GRENAD, HABITANTE DU XXEME :

Ce sera décidé quand ?

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

Cela fait partie des avantages des inconvénients de chaque solution.

MME SIMONE GRENAD, HABITANTE DU XXEME :

Habitant Porte de Vincennes, je suis en plein dans le GPRU. Lors d'une réunion, on nous a dit que l'arrivée du tramway allait libérer des places de stationnement, cela dépendrait du choix des tracés.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

On est sur des calendriers très différents. Les travaux de l'avenue de la Porte de Vincennes vont commencer cette année pour s'achever l'année prochaine. Il s'agit de 20 places de stationnement.

MME SIMONE GRENAD, HABITANTE DU XXEME :

Pas plus ?

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

L'avenue de la Porte de Vincennes est un tronçon très court.

MME SIMONE GRENAD, HABITANTE DU XXEME :

Je parle des places de stationnement qui seraient libérées sur le tramway

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Vous parlez de l'avenue de la Porte de Vincennes et des conséquences des travaux sur le stationnement. Une vingtaine de places sont concernées, puisqu'on est sur un tronçon court et qui est surtout occupé par une station-service. De fait, sur le boulevard Carnot, on va récupérer plus de places.

On est aussi en train de regarder comment on pourrait mieux utiliser des parkings de bailleurs sociaux, de l'OPAC ou de la SAGI à proximité, notamment dans le XXème et dans le XIIème, pour les rendre accessibles. Ce sont donc des places de stationnement qui seront libérées bien avant l'arrivée du tramway, qui se produira six ans plus tard. On n'est pas du tout sur les mêmes échelles de temps

MME SIMONE GRENAD, HABITANTE DU XXEME :

Il n'y a pas que les quelques places des contre-allées, il y a également tout le stationnement qui se trouve derrière, rue Noël Ballay. Tout cela va disparaître aussi, cela va être aménagé. Il n'y a pas que la vingtaine de places dont vous parliez.

M. DENIS BAUPIN, ADOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Jacques BAUDRIER connaît mieux le dossier local.

M. JACQUES BAUDRIER, CONSEILLER DU XXEME ARRONDISSEMENT, CHARGE DU TRANSPORT :

Ce n'est pas l'objet de la réunion, mais juste une information ponctuelle. Il y a un projet d'aménagement rue de Lagny qui a commencé et va ramener des places supplémentaires. Globalement, sur le bilan en offre de stationnement, sur tous les projets évoqués, on va créer dans le XXe 9 places, un peu plus dans le XIe. Il y a plus de 50 places à proximité qui sont vides dans les immeubles OPAC. Donc, on baisse les prix 35 %. Globalement, on est plutôt sur une augmentation de l'offre et une baisse des prix dans les parkings vides.

MME ANNE-MARIE TILLOIS, HABITANT DU XXEME ARRONDISSEMENT :

J'ai un truc délicieux à dire pour les histoires de caniveaux, j'espère que vous avez imaginé, quand vous passerez au niveau de la DGSE, il y a un magnifique tunnel qui relie les deux parties de ce bâtiment. J'attends avec impatience le passage du tramway sur ce tunnel

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

Ce sera un tramway secret à cet endroit la !

M. DENIS BAUPIN, ADOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Une enquête d'un journal de proximité serait intéressante sur ce sujet.

M. ÉRIC EHLERS :

Les élus se sont tous largement exprimés.

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

Tout le monde a pu s'exprimer. J'en ai assez que l'on me dise que l'on ne donne la parole qu'aux uns et pas aux autres. Je donne la parole à tout le monde. Tout le monde a pu le remarquer depuis le début de ce débat, je ne laisserai pas dire que l'on avantage qui que ce soit. Je mène les débats d'une façon égale pour tous les citoyens. Je ne refuse pas la parole aux élus, je ne vous la refuse même pas. Alors, allez-y.

M. ÉRIC EHLERS :

Monsieur le Président, excusez-moi de votre emportement.

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

Je contrôle toujours mon emportement.

M. ÉRIC EHLERS :

Je n'ai pas encore eu le temps de dire ce que j'avais à dire que vous vous êtes déjà emporté.

Je vous remercie de m'avoir passé la parole. Au cas où d'autres personnes auraient voulu la prendre, je trouve dommage que le débat s'arrête.

Pour avoir assisté à d'autres débats publics, il n'y avait pas de date finale. Personne ce soir, au moins parmi les gens qui étaient dans la salle, n'a abusé du temps de parole. Il y a eu des interventions variées, même si certaines interventions étaient un peu hors sujet, mais tout le monde a été correct.

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

Moi aussi.

M. ÉRIC EHLERS :

Je ne vous ai pas accusé de quoi que ce soit.

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

Allez-y, votre question et rapidement.

M. ÉRIC EHLERS :

Concernant les propos de Monsieur MEHEUT, la ville de Paris a parfaitement su, et c'est tout à son honneur, financer des projets qui n'étaient pas sur son territoire. C'est le cas du projet T2, sur lequel elle a financé un projet qui allait de Issy à la Défense pour l'allongement des rames.

Elle pourrait aussi, si le projet Orbital est plus pertinent que celui du Tramway des Maréchaux le financer, d'autant plus qu'elle en bénéficiera. Le report d'automobiles vers le métro Orbital lui profitera en niveau de pollution.

La question ne porte pas seulement sur le financement et la faisabilité, mais de voir vraiment sur toute l'Île-de-France ce qui est le plus pertinent, et de choisir en priorité les projets les plus pertinents, et la Ville de Paris gagnera même à abonder si elle en a les moyens des projets en dehors.

Concernant les liaisons entre Paris et la Banlieue, ce projet qui aura la priorité absolue aux feux va s'opposer à l'un des objectifs défendus par la région, qui est celui de faciliter les interpénétrations Paris-Banlieue. A cet égard, ce n'est pas vraiment un projet régional. Si l'on veut faciliter le transport régional, il s'agit de faciliter les échanges Paris-Banlieue, donc les bus qui vont notamment de Paris à Banlieue, comme le 76 ou d'autres.

Pour rejoindre les propos de Monsieur LOURDIN, la petite ceinture permet d'avoir le transport en rocade, et elle n'interfère pas avec ces échanges. A ce niveau-là, elle est plus performante.

Concernant la vitesse, et pour appuyer les propos d'un intervenant, sur le fait que l'on a besoin d'avoir des transports rapides, et il citait le cas du T1. Aujourd'hui, « Libération » a fait paraître un article qui s'appelle : « Le Francilien travaille de plus en plus loin ». Cela va

justement dans ce sens, si l'on travaille de plus en plus loin, on a besoin de transport rapide, pour ne pas perdre son temps dans les déplacements, et garder une vie de famille équilibrée, même une santé correcte.

Pour terminer sur la forme du débat, quelques réponses ont été apportées, et elles me semblent tout à fait lacunaires, notamment une sur les temps de parcours, sur le nombre de stations.

Quel est le nombre de stations pour obtenir la vitesse commerciale de 20 km/h qui est l'objectif ? On n'a pas eu de réponse.

Maintenant que l'on a des alternatives, il serait souhaitable d'avoir quelque chose de plus précis. Je souhaiterais que les membres de la Commission puissent peut-être voir attentivement les questions qui n'ont pas eu de réponses satisfaisantes, pour qu'il puisse vraiment y avoir débat et que l'on ait des réponses précises. Un certain nombre de personnes sont spécialistes ou connaissent ce domaine

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

Cette dernière question est une bonne question.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Monsieur EHLERS, qui suit l'actualité de la municipalité avec attention, devrait savoir que la Mairie de Paris s'est déjà prononcée pour dire qu'elle n'était pas contre contribuer au financement d'Orbital.

Je suis content que votre Groupe le soutienne, car visiblement vous avez l'air d'y être favorable. J'espère que vos élus soutiendront cette proposition. De la même façon, en ce qui concerne l'implantation des stations, j'espère que vos élus dans les arrondissements concernés nous diront ce qu'ils en attendent, et que vous leur ferez les suggestions.

Je trouve bizarre, quand on est représentant d'un groupe d'élus de se plaindre que les élus parlent trop dans ces réunions. Il y a eu des expressions que j'ai trouvées très intéressantes de St-Mandé, de Montreuil, de Bagnolet, qui ont montré que le projet du Tramway des Maréchaux est soutenu par toutes ces municipalités. Elles ont des attentes et des demandes significatives. Je ne parle pas des mairies d'arrondissement de Paris, dont je savais déjà qu'elles soutenaient le projet. C'étaient des informations utiles données par ces élus ce soir.

Votre groupe n'est pas représenté, à part par vous. Vous n'êtes pas là au nom du Groupe UMP ?

M. ÉRIC EHLERS :

Non, je ne représente pas de groupe. Je suis citoyen et je m'intéresse au projet. J'interviens le soir, sans représenter de groupe.

Je n'ai pas d'élus pour lesquels je travaille qui sont présents ce soir. Ils n'interviennent pas dans le débat ce soir. Ils laissent les gens s'exprimer. Les élus sont décideurs.

M. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS, CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION :

Dans le XVIIIème, il y avait une représentante.

M. ÉRIC EHLERS :

Elle n'est pas là ce soir. Les élus sont décideurs. Bien sûr, qu'ils peuvent intervenir, il est évident qu'il ne s'agit pas de les empêcher, mais je trouverai dommage que l'on dise que le débat est terminé, alors que des gens ont encore envie de s'exprimer. C'est l'occasion pour eux de rétablir un peu l'équilibre. C'est l'occasion où la population peut s'exprimer.

Après les élus auront toute latitude pour s'exprimer sur ce qui aura été dit et ce qu'ils ont entendu. Je ne représente personne que moi-même. Merci.

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

Tout le monde s'est exprimé, ceux qui représentaient quelque chose et ceux qui se représentaient eux-mêmes, c'était tout à fait leur droit, puisqu'il s'agit d'un débat citoyen. Ce débat n'est pas terminé, puisque vous avez encore, et je profite de cette occasion pour le dire, deux réunions publiques, l'une à la Mairie du XVIème arrondissement et l'autre le 26 avril à la Cité des Sciences et de l'Industrie qui nous permettra d'aller plus au fond de certaines questions des cahiers d'acteurs. Enfin, nous aurons notre réunion de synthèse le 4 mai à l'Espace Reuilly.

Merci d'avoir été des citoyens attentifs et activement participants.

La séance est levée à 21 h 20.