

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

du 25 février au 5 avril 2003

Rapport d'enquêtes et conclusions motivées

TMS - Tramway des Maréchaux Sud de Paris

**Aménagement, par la ville de Paris et la RATP,
d'une ligne de tramway
sur les boulevards des maréchaux Sud
dans les XIII^e, XIV^e et XV^e arrondissements**

**Déplacement, par la SAGEP,
des canalisations souterraines d'eau,
lié aux travaux d'aménagement du tramway
sur les boulevards des maréchaux Sud**

Document achevé le 11 juin 2003

Composition de la commission d'enquêtes publiques :

Claude HUOT, président de Commission d'enquête, ingénieur civil des Ponts et Chaussées, en retraite

Bruno FERRY-WILCZEK, commissaire enquêteur, architecte - urbaniste, consultant en environnement

Gérard FRANCOIS, commissaire enquêteur, administrateur civil hors classe, en retraite

(Roger LEHMANN, commissaire enquêteur suppléant)

Sommaire du rapport

1 - GÉNÉRALITES ET PRESENTATION DES PROJETS	6
1.1 - Opérations soumises à enquêtes publiques conjointes	6
1.2 - Maîtres d'ouvrage	7
1.3 - Cadres juridiques des enquêtes	7
1.4 - Nature et caractéristiques des projets	8
1.4.1 - Le projet de tramway	8
1.4.2 - La déviation des réseaux de distribution d'eau	13
1.4.3 - La requalification urbaine	13
1.4.4 - Les données économiques	16
1.5 - Composition des dossiers soumis à l'enquête publique	18
1.6 - avis de la commission d'enquête sur les dossiers et demandes complémentaires de renseignements.	18
2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUÊTES PUBLIQUES	20
2.1 - Désignation de la commission d'enquêtes conjointes	20
2.2 - Opérations préalables à l'ouverture de l'enquête	20
2.2.1 - Les réunions avec les organismes concernés	20
2.2.2 - Les visites des Lieux	35
2.3 - Information du public	37
2.3.1 - Les insertions réglementaires dans la presse	37
2.3.2 - L'affichage réglementaire dans les lieux d'enquête et sur le site	37
2.3.3 - L'affichage spécial de la Mairie de Paris	37
2.3.4 - La couverture de l'événement par la presse	37
2.3.5 - L'information par internet	37
2.3.6 - La conclusion sur l'information du public	40
2.4 - Modalités de déroulement des enquêtes publiques	40
2.4.1 - Les conditions d'accueil du public dans les différents lieux d'enquête	40
2.4.2 - Les moyens mis à la disposition de la commission	42
2.4.3 - L'ambiance générale de l'enquête	43
2.5 - Deux réunions publiques	43
2.5.1 - Les moyens logistiques	43
2.5.2 - L'organisation des débats	44
2.5.3 - Le contenu des débats	45
2.6 - Clôture des enquêtes publiques	49
2.6.1 - Les registres d'enquête	49
2.6.2 - La correspondance postale	52
2.6.3 - Les observations par la messagerie électronique	53

2.6.4 - Le bilan général des dénombrements	55
2.7 - Investigations complémentaires pendant et après les enquêtes	55
2.7.1 - La réunion <u>du 31 mars 2003 au poste de contrôle « Lutèce »</u>	55
2.7.2 - La réunion du 25 avril 2003 avec le maire de Paris	58
2.7.3 - La réunion du 30 avril 2003 avec la SNCF	59
2.7.4 - Les réunions avec la mairie de Paris et la RATP pour un test de fréquence sur la ligne PC 1	61
2.7.5 - La réunion du 22 mai 2003 au Service Interdépartemental d'Exploitation Routière	64
2.7.6 - La réunion du 27 mai 2003 avec la présidente de la RATP	67
2.7.7 - La réunion du 5 juin 2003 avec la ville de Paris et la RATP	70
2.7.8 - Les contacts avec les services publics concernés	72
3 - ANALYSE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR LE PUBLIC	76
3.1 - Objections d'ordre législatif et réglementaire	76
3.1.1 - La compatibilité avec le SDRIF	76
3.1.2 - Le respect de la loi d'orientation des transports intérieurs	78
3.1.3 - Le respect du décret du 12 octobre 1977 relatif aux études d'impact	78
3.1.4 - Le contenu de la concertation préalable de 2001	80
3.1.5 - L'adéquation de la procédure de l'enquête publique	80
3.1.6 - Les remarques diverses	82
3.2 - Thème 1 : Choix du mode de transport et du site	83
3.2.1 - Les aspects financiers	83
3.2.2 - L'effet de réseau	95
3.2.3 - La qualité du service	101
3.2.4 - L'adéquation au Plan des Déplacements Urbains (PDU)	104
3.3 - Thème 2 : Exploitation du tramway sur les boulevards	105
3.3.1 - Le choix du système de transport et la capacité du tramway	105
3.3.2 - La desserte des riverains et le nombre d'arrêts	107
3.3.3 - La vitesse du tramway	107
3.3.4 - L'impact du tramway sur la circulation automobile et la pollution de l'air	108
3.3.5 - Le confort des usagers du tramway	109
3.3.6 - La sécurité des usagers de la voirie	109
3.3.7 - Le garage atelier	110
3.3.8 - La politique commerciale, la fraude et le risque d'agression	111
3.3.9 - Le coût du projet	112
3.4 - Thème N°3 : Aménagement urbain et ses conséquences	113
3.4.1 - La requalification urbaine	114
3.4.2 - La circulation générale	116
3.4.3 - La suppression de la voie réservée pour les véhicules prioritaires	119
3.4.4 - Le tunnel de la porte d'Italie	120
3.4.5 - Le stationnement, les livraisons	123
3.4.6 - L'impact visuel et les plantations	125
3.4.7 - Les marchés forains	128
3.4.8 - Les autres usagers (cyclistes, piétons et PMR)	129
3.4.9 - La vie de quartier	130

3.5 - Thème N°4 : Déplacement des réseaux et les travaux	131
3.5.1 - La phase chantier et l'information du public	131
3.5.2 - Le déplacement des réseaux	133
3.5.3 - La protection du patrimoine souterrain	134
3.5.4 - Les compensations financières	134
4 - CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE SUR LE PROJET DE TRAMWAY ET DE REQUALIFICATION DES MARECHAUX SUD	136
5 - CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE SUR LE PROJET DE DEPLACEMENT DES CANALISATIONS SOUTERRAINES D'EAU	143
ANNEXE 1 - RÉCAPITULATIF DES DÉPOUILLEMENTS DES LETTRES, DES REGISTRES ET DES PÉTITIONS	145
ANNEXE 2 - RÉCAPITULATIF DES OBSERVATIONS REÇUES PAR MESSAGERIE ÉLECTRONIQUE	146
ANNEXE 3 - COMPILATION DES AVIS DU PUBLIC	147
ANNEXE 4 - ANALYSE THÉMATIQUE DES FICHES DE DIALOGUE DES DEUX SOIRÉES DÉBAT	148
ANNEXE 5 - COURRIERS DIVERS	149

Pièces jointes pour les archives préfectorales

1 - Arrêtés préfectoraux

- 1.1 - arrêté initial du 27 janvier 2003
- 1.2 - arrêté du 7 mars 2003 relatif à la seconde réunion publique

2 - Mesures de publicité de l'enquête publique

- 2.1 - Avis d'enquête publique
- 2.2 - Insertions dans la presse
- 2.3 - Attestations d'affichage légal (attestations des maires et de Publilégal)
- 2.4 - Informations facultatives de présentation du projet par les maîtres d'ouvrage
- 2.5 - Plaquette de présentation du projet par les maîtres d'ouvrage

3 - Registres d'enquête, pétitions, correspondances (et leurs fiches de dépouillement)

- Préfecture de Paris (1 registre)
- Centre administratif Morland (1 registre)
- Mairie du XIII^e (7 registres)
- Mairie du XIV^e (13 registres)
- Mairie du XV^e (9 registres)

4 - Messages électroniques reçus (et leurs fiches de dépouillement)

- 5 tomes reliés (536 messages)

5 - Fiches de dialogue durant les deux réunions publiques (et fiches de dépouillement)

- 5.1 - Réunion du 11 mars 2003
- 5.2 - Réunion du 25 mars 2003

6 - Comptes-rendus sténographiques des deux réunions publiques

- 6.1 - Réunion du 11 mars 2003
- 6.2 - Réunion du 25 mars 2003

7 - Articles de presse sur le sujet

Sigles utilisés dans le rapport

STIF	Syndicat des transports d'Ile de France
TMS	projet de tramway sur les boulevards des maréchaux Sud
PCF	petite ceinture ferrée
BP	boulevard périphérique
TC	transports collectifs urbains
PC1	ligne d'autobus passant actuellement sur les boulevards des maréchaux Sud
T2	tramway trans-val de Seine (Issy-les-Moulineaux - La Défense)

1 - GENERALITES ET PRESENTATION DES PROJETS

1.1 - OPERATIONS SOUMISES A ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

Le présent dossier relatif aux enquêtes conjointes concerne :

- L'aménagement, par la ville de Paris et la R A T P, d'une ligne de tramway sur les boulevards des maréchaux sud à Paris 13^e, 14^e et 15^e arrondissements ;
- Le déplacement, par la SAGEP, des canalisations souterraines d'eaux liées aux travaux d'aménagement du tramway sur les boulevards des maréchaux Sud.

Le projet principal soumis à enquête publique porte sur la création d'une ligne de tramway sur les boulevards des maréchaux, en rocade sud de Paris. La ligne projetée doit relier le pont de Garigliano (15^e arrondissement) à la porte d'Ivry (13^e arrondissement).

Le tracé est entièrement situé sur le territoire de la Ville de Paris. Il emprunte les boulevards Martial Valin, Victor, Lefèbvre, Brune, Jourdan, Kellermann et Masséna.

La ligne a une longueur de 7,9 km et comporte dix-sept stations, soit seize interstations. Elle est en correspondance avec de nombreuses lignes de transports en commun desservant déjà les boulevards des maréchaux, dont 9 lignes de RER ou de métro.

La ligne de tramway remplacera des portions des lignes d'autobus PC1 et PC2, qui, à terme, ne pourront plus faire face à l'augmentation de la demande de déplacements. Si en effet le trafic global de la RATP ne croit que très faiblement (moins de 1 % par an) le trafic sur la rocade sud augmente beaucoup plus fortement.

Par ailleurs la construction de la ligne de tramway doit s'accompagner du réaménagement du paysage urbain des boulevards des maréchaux.

Dans ces conditions, et selon les maîtres d'ouvrage, les objectifs généraux du projet sont les suivants :

- Améliorer la mobilité urbaine et respecter l'esprit du Plan de Déplacement Urbain,
- Embellir le cadre de vie par un projet de requalification urbaine.

L'objectif à long terme est la réalisation d'une rocade complète autour de Paris avec un système performant de transport et le réaménagement de l'ensemble des boulevards des maréchaux.

L'autre projet, soumis à enquête publique, porte sur la réalisation de travaux relatifs au déplacement des canalisations souterraines d'eau, nécessaires à la construction du tramway.

1.2 - MAITRES D'OUVRAGE

Le pilotage global de l'opération a été confié à la Ville de Paris par le Syndicat des Transports d'Île de France (STIF).

La **Ville de Paris** et la **RATP** sont les maîtres d'ouvrage de la construction du tramway. La RATP assure la maîtrise d'ouvrage du système de transport incluant les stations, les travaux d'infrastructures et de superstructures. Pour sa part, la Ville de Paris assume la maîtrise d'ouvrage des aménagements urbains et de voirie.

La Société Anonyme de Gestion des Eaux de Paris (**SAGEP**) est responsable de la production et de l'alimentation en eau de Paris. Elle est concessionnaire de la Ville de Paris aux termes d'un contrat du 31 janvier 1987. Par l'avenant n° 4 du 20 janvier 1997 au dit contrat, la SAGEP est maître d'ouvrage des travaux de déplacement des canalisations souterraines d'eaux.

1.3 - CADRES JURIDIQUES DES ENQUETES

L'article L.123-1 du Code de l'environnement, issu de la loi dite Bourchardeau, n° 83- 630 du 12 juillet 1983 relative à la protection de la nature et à la démocratisation des enquêtes publiques soumet à enquête publique la réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux qui en raison de leur nature ou de leur consistance sont susceptibles d'affecter l'environnement.

L'annexe au décret 85-453 du 23 avril 1985 précise (au 7°) que « *sont soumis à enquête publique les travaux de construction d'une ligne ou d'une portion de ligne nouvelle de chemin de fer... d'une longueur supérieure ou égale à 5 km* ».

Les canalisations souterraines sont présentes sur toute l'aire concernée entre le pont de Garigliano et la porte d'Ivry. La permanence de l'exploitation du tramway nécessite que soient déplacées les canalisations situées sous son emprise.

Les déplacements des canalisations souterraines d'eau sont donc directement liées au projet de tramway sur les boulevards des maréchaux sud.

Il s'agit d'aménagement ou travaux soumis à enquête publique, car régis également par la loi du 12 juillet 1983. Les critères sont fixés par l'annexe au décret 85- 453 du 12 juillet 1983 (au 18°) : « *canalisations d'adduction d'eau potable. Construction de canalisations souterraines dans une nouvelle emprise lorsque le produit du diamètre extérieur des canalisations pas leur longueur est supérieur ou égal à 5.000 m²* ».

Il serait fastidieux de citer les nombreux textes qui s'appliquent à une opération de cette importance.

Il convient de signaler cependant que le projet d'aménagement du tramway est soumis aux articles L. 122-1 et suivants du Code de l'Environnement relatifs aux études d'impact.

Le projet ayant un coût supérieur 83.064.714,39 € (soit 544 868 800 F) il est considéré comme un grand projet d'infrastructure de transport et est également soumis à la loi n° 82- 1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et au décret n° 84- 617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de son article 14 relatif « *aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs* ». A cet effet, un bilan économique et social est annexé au dossier d'enquête publique avant travaux.

1.4 - NATURE ET CARACTERISTIQUES DES PROJETS

1.4.1 - Le projet de tramway

A/ Les étapes du projet

- Juin 1989 : une étude de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île de France préconise la connexion entre la future liaison Issy Plaine - La Défense et la petite ceinture ferroviaire.
- Avril 1994 : approbation du schéma directeur de la Région Île de France.
- Octobre 1995 : une étude relative à la création d'une ligne de tramway en rocade sud de Paris est confiée au Syndicat des Transports Parisiens (STP).
- Octobre - novembre 1998 : le rapport du STP est établi ; il comprend une étude comparative entre une implantation du tramway sur l'emprise de la petite ceinture ferroviaire et sur les boulevards des maréchaux, ainsi qu'une solution mixte.
- 14 avril 1999 : au cours d'une réunion de concertation le Préfet de Paris, Madame Colette HOREL précise la position de l'Etat sur les usages possibles de la petite ceinture ferroviaire.
- Octobre 1999 : le site protégé partiel de la ligne d'autobus de la petite ceinture est mis en service entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry.
- 18 mai 2000 : le contrat de plan État - Région Île de France est signé : Il prévoit la construction d'un tramway en rocade sud de Paris sur les boulevards des maréchaux pour un montant à engager de 1215 millions de francs (soit 185,23 M€), l'Etat et la Région participant à concurrence de 970 millions de francs (147,88 M€), les collectivités locales pour 245 millions de francs (37,35 M€).
- Mai - juillet 2001 : en application de l'article L.300- 2 du Code de l'urbanisme, la création d'une ligne de tramway en rocade sud de Paris fait l'objet d'une concertation préalable.
- 20 octobre 2001 : le conseil d'administration de la RATP prend en considération le schéma de principe de la « création d'une ligne de tramway en rocade sud de Paris, sur les boulevards des maréchaux ».

- 20 novembre 2001 : le Conseil de Paris approuve le schéma de principe de la « ligne de tramway en rocade sud de Paris sur les boulevards des maréchaux ».
- 7 décembre 2001 : le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Île de France approuve le schéma de principe concernant la création d'une ligne de tramway en **rocade Sud de Paris**.
- Août 2002 : le Syndicat des Transports de la Région Île de France est chargé d'une étude relative à l'intérêt d'une desserte voyageurs sur la petite ceinture ferroviaire dans l'Est de Paris.
- 30 octobre 2002 : clôture de l'instruction mixte à l'échelon central (IMEC). Le procès verbal de clôture est daté du mois de décembre.
- 27 janvier 2003 : le Préfet de la Région d'Île de France, Préfet de Paris arrête les dates et les modalités des enquêtes publiques conjointes.

B/ Justification, par les maîtres d'ouvrage, du choix des boulevards des maréchaux

Il ressort de l'étude du STIF (STP 1998) citée plus haut que le site de la petite couronne ferroviaire permet la création d'une ligne de transport comportant treize stations (douze interstations) avec une vitesse commerciale de 28 km/h. Le coût était estimé à 1770 MF HT (269,83 M€ HT) y compris le matériel roulant et l'ensemble des travaux nécessaires.

Le trafic était alors estimé, 2 sens confondus, à 17 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin et 135 000 voyageurs/jour.

Selon le rapport, la ligne n'assure pas une desserte optimum des quartiers traversés en raison de sa situation géographique plus éloignée des secteurs résidentiels et de ses accès moins faciles depuis la voie publique. En outre elle rencontre des difficultés d'insertion dans le 15^e arrondissement et ne permet pas de réaliser une ligne de rocade complète en raison de la suppression du viaduc d'Auteuil.

Les études mettent en évidence qu'une implantation sur les boulevards des maréchaux permettait d'offrir une ligne de desserte de qualité (dix-sept stations) avec une vitesse commerciale de 20 km/h pour un coût total estimé à 2103 MF HT (320,60 M€) y compris le matériel roulant, le déplacement des réseaux et les aménagements de voirie. Le trafic à l'heure, sans le prolongement du tramway Val de Seine (T2, anciennement dit TVS), était alors estimé à 9 100 voyageurs /jour.

Le souhait de disposer d'une ligne de transport performant, desservant au plus près les quartiers, offrant une véritable alternative à la voiture particulière et permettant de répondre aux besoins en déplacements de rocade que les portions concernées des lignes PC1 et PC2 ne pourront plus à court terme satisfaire, a conduit, en mars 2000, les maîtres d'ouvrage à choisir le site des boulevards des maréchaux.

C/ Présentation technique

En site propre, sauf traversée des carrefours, le tracé s'inscrit intégralement sur les boulevards des maréchaux et ne nécessite aucune acquisition foncière. L'opération n'implique pas la construction d'ouvrages d'art mais nécessite le renforcement de l'ouvrage de la Poterne des Peupliers. Par ailleurs la démolition et le comblement du passage souterrain de la porte d'Italie sont prévus.

L'opération repose sur une implantation axiale de la plate-forme de la ligne sur la quasi-totalité du tracé, avec toutefois une implantation latérale sud entre le stade Charléty et la rue Louis Renault, ainsi qu'entre la rue Paulin Enfer et la station porte d'Ivry. La station terminus située à l'est de la porte d'Ivry est, à nouveau, en position axiale.

Qu'elle soit en configuration axiale ou unilatérale la plate-forme a une largeur minimale de 6,10 m en section courante et reçoit les deux voies ferrées, avec un entre-axe de 3,10 m.

Le projet prévoit, en section courante, le maintien des deux voies de circulation automobile actuelles dans chaque sens, mais réduites à une largeur de 2,80 m chacune.

Le niveau de la plate-forme du tramway suit naturellement celui de la chaussée des boulevards. Un point singulier du parcours est à signaler au passage sous les voies RFF de la porte de Vanves. Des pentes de l'ordre de 5 % des boulevards sont à prendre en compte. Une pente similaire est observée entre la porte de Versailles et la rue de Dantzig.

Le réaménagement de voirie comprend la réalisation de deux itinéraires cyclables (un dans chaque sens) de 1,50 m de large minimum, de part et d'autre de la chaussée et sur toute la longueur du tracé.

Les stations comportent des quais horizontaux d'une longueur de 45 m. Il s'y ajoute les accès inclinés avec une pente maximum de 5 %, situés en bout de quai et permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite. La largeur des quais est, en général, de 4 m et leur hauteur est de 30 cm au-dessus du plan de roulement afin d'être au niveau du plancher bas du matériel roulant. La largeur d'emprise en station (avec des quais de 4 m de large) est de 13,80 m.

Les quais sont équipés d'abris, d'un distributeur de billets, d'un écran d'informations, de plan d'itinéraires, de bancs et de corbeilles.

L'implantation des dix-sept stations a été définie, selon les maîtres d'ouvrage, de façon à obtenir une couverture optimale de l'urbanisation en assurant les meilleures correspondances possibles avec les autres modes de transport.

L'interstation la plus courte est de 325 m entre la porte d'Italie et la porte de Choisy, la plus longue est de 825 m entre la poterne des Peupliers et la porte d'Italie. L'interstation moyenne est de 490 m.

Les stations sont le plus souvent situées à proximité des carrefours, afin de faciliter les accès. Les emplacements concordent également avec les stations des autres modes de transport, afin d'assurer des correspondances aisées.

L'implantation généralement retenue est basée sur la solution à deux quais disposés de part et d'autre de la plate-forme de roulement. Deux configurations sont en effet possibles, d'une part avec des quais en vis-à-vis et, d'autre part, en quais décalés, positionnés en sortie de carrefour afin d'assurer la meilleure performance.

Sont en position axiale avec deux quais en vis-à-vis la station terminus du pont de Garigliano, les stations porte de Versailles, porte de Brancion, porte de Vanves, Didot, porte de Châtillon, porte d'Arcueil, porte d'Italie et porte d'Ivry.

Sont en position axiale avec quais décalés les stations Balard, Desnouettes, Dantzig, porte d'Orléans et Cité Universitaire.

La station porte de Gentilly est située en position latérale du boulevard Kellermann avec des quais en vis-à-vis.

Il en est de même de la station Poterne des Peupliers, mais les quais sont en position décalée.

Seule la station porte de Choisy est à quai unique central (9 m de large) afin de faciliter l'intermodalité tramway / métro / autobus, du fait de l'emplacement d'une trémie de métro.

Les maîtres d'ouvrage indiquent qu'à l'occasion des premières études, le site de l'ancienne gare de marchandises de la SNCF Gobelins dans le 13^e arrondissement avait été prévu pour le **garage-atelier des rames** d'une ligne de tramway en rocade sud de Paris. Lors de l'élaboration du schéma de principe, la SNCF a indiqué qu'elle maintenait ce site pour le fret.

Pour assurer le garage des rames et leur entretien, un autre site a donc été envisagé à l'extrémité ouest de la ligne. Il est implanté sur une voie actuellement fermée à la circulation, la rue du général Lucotte, reliant l'avenue de la porte de Sèvres à la rue Lucien Bossoutrot. La chaussée existante, longue de 650 m et large de 5 m devra être élargie à 22 m en supprimant le talus du boulevard périphérique.

L'installation ainsi proposée permettra le garage et la maintenance des 21 rames de tramway de 45 m de longueur, nécessaires à l'exploitation de la ligne.

L'installation doit comporter, dans la partie Est, des bâtiments recevant les locaux administratifs, sociaux et techniques, l'atelier de maintenance avec la zone de levage, la machine à laver les rames, l'aire de chargement et déchargement, le stationnement du personnel et les voies de distribution interne. La partie Ouest est affecté au garage et au nettoyage intérieur des rames.

Un poste de redressement spécifique et un poste d'éclairage force assurent l'alimentation électrique de l'ensemble du site.

Le raccordement de la ligne au garage atelier se fait avenue de la porte de Sèvres, par une double voie de service en implantation axiale reliée à la ligne et à l'atelier par une simple voie. La voie d'accès au périphérique intérieur depuis l'avenue de la porte de Sèvres sera modifiée afin de permettre une meilleure intégration des installations.

L'alimentation électrique du tramway est assurée depuis le réseau EDF et distribuée par l'intermédiaire de six postes de redressement répartis le long de la ligne qui fournissent un courant continu de 750 volts :

- Le PR1 Bossoutrot (15^e arrondissement) sera situé, ainsi que nous venons de le voir, dans le futur complexe de garage et de maintenance du tramway.
- Le PR2 boulevard Victor (15^e arrondissement) sera situé au 65, boulevard Victor dans une emprise gérée par la RATP.
- Le PR 3 porte de Vanves (14^e arrondissement) sera situé sur une emprise de la Ville de Paris située au 12, place de la porte de Vanves.
- Le PR 4 boulevard Jourdan (14^e arrondissement) sera situé au 68, boulevard Jourdan dans l'emprise du dépôt d'autobus « Montrouge » de la RATP.
- Le PR 5 Poterne des Peupliers (13^e arrondissement) sera situé à proximité de l'ouvrage de la Poterne des Peupliers et du futur projet de la vallée de la Bièvre. Il nécessite une intégration particulière et sera donc enterré à l'angle de la rue Gouthiere et du boulevard Kellermann.
- Le PR 6 porte d'Ivry (13^e arrondissement) sera situé au 9, avenue de la porte d'Ivry dans une emprise de la Ville de Paris.

Aucune implantation d'un des postes de redressement ne nécessite une acquisition foncière.

L'exploitation de la ligne sera réalisée avec un intervalle de quatre minutes aux heures de pointe. Aux heures creuses il sera de huit minutes.

Le matériel roulant prévu est un véhicule à plancher bas intégral d'une longueur de 45 m environ et 2,65 m de large. Il sera doté d'un système de climatisation et d'une information dynamique des voyageurs.

Le trafic de la ligne est estimé à 10 000 utilisateurs à l'heure de pointe du matin (deux sens confondus), soit un trafic journalier de 100 000 voyages, correspondant à un trafic annuel de 28 millions de voyages.

La ligne dessert 256 000 habitants et emplois, à moins de 600 m, soit une desserte de 32 400 habitants par kilomètre de ligne.

La réussite du projet dépend de la rapidité et de la régularité du transport, offertes aux usagers :

1. En terme de rapidité, la performance souhaitée est d'assurer une vitesse commerciale de 20 km à l'heure.

Bien que la notice indique que pour atteindre cette vitesse il est essentiel d'avoir une priorité absolue aux carrefours, les promoteurs du projet évoquent plutôt maintenant la notion de priorité maximale.

2. En ce qui concerne **la régularité**, la performance souhaitée est d'assurer une rame toutes les quatre minutes aux heures de pointe quelles que soient les conditions de circulation.

Le principe est donc d'accorder une priorité aux carrefours à feux et une détection du tramway en amont dont les modalités et conditions techniques n'ont pas encore été définies.

1.4.2 - La déviation des réseaux de distribution d'eau

Des canalisations importantes de transfert de l'eau potable et non potable sont présentes sous la chaussée ou les trottoirs des boulevards des maréchaux. Pour permettre leur entretien futur et pour des questions de sécurité en cas de rupture, celles situées sous la future plate-forme du tramway doivent être reconstruites ailleurs. De même, celles qui sont à ce jour sous trottoir et qui seront dans la configuration future sous chaussée doivent être remplacées. Enfin, les conduites traversant la plate-forme seront mises en galerie.

Les conduites concernées sont réparties, en 35 tronçons, sur l'ensemble des boulevards ainsi que la rue du Général Lucotte (garage atelier) Les longueurs représentent environ :

- pour des diamètres de 100 à 600 mm : 715 m
- pour des diamètres de 800 à 1500 mm : 8 575 m

Ces travaux de déplacement d'un montant estimé à 55 M€, doivent être réalisés avant ceux du tramway proprement dit. Ils devraient s'étaler de septembre 2003 à novembre 2004.

1.4.3 - La requalification urbaine

La mairie de Paris inscrit la réalisation du tramway dans une démarche visant à transformer les espaces publics longeant les boulevards des maréchaux et à améliorer le cadre de vie des riverains.

Dans ce cadre, les zones d'échanges et d'intermodalité incluses dans le périmètre de l'opération reçoivent des traitements particuliers.

La porte de Versailles fait l'objet d'un projet d'aménagement au Sud des boulevards des maréchaux, en liaison avec la restructuration du Parc des Expositions. Le projet comporte un grand espace public au centre de la porte, que contourne la circulation au Sud et au Nord. Il permet d'intégrer la station du tramway en accueillant des services de la vie quotidienne.

Le site de la porte de Vanves est très contraint à l'Ouest par le passage sous les voies ferrées du faisceau de voies de RFF vers Montparnasse et à l'Est par la présence de trémies de métro.

En ce qui concerne l'ouvrage RFF, le tracé axial du tramway conduit à une dissociation des deux files de la partie de chaussée située en rive Sud, de part et d'autre des piliers de l'ouvrage.

La porte d'Orléans constitue un point singulier en ce qu'elle comporte un nombre considérable de correspondances avec les lignes de bus de banlieue de Paris, de commerces et par l'existence de nombreuses voies adjacentes.

Le réaménagement de la Poterne des Peupliers s'inscrit dans une dynamique de requalification urbaine à l'échelle du quartier. Il est prévu une implantation du tracé du tramway sur l'ouvrage en maçonnerie situé côté Sud du boulevard dont il convient de renforcer la structure.

La porte d'Italie se caractérise par la présence d'un passage souterrain pour les automobiles. Le projet prévoit le comblement de l'ensemble de l'ouvrage avec la démolition du tablier et l'arase des murs des trémies pour permettre le passage à niveau du tramway en position axiale.

A/ Intégration des circulations douces

Conformément à la politique de la Ville la mise en place du tramway s'accompagnera de la réalisation d'une continuité cyclable sur le linéaire du projet. Les cycles circuleront principalement en bordure du trottoir ou derrière l'alignement d'arbres, sur une piste de 1,50 m de large. Il est également prévu des zones de stationnement sur trottoir destinées aux bicyclettes, qui seront équipées de mobiliers d'accrochage.

B/ Prise en compte des plantations

L'objectif est une préservation maximale des plantations existantes. L'analyse phytosanitaire a mis en évidence un patrimoine hétérogène.

L'insertion du projet a été établie sur ce constat. Elle impose la suppression de certains alignements ou de certains sujets existants. 10 % des arbres sont, à ce stade de l'étude, concernés. Néanmoins le projet s'efforce de maintenir ou de reconstituer partout un alignement sur chaque rive, de même que les alignements présentant un caractère remarquable.

Parallèlement, le projet intègre de nouvelles plantations sur les rives, notamment sur les grands espaces, si possible en liaison avec les équipements locaux.

C/ Stationnement

Afin d'évaluer l'impact du projet de tramway sur le stationnement, la mairie de Paris a choisi de prendre comme référence une enquête menée en juin 2000 et concernant le secteur compris entre le pont du Garigliano et le quai d'Ivry, centré sur les boulevards des maréchaux et élargi aux secteurs d'habitation les bordant de part et d'autre.

Le périmètre étudié comportait 650 places de stationnement sur la voie publique, dont environ 230 places payantes et 420 gratuites.

Le taux d'occupation du secteur d'étude dépassait 120 %. La pression en stationnement est donc forte ainsi que le montre le taux de stationnement illicite qui peut atteindre les 20 %.

Les maîtres d'ouvrage estiment, que dans ce secteur d'étude, le tramway diminuera l'offre globale de stationnement d'environ 2 %, compte tenu des 20 000 places existant hors voirie (parkings publics et parkings privés des immeubles). Des places seront conservées ou restituées sur les boulevards pour assurer les livraisons des commerces, le stationnement GIG/GIC et une offre d'environ 200 places payantes sera maintenue.

Par ailleurs les maîtres d'ouvrage indiquent qu'afin d'améliorer les conditions de stationnement pour les riverains dans le secteur, le stationnement payant à tarif résidentiel préférentiel pour les riverains sera mis en place.

D/ « Grand projet » pour Paris.

La Ville de Paris a élaboré un « grand projet » dépassant largement le cadre du tramway, afin de constituer un chantier global pour Paris.

Selon les maîtres d'ouvrage, les quartiers traversés par le projet verront leurs atouts et leur identité renforcés et les nuisances causées aux riverains réduites. Douze axes de réflexion ont été esquissés.

Les principaux sont :

- Le développement propre des quartiers : les aménagements des espaces publics devront se traduire par des actions de requalification urbaine et de dynamisation économique visant à conforter les centralités existantes et en créer de nouvelles ;
- La mise en valeur et la préservation du patrimoine historique le long des boulevards des maréchaux : les abords des boulevards des maréchaux témoignent de différentes époques de l'histoire urbaine et architecturale de Paris. Les éléments les plus caractéristiques sont les immeubles en brique rouge des habitations bon marché, le stade Charléty et les pavillons de la cité universitaire ;
- Le développement de la perméabilité des grandes emprises qui jalonnent les boulevards des maréchaux : le ministère de la Défense, l'héliport de Paris, le Parc des Expositions et la Cité universitaire participent à l'activité des boulevards des maréchaux. Leurs emprises constituent des enclaves infranchissables entre Paris et les communes limitrophes. L'objectif est de les faire participer à la vie locale en offrant une transparence visuelle et fonctionnelle ;
- La valorisation des grands équipements sportifs et de loisirs ;
- Le renforcement de l'ancienne ceinture verte en vue de constituer une trame végétale contribuant à la qualité des quartiers ;
- L'aménagement de l'ancienne ligne ferroviaire de la petite ceinture (PCF) en promenade : la réalisation du tramway sur les boulevards des maréchaux constitue une opportunité exceptionnelle de réaliser à terme une promenade partiellement plantée tout au moins dans les secteurs surélevés ou à niveau.
Les études engagées avec Réseau Ferré de France permettront de définir un projet qui en tout état de cause devra être réversible ;

- La participation à la dynamique commerciale et économique : la réalisation du tramway est un levier favorable au maintien et au développement commercial des lieux traversés. La requalification des boulevards des maréchaux, en rendant leurs quartiers plus attractifs, contribuera à l'implantation de nouvelles activités ;
- Le renforcement des liens entre Paris et les communes riveraines : la couverture progressive de certaines portions du boulevard périphérique vise à amenuiser les limites entre Paris et les communes riveraines. Le « grand projet » est une chance de relier ces deux entités urbaines qui doivent se développer dans une logique de complémentarité et de continuité. La localisation de la ligne de tramway permet d'offrir un lien de transport pour les communes riveraines, non seulement pour leurs relations avec Paris mais également pour le déplacement entre les communes riveraines ;
- Le réaménagement des emprises évolutives : le secteur de la gare de Rungis, les anciens sites des hôpitaux Boucicaut et Broussais et le quartier Masséna (dans le cadre de l'opération Paris rive gauche) constituent des emprises foncières importantes qui permettent la réalisation d'opérations d'urbanisme ambitieuses qui bénéficieront, à des degrés divers certes, de la desserte par le tramway sur les boulevards des maréchaux Sud.

La commission remarque le lyrisme utilisé dans certaines expressions pour vanter les mérites du projet.

1.4.4 - Les données économiques

A/ Coût du projet

Les renseignements qui suivent proviennent en particulier d'un document complémentaire établi par les maîtres d'ouvrage à la suite des observations de la commission d'enquête.

Le coût du projet affiché dans le schéma de principe, en valeur janvier 2000, et approuvé par le STIF s'inscrivait dans l'enveloppe du contrat de plan soit 185,23 M€ (1 215 MF) pour les travaux d'infrastructures. Le montant du matériel roulant à la charge de la RATP était de 51,22 M€ HT (335,85 MF).

Les études techniques ont fait récemment apparaître un surcoût de 4,5 M€ sur les travaux de mise en oeuvre du mur de soutènement du site de garage et de maintenance du fait de la modification de la largeur des rames par rapport à l'estimation initiale.

Dans le cadre de la requalification des boulevards des maréchaux décidée par la mairie de Paris, la Ville accompagne la mise en place du tramway par un traitement de qualité financé sur ses fonds propres, pour un montant de 25 M€ HT (163, 99 MF)

Les déviations des réseaux qui, en application d'une jurisprudence du Conseil d'Etat, sont à la charge des concessionnaires, ont été évaluées à 55 M€ pour SAGEP.

Les réseaux non amortis représentent 15 M€ pour SAGEP et 12 M€ pour les autres concessionnaires. Ce dernier chiffre est issu d'un ratio au kilomètre de ligne incluant un degré de vétusté.

Enfin, il convient de prendre en compte l'investissement résiduel de la création des couloirs en site propre de la ligne d'autobus PC1 dont l'évaluation provisoire est de 3,5 M€.

Le coût global HT de l'opération, peut, dans ces conditions, être évalué à environ 296.5 M€ (soit 1 944,6 MF) aux conditions économiques du 1^{er} janvier 2000.

B/ Ventilation des crédits inscrits au contrat de plan État/ Région

La somme de 185,23 M€ (1 215 MF) se décompose comme suit :

- Travaux d'aménagements de voirie : 76,23 M€ (500 MF),
- Travaux sur ouvrages : 6,10 M€ (40 MF),
- Provisions : 0,76 M€ (5 MF),
- Aménagement de la plate-forme du tramway et des stations : 78,51 M€ (515 MF),
- Aménagement du garage atelier : 23,63 M€ (172 MF).

C/ Bilan socio-économique de l'opération

Il ressort de la pièce n° 6 de l'étude d'impact que le taux de rentabilité immédiate du projet de tramway est de 17,2 %, le taux de rentabilité interne de 20,7 % et le bénéfice actualisé au taux d'actualisation de 8 % s'élèverait à 419 M€.

Ces chiffres paraissent importants mais la commission signale :

- Qu'ils ne prennent pas en compte le coût des déviations des réseaux qui, pour être pris en charge par les concessionnaires, n'en constituent pas moins une dépense majorant l'investissement à prendre en compte dans le calcul du taux de rentabilité interne pour la collectivité. Cette incidence est calculée au paragraphe 3.2.1 ;
- Qu'ils ne tiennent pas compte du surcoût de 4,5 M€ des travaux du mur de soutènement du site de garage et de maintenance (du fait notamment de l'augmentation de la largeur des rames) et de l'investissement résiduel des couloirs d'autobus ;
- Qu'ils se fondent sur l'hypothèse d'une réduction de la décongestion de la voirie. Dans le cas où cette hypothèse ne se vérifierait pas il conviendrait, bien entendu de ne plus prendre en compte la réduction des coûts sociaux engendrés par le bruit, la pollution, et l'effet de serre. Il conviendrait également de prendre en compte l'externalité négative que représenterait pour les usagers de la voirie routière l'augmentation des temps de parcours (y compris sur les voies perpendiculairement), sans même compter le temps passé dans la congestion durant les travaux ;
- Le bilan socio-économique ne tient pas compte non plus de la diminution du nombre d'arrêts par rapport à la ligne d'autobus PC1 ce qui augmente le temps de parcours des usagers riverains, aspect qui a été souligné abondamment au cours de l'enquête publique.

Cette baisse de la qualité du service pour un segment de la clientèle constitue également une externalité négative qu'il conviendrait d'internaliser.

- Néanmoins, la commission a bien noté qu'une grande part de la clientèle du PC1 provient de banlieue.

1.5 - COMPOSITION DES DOSSIERS SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE

Les dossiers soumis à l'enquête publique comportent les documents suivants :

- Une copie de l'arrêté du 27 janvier 2003 du Préfet de la région d'Île de France, Préfet de Paris, portant organisation des enquêtes publiques ;
- Un exemplaire de l'affiche comportant l'avis au public faisant connaître l'ouverture et les modalités des enquêtes publiques ;
- Le tome 1 (58 pages) du dossier d'enquête publique avant travaux du tramway, élaboré par la ville de Paris et la RATP, comprenant les pièces suivantes :
 - Pièce n° 1 - insertion de l'enquête dans la procédure administrative ,
 - Pièce n° 2 - plans de situation,
 - Pièce n° 3 - notice,
 - Pièce n° 4 - plan général des travaux ;
- Le tome 2 (259 pages) du dossier d'enquête publique avant travaux du tramway, élaboré également sous la responsabilité de la ville de Paris et de la RATP. Il comprend l'étude d'impact du projet et le bilan socio-économique ;
- Le dossier d'enquête publique relatif au déplacement des canalisations d'eau, élaboré par la ville de Paris et la SAGEP. Ce document comporte les pièces suivantes :
 - Pièce A - insertion de l'enquête dans la procédure administrative,
 - Pièce B - plans de situation,
 - Pièce C - notice de présentation de l'opération,
 - Pièce D - plan général des travaux.

Toutes les pages de chaque document ont été visées par un commissaire enquêteur.

1.6 - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES DOSSIERS ET DEMANDES COMPLEMENTAIRES DE RENSEIGNEMENTS.

Il est apparu à la commission d'enquête que les renseignements produits dans les documents soumis aux enquêtes publiques étaient particulièrement favorables au projet. Quelques exemples sont relevés ci-après.

1. La présentation très générale du SDRIF occulte la description des infrastructures qui y sont projetées, à savoir la rocade ferrée sur PCF et sa liaison avec T2 ;
2. Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, le calcul économique et social de l'opération ne prend pas en compte certaines externalités négatives ;

3. De nombreuses places de stationnement ont été supprimées à la suite de la mise en site propre, en 1998 et 1999, de la ligne de bus PC1. La date de référence de l'offre de stationnement a été choisie en juin 2000, ce qui minimise l'impact de la réalisation du tramway sur le stationnement des véhicules des riverains, par rapport à une situation antérieure ;
4. L'étude d'impact fait apparaître une réduction considérable de la circulation des poids lourds sur les boulevards des maréchaux, liée à la réduction de capacité due à TMS. La commission aurait aimé connaître l'impact qu'a eu la mise en place de la voie réservée du PC1 en 1999 sur la circulation des poids lourds ;

Outre les investigations effectuées, la commission d'enquête a, par note du 28 mars 2003, demandé à la mairie de Paris, qui assure le pilotage de la maîtrise d'ouvrage, des informations complémentaires. La demande portait sur :

- Le choix du site et les coûts du projet, respectivement sur les boulevards des maréchaux (TMS) et sur la petite ceinture ferroviaire (PCF), tant en dépenses d'investissement qu'en frais de fonctionnement ;
- Le fonctionnement du tramway en ce qui concerne la vitesse commerciale, les difficultés de régulation de la circulation des véhicules de livraison, l'organisation des marchés forains, les conséquences de la réduction de capacité de circulation sur les boulevards des maréchaux et la circulation des véhicules de secours et des taxis ;
- L'impact de la congestion automobile sur la pollution atmosphérique.

Par correspondance du 24 avril 2003, la mairie de Paris a adressé au président de la commission une série de réponses, qui ont fait l'objet ensuite de réflexions au maître d'ouvrage pilote le 11 mai 2003. Ces réflexions portent sur les points suivants :

- PCF ; compléments au devis d'origine :
 - Couverture de tranchées ouvertes (91,5 M€),
 - Mise aux normes d'exploitation des parties souterraines (41 M€) ;
- Contradiction concernant les coûts des déviations des réseaux ;
- Evolution de la contribution de la mairie de Paris dans l'opération qui est passée de 137 M€ en 1996 à 83 M€ en 2000 ;
- Évolution du trafic sur l'avenue d'Italie après sa requalification ;
- Évolution du nombre de places de stationnement disponibles sur les boulevards des maréchaux depuis le début des travaux de réalisation des couloirs d'autobus.

La réponse de la mairie de Paris est parvenue à la commission le 5 juin 2003. Les éléments de cette correspondance sont analysés dans les parties correspondantes du rapport.

2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUETES PUBLIQUES

2.1 - DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETES CONJOINTES

La commission d'enquête a été désignée par les ordonnances n° 02/045 et 02/046 en date du 6 novembre 2002 de Monsieur le président du Tribunal Administratif de Paris après concertation téléphonique avec les commissaires enquêteurs pressentis.

La première ordonnance concerne l'enquête publique relative aux travaux de construction de la ligne de tramway dite « Tramway sur les Boulevards des Maréchaux Sud » (TMS) en application des lois LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs, n° 82-1153 du 30 décembre 1982) et Bouchardeau (loi de démocratisation des enquêtes publiques et relative à la protection de l'environnement, n° 83-630 du 12 juillet 1983).

La seconde ordonnance porte sur l'enquête publique relative aux travaux de déviation des réseaux d'eau potable liés aux travaux du tramway TMS. Cette enquête est régie par la loi Bouchardeau susmentionnée et par la loi sur l'eau (loi n° 92-3 du 3 janvier 1992).

Les demandes de désignation des commissaires enquêteurs avait été adressées à la juridiction administrative par la préfecture de la région Ile-de-France respectivement le 24 octobre et le 2 novembre 2002.

2.2 - OPERATIONS PREALABLES A L'OUVERTURE DE L'ENQUETE

2.2.1 - Les réunions avec les organismes concernés

A / Réunion du 9 décembre 2002 avec les responsables des trois maîtres d'ouvrage

La présentation de l'ensemble du projet a été faite par les trois maîtres d'ouvrage, Mairie de Paris, RATP et SAGEP. Il est intéressant de noter que la procédure d'instruction mixte à l'échelon central (IMEC), procédure administrative de consultation de tous les acteurs publics concernés (ou les acteurs privés détenteurs d'une délégation de service public) conduite par le ministère des transports, venait de s'achever quelques jours auparavant mais que son procès-verbal de clôture n'était pas diffusé. Cette procédure précède obligatoirement (pour ce type de projet) le lancement de l'enquête publique.

Le dossier provisoire d'enquête, qui a été remis à la commission lors de cette réunion, se trouvait être très semblable au dossier, qui avait été mis transmis aux interlocuteurs publics dans le cadre de l'IMEC.

On rappelle brièvement la répartition des compétences entre les intervenants étant rappelé que cette opération se déroule sous la tutelle du syndicat des transports de l'Ile-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports dans la région capitale :

- ⇒ La Mairie de Paris est pilote de l'opération par délégation du STIF. Elle est en charge de la coordination générale et des aménagements de voirie, hors plate-forme du tramway ;
- ⇒ La RATP, exploitant du système en projet est responsable de la plate-forme et de son équipement y compris les stations et le garage-atelier. Elle doit également définir et commander le matériel roulant ;
- ⇒ La SAGEP, société d'économie mixte de la Ville de Paris, est chargée de la production et du transport de l'eau potable nécessaire à la consommation de la capitale (la distribution de l'eau aux consommateurs finaux est confiée à deux sociétés concessionnaires, une pour la rive droite et l'autre pour la rive gauche) :
 - * Les conduites de transport sont bien entendu de grandes dimensions. De plus, une partie importante de l'alimentation en eau de Paris vient de la partie Sud du bassin parisien (usines d'Ivry-sur-Seine et de Joinville-le-Pont),
 - * Un grand nombre de canalisations de transport se trouve implanté dans l'emprise des boulevards des maréchaux Sud et en particulier le réseau d'interconnexion des réservoirs de Saint-Cloud à Montsouris puis à Ménilmontant. Cette circonstance explique l'importance des travaux de déviation des canalisations de la SAGEP.

Outre les explications techniques, il y a lieu de retenir de cette réunion que la ville de Paris se concerta régulièrement sur ce projet avec les communes limitrophes suivantes : Issy-les-Moulineaux, Montrouge et Gentilly, notamment pour la prise en compte de l'impact des grandes opérations d'aménagement qui s'y déroulent. Un observatoire des déplacements a été créé. Il se réunit deux fois par an.

B / Réunion du 17 janvier 2003 avec le STIF, la RATP et la Mairie de Paris

La réunion avait pour objet d'approfondir les données du dossier d'enquête pour connaître notamment les conclusions des études de déplacements effectuées sur le secteur Sud de Paris (enquêtes dites « cordon », enquêtes « ménages »). L'ordre du jour a donc porté sur :

- ⇒ le **choix du site** ;
- ⇒ l'**impact des réductions de capacités des boulevards** sur le trafic des poids lourds ;
- ⇒ les **problèmes de sécurité**.

a / Historique du projet et choix du site

L'hypothèse d'un raccordement du tramway T2 (La Défense - Issy-Plaine) sur PCF a été évoquée. Cette demande a été formulée par le département des Hauts-de-Seine qui souhaitait dans un premier temps son prolongement jusqu'à la place Balard.

Le terminus a été ensuite reporté à la porte-de-Versailles, qui permet une liaison supplémentaire avec le métro ainsi qu'un voyage plus rapide et sans rupture de charge entre le quartier d'affaires de la Défense et le parc des expositions de « Paris-Expo ».

Le schéma directeur de l'Ile-de-France (SDRIF), approuvé en avril 1994, recommande expressément la création d'une ligne de transport en commun en rocade Sud de Paris, en prolongement de la ligne T2 jusqu'à la ZAC Seine Rive-Gauche. Le projet a été naturellement mis à l'étude en 1995.

Le scénario d'insertion urbaine retenu pour la solution PCF, notamment celui des délaissés, s'apparentait au traitement des abords d'autoroutes urbaines. Le scénario d'aménagements lourds, dénommé « VMI » (Vallée de Montmorency-Invalides, ligne C du RER), avait été écarté car il avait entraîné un coût final presque triplé par rapport à l'évaluation initiale, en particulier du fait de la mise en place de dalles de couverture lourde sur toutes les parties en tranchée ouverte traversant des zones résidentielles denses.

Cette solution a été étudiée en parallèle à une solution de tramway implantée sur les boulevards des maréchaux Sud. L'étude de faisabilité a été reprise et actualisée par le STIF entre 1998 et 2000.

Les deux solutions ont fait l'objet d'une concertation au sein d'une commission mixte regroupant la préfecture de Région, le STIF, le conseil régional, la mairie de Paris, la RATP, RFF, la SNCF et diverses associations agréées, pendant l'année 1999. A l'issue de cette première concertation informelle, le choix du site des boulevards des maréchaux Sud a été retenu en mars 2000. C'est sous cette forme que ce projet a fait l'objet d'une inscription dans le contrat de plan Etat - Région 2000-2006.

Le projet de tramway TMS et la prolongation de T2 de « Issy-Plaine » à porte de Versailles par l'emprise de la PCF ont été mis en concertation préalable par délibération du conseil de Paris en date du 29 janvier 2001. Celles-ci se sont déroulées en juin-juillet 2001. A l'issue de celles-ci s'est révélée une forte opposition des riverains de la PCF entre l'hôpital Georges Pompidou et la porte de Versailles sur l'utilisation de ce site pour un transport urbain de voyageurs à fort débit. C'est pourquoi l'hypothèse de raccordement de T2 par PCF a été abandonnée.

Une solution de compromis a finalement été adoptée, qui fait passer le prolongement de la ligne T2 sur un itinéraire routier à la limite du 15^e arrondissement et de la commune d'Issy-les-Moulineaux. Cette modification du projet T2 a eu un impact important sur la fréquentation prévisible d'un tramway indépendant sur PCF sans l'effet de maillage avec le tramway T2 dans la définition actuellement retenue (terminus sur l'avenue Ernest Renan à une trentaine de mètres de la future station porte de Versailles du TMS).

Cette remarque a conduit la commission à interroger ses interlocuteurs sur la fiabilité des modèles de prévisions existants. Il nous a été répondu que ces modèles sont utilisés depuis le début des années 1970 pour l'étude des prolongations des lignes de métro et que leurs résultats sont fiables. La commission garde néanmoins quelques doutes sur leur étalonnage pour les lignes en rocade.

b / Quelques données relatives à la circulations automobile

Sur le **boulevard périphérique** aux heures de pointe :

- ⇒ Débit d'une file de circulation : 2 200 à 2 500 véh/h
- ⇒ Vitesse moyenne d'une file : 40 km/h ;

Sur une **voie urbaine régulée** par feux tricolores :

- ⇒ débit d'une file de circulation : 1 400 à 1 600 véh/h
- ⇒ Vitesse moyenne d'un véhicule personnel : 15 à 17 km/h.

Sur la voie réservée actuelle, la vitesse moyenne des PC1, PC2 et PC3 est de l'ordre de 14,5 km/h. Il est apparu ultérieurement à la commission qu'elle est de l'ordre de 16 km/h en heure creuse.

L'objectif de vitesse moyenne de TMS est de 20 km/h.

c/ Problèmes de sécurité

L'accidentologie du tramway T1 (Saint-Denis - Bobigny), dans un milieu urbain particulier où le respect du code de la route laisse parfois à désirer, est équivalente à celle des bus (un relevé des études d'accidentologie de T1 sera remis à la commission d'enquête). Les seuls accidents graves observés sont la conséquence de non respect de feux rouges par des cyclistes ou motocyclistes.

Il est précisé que les instructions de conducteurs de tramways fixent une règle de « conduite défensive » aux abords des carrefours et des passages protégés pour piétons à une vitesse maximale de 30 km/h. Les conducteurs de tramways sont d'anciens chauffeurs de bus.

La sécurité des rames vis-à-vis d'éventuelles collisions avec des poids lourds est assurée par des absorbeurs d'énergie résistant à une force de 40 t.

d / Le fonctionnement dégradé

Les équipements de traction et freinage des tramways sont redondants pour prévenir l'apparition de pannes et éviter le poussage.

Il existe des appareils de voies (aiguillages) à intervalles réguliers pour mettre les voies paires et impaires en communication et contourner l'obstruction temporaire d'une voie.

En cas d'arrêt prolongé d'une rame en pleine voie, la RATP met en ligne des bus de substitution. Elle dispose en permanence d'un stock d'une centaine de bus de substitution.

e / Impact de la fermeture du boulevard périphérique

Le boulevard périphérique (BP) est une voie communale qui voit passer un très important trafic de transit. Il est découpé en cinq sections pour les opérations d'entretien courant ou lourd.

L'entretien courant est réalisé de nuit lors de neutralisations dans le créneau 22 h / 6 h (fréquence 5 à 6 fois par an). L'entretien lourd est réalisé pendant des fermetures complètes ou partielles en été.

Un plan de feux spéciaux est alors mis en place sur les boulevards des maréchaux pour fluidifier le trafic, qui se reporte sur ceux-ci lors des fermetures de nuit. La priorité aux feux donnée au tramway, qui entraîne des pertes de capacité pour les boulevards des maréchaux, aura toutefois une incidence limitée sur le débit de cette voie car les fréquences sont réduites à environ 7,5 dans chaque sens à l'heure (au lieu de 15 en pointe).

f / Incidence des salons de Paris-Expo sur la fréquentation

Les pointes de fréquentation des transports en commun dues aux manifestations du parc des expositions de la porte de Versailles sont moins marquées que celles des événements sportifs du Parc des Princes à la porte de Saint-Cloud.

C / Réunion du 17 janvier 2003 avec le directeur régional Île de France de RFF

a / Réflexions sur les avantages et inconvénients respectifs de chaque site

Petite Ceinture Ferroviaire (PCF)

Le propriétaire de l'infrastructure est RFF. Dans l'hypothèse alors envisagée, l'exploitant aurait été la RATP comme c'est le cas pour le tronçon actuellement en service. RFF avait demandé le maintien du gabarit UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) pour les tunnels ou les tranchées afin de préserver la possibilité de l'acheminement du fret.

Avantages : le directeur régional évoque un des avantages de la PCF, à savoir une vitesse élevée qui permet plus de transfert modaux (13 arrêts au lieu de 17) et la sécurité et la simplicité qu'apporte l'absence de gestion d'intersections ;

Il est toutefois signalé que les modèles de prévision de trafic sont fiables pour les trafics sur des axes radiaux mais qu'ils sont moins sûrs pour les déplacements en rocade notamment parce qu'il y a moins de références (lignes 2 et 6 du métro, ligne T1, Juvisy - Versailles - Chantiers et Saint-Quentin-en-Yvelines - La Défense).

Il nous est également signalé que l'allongement d'une ligne de transport par ses deux extrémités fragilise ce système. Tel est le risque encouru par l'extension de T2 coté Sud et coté Nord. Il y a donc une longueur optimale pour un ligne de transport au delà de laquelle il existe un risque de dégradation du service. Ceci explique notamment pourquoi la ligne d'autobus PC de la RATP a été découpée en trois tronçons et que cette mesure a contribué, avec d'autres, à l'amélioration constatée depuis 1999.

Mais, dans cette dernière hypothèse, il s'agit toujours d'un transport sur voirie générale.

Inconvénients : il estime que la ligne ne traverse pas les quartiers les plus denses.

L'organisation des correspondances de PCF avec les stations de métro est plus délicate, réserve faite de la possibilité de la correspondance à Maison Blanche avec la branche vers Villejuif de la ligne 7.

La connexion avec les terminus des lignes bus de banlieue est plus difficile ; il y a lieu de noter cependant des interconnexions avec le métro différentes mais équilibrés en distance et en temps.

Il estime que ce peut être une nouvelle source de bruit.

Il craint des difficultés d'intégration acoustique et visuelle dans une partie du tissu urbain, qui entraîne la nécessité de protections et de couvertures.

Tramway Maréchaux Sud (TMS)

Avantages : ils sont pour l'essentiel la contre partie des inconvénients de la solution PCF ; pour les élus c'est un élément moteur d'une restructuration urbaine.

Inconvénients : la priorité absolue aux carrefours sera difficile à conférer.

La sûreté des circulations sera inférieure à celle du site propre intégral de la PCF.

Il est permis de douter que la limitation de la largeur des voies offertes à la circulation générale soit un frein à la circulation des voitures.

b / Avenir de la PCF

La PCF n'est pas à céder. Elle doit rester une emprise ferroviaire, faute de quoi la collectivité se prive d'une opportunité exceptionnelle. Toutefois, la non utilisation du site dans son tronçon « Garigliano-Masséna » occasionne des troubles de voisinage dénoncés par les riverains : intrusions intempestives de personnes au comportement marginal.

RFF ne peut pas consacrer de frais de gardiennage à cette emprise en sommeil.

Plus généralement, il est signalé à ce propos que, dans l'inventaire des causes des perturbations du trafic SNCF Banlieue (retards supérieurs à 5 minutes), les causes *extérieures* représentent 60 % des fréquences (contre 25 % pour les causes *personnel et matériel* et 15 % pour les causes *infrastructure*). Les intrusions intempestives sur le domaine public ferroviaire constituent la majorité des causes extérieures.

RFF n'est donc pas opposé au concept d'une occupation temporaire et réversible du domaine public ferroviaire. Le propriétaire rappelle que la voie existante doit rester disponible pour la circulation des trains de maintenance, ne serait ce que pour l'entretien de la sous-station électrique de Vaugirard, qui n'est accessible que par le rail. De plus deux lignes électriques de 60 KV sont implantées dans cette emprise.

La circulation de trains touristiques doit également être préservée, puisqu'il existe une demande.

Dans ces conditions, la Ville de Paris et RFF se sont mis d'accord sur un programme d'aménagement temporaire approuvé par le Conseil de Paris pour une partie de la longueur de la PCF (les zones en talus et de niveau avec les quartiers). Un plan d'aménagement de détail est en cours d'élaboration sur la base de ce programme.

c / Perspectives d'utilisation pour le fret et la « logistique urbaine »

La création du tramway sur les boulevards des maréchaux ne met pas d'entrave à la réutilisation de la PCF pour la circulation du fret. Deux types de marchandises peuvent donner au rail un éventuel avantage concurrentiel (si l'on intégrait le coût indirect des nuisances occasionnées) : les ordures ménagères et les matériaux de construction.

La nouvelle politique de traitement des ordures ménagères, et notamment le tri sélectif imposent de créer dans Paris trois centres de tri qui pourraient être implantés sur les faisceaux marchandises de Batignolles, Evangile et Bercy. Un quatrième site serait fluvial.

De même, les granulats utilisés dans la fabrication du béton sont de moins en moins d'origine fluviale. La voie d'eau perdrait donc progressivement son avantage concurrentiel tandis que le rail crée moins de nuisances que la route en tissus urbains denses.

Si l'on parvient à mettre un peu d'ordre dans le domaine des livraisons dans Paris, il sera nécessaire de créer des plate formes logistiques de proximité à partir desquelles la distribution s'effectuerait par des véhicules de petit gabarit et fonctionnant au gaz ou à l'électricité.

Dans cette hypothèse, RFF offrirait un quatrième site j'ajoutant aux trois susmentionnés : le centre logistique des Gobelins situé sous la dalle du quartier des Olympiades. Ce site est encore en service mais il n'est alimenté que par voie routière. Le trafic généré par la gare marchandise des Gobelins pourrait être de 2 trains par jour et par sens. C'est notamment la raison pour laquelle RFF a accepté que la PCF traverse à niveau l'avenue de France, axe majeur de la ZAC de Paris Rive Gauche.

En conclusion le maintien d'une activité ferroviaire significative en limite du tronçon Sud de la PCF n'est envisagé qu'entre Bercy et Masséna afin de relier les gares de Lyon et d'Austerlitz.

D / Réunion du 21 janvier 2003 à la préfecture de Paris

La préfecture de Paris est l'autorité organisatrice de l'enquête publique. La réunion plénière regroupait donc les trois maîtres d'ouvrage et la commission sous la présidence d'un représentant de la préfecture et en présence du STIF. La réunion avait pour objet la transmission du dossier d'enquête validé par les trois maîtres d'ouvrage, l'examen du projet d'arrêté d'organisation et la mise au point des moyens dévolus à l'organisation.

a / Calendrier

La fixation des dates de l'enquête a tenu compte des contraintes de fonctionnement du Conseil de Paris, du STIF et des deux autres maîtres d'ouvrage. Il est apparu souhaitable que le rapport de la commission soit remis le 9 juin 2003 au plus tard pour que les instances délibérantes puissent valablement décider du lancement effectif des travaux dans le courant du mois de juillet 2003 dans l'hypothèse d'un avis favorable. Les étapes critiques du calendrier sont constitués par :

- ⇒ certains travaux de la SAGEP, qui demandent une coordination délicate avec d'autres concessionnaires ;
- ⇒ la commande du matériel roulant pour la RATP ;
- ⇒ les travaux de modification de la bretelle d'accès Quai d'Issy au BP pour la Ville de Paris

La tenue d'au moins une réunion publique a été décidée, la réservation des salles étant confiée à la Ville de Paris. En cas d'impossibilité d'obtenir une salle de 1 000 places la tenue de deux réunions a été arrêtée, la première se tenant à Paris-Expo (15^e arrondissement) la seconde en principe dans le 13^e arrondissement (en principe la salle des fêtes de la mairie).

Un créneau de durée de 45 jours et évitant les vacances de février comme les vacances de Pâques a été ainsi défini.

A l'issue de cette analyse, SAGEP a annoncé qu'elle était contrainte de modifier le calendrier détaillé qu'elle avait commencé à mettre au point, notamment pour les travaux devant nécessairement s'effectuer durant l'été.

b / Présentation du dossier soumis à l'enquête

Les différences essentielles avec le dossier provisoire évoqué ci-dessus portent sur les points suivants :

- ⇒ complément d'explication des raisons du choix du site des maréchaux de préférence à celui de la PCF ;
- ⇒ précisions sur les impacts sur la circulation et le stationnement en phase définitive ;
- ⇒ précisions sur la réorganisation du réseau de bus (réduction significative des tronçons de lignes radiales empruntant les boulevards des maréchaux) ;
- ⇒ prise en compte des données du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), concernant le projet TMS ;
- ⇒ intégration diverses de détails à la suite des conclusions de l'IMEC.

La commission a souhaité qu'une information détaillée soit donnée au public sur les modalités de préservation du fonctionnement des lignes PC1 et PC2 en phase travaux.

Elle a également estimé qu'il convenait d'informer le public sur le coût de la déviation des réseaux France Télécom, EDF, GDF, etc., même si la jurisprudence du Conseil d'Etat définie à l'occasion des tramways T1 et de Strasbourg fait que ces dépenses sont prises en charge par les concessionnaires de réseaux sous voirie.

Quelles que soient les péréquations, il s'agit là de dépenses qui sont répercutées finalement sur la collectivité des abonnés et entrent dans le coût final des prestations. Elle viennent donc en diminution du taux de rentabilité brute du moyen de transport étudié pour lui-même.

Il a été répondu que cette évaluation soulevait la difficulté de séparer les coûts directs, strictement liés au projet, des « coûts anticipés » relatifs à des travaux de modernisation des réseaux, qui auraient dû être inéluctablement engagés à terme et dont l'engagement a été anticipé à l'occasion du projet.

La commission estime que c'est le cas par exemple de certaines canalisations de transport de SAGEP, qui ont plus de quatre vingt ans et dont la corrosion est avancée.

Néanmoins, dans les cas des télécommunications et des fibres optiques qui sont des investissements récents, le débat n'est pas forcément similaire.

Une question a été également posée sur la nécessité ou non de déplacer certaines trémies du métro. La mise au point du projet en phase projet d'exécution semble montrer qu'il n'y en aura pas.

c / Organisation matérielle

La mairie de Paris a prévu, dans certains lieux de permanence de l'enquête (centre administratif Morland et les trois mairies d'arrondissement concernées), les moyens suivants, en sus des dossiers susmentionnés :

- ⇒ 20 panneaux d'exposition environ ;
- ⇒ Des écrans vidéo montrant, d'une part, des simulations dynamiques de circulation du tramway sur des photo-montage représentant des sites caractéristiques de chacun des trois arrondissements concernés, et d'autre part, des reportages sur des tramways existants en France notamment à Lyon ;
- ⇒ Eventuellement des fiches thématiques (10 environ) sur certains thèmes¹.

L'affichage réglementaire sera complété par des communiqués publiés sur les panneaux à message variable type « Decaux » et des oriflammes semblables à ceux utilisés lors de l'opération « Paris-Plage » pendant l'été 2002. Ils seront mis en place sur le parvis des lieux de permanence durant les enquêtes et tous le long du tracé du projet sur les boulevards.

La RATP participera pour sa part à cette information complémentaire du public en disposant des panneaux d'information le long de la rue intérieure de son siège social du quai de la Rapée et en diffusant de l'information par l'entremise de son « Bus-Expo ».

La commission a demandé la création d'un site internet et d'une boîte de messagerie électronique, de préférence sur le site de la préfecture de Paris, sur lequel les internautes pourraient prendre connaissance des dossiers d'enquêtes et faire part de leur avis.

¹ Ces fiches n'ont finalement pas été réalisées.

Le Tribunal Administratif de Paris, consulté, a donné son accord sur cette possibilité de communication entre la commission et le public, qui n'est pas envisagée par les textes réglementaires. Il a toutefois demandé que les observations recueillies par ce moyen fassent l'objet d'une analyse séparée de l'analyse des observations recueillies sur les registres et par courrier.

La commission a également demandé que la, ou les, réunions publiques fassent l'objet d'un compte-rendu sténographique assisté par un enregistrement sur magnétophone. La mairie de Paris nous a fait valoir qu'elle ne disposait pas de service propre de sténographie et que la transcription sténographique des débats du Conseil de Paris était assurée par des prestataires extérieurs, qu'il convenait de contacter. Il nous a été également précisé que le budget de l'opération à la Ville de Paris ne comprenait pas ce poste de dépense et que les contraintes du code des marchés publics et de la comptabilité publique risquaient d'être incompatibles avec les échéances arrêtées.

d / Demandes de documentation complémentaire

La commission a demandé communication des documents suivants : bilan de la concertation préalable de juin-juillet 2001, étude de faisabilité STIF de 1995/96 et son actualisation en 2000, rapports d'accidentologie du tramway T1, réponses des services participants à l'IMEC et délibérations du STIF et de la Mairie de Paris approuvant l'option TMS.

E / Réunion du 29 janvier 2003 à Paris-Expo

L'inventaire par le service communication de la Mission Tramway des salles disponibles pour les dates retenues pour une réunion publique n'a pas permis d'obtenir une salle de 1 000 places. Il a donc été décidé de retenir la salle « Sirius » de Paris-Expo, avec une option sur la salle des fêtes de la mairie du 13^e arrondissement au cas où la première réunion ferait salle comble.

L'objet de cette visite était de prendre connaissance des contraintes de l'exploitant de cette salle de 470 places réparties entre un parterre de 370 places et un balcon de 100 places.

Comme la réunion publique de la phase concertation préalable en juillet 2001 avait rassemblé environ 400 personnes dans le 15^e arrondissement, la commission a demandé l'installation d'au moins 100 chaises pliantes et de deux téléviseurs à grand écran dans la vaste antichambre, qui sépare la salle du palier des ascenseurs et de l'escalier mécanique pour porter la jauge à environ 600 places. La commission a reçu un accord de principe.

Même avec cette extension de capacité, il n'était pas sûr que la commission et les organisateurs ne soient pas confrontés à l'obligation de refuser du public lors de la première réunion. En effet la participation cumulée du public lors des trois réunions publiques de la phase de concertation préalable avait été de l'ordre de 800 personnes. Or l'expérience montre que la participation du public est toujours plus forte lors d'une enquête publique que lors de la concertation préalable quand la réalisation a encore un caractère hypothétique.

Cette salle a semblé disposer d'un équipement audiovisuel de qualité avec régie, éclairage, sonorisation, moyens d'enregistrement et de projection sur un écran de grandes dimensions.

La seule difficulté de l'utilisation de cette salle réside dans sa capacité insuffisante qui va conduire à devoir refuser l'accès aux derniers arrivants dès la salle et l'antichambre complètement occupées. Le service de sécurité et gardiennage de Paris-Expo, posté à l'entrée du parc des expositions, devra prévenir les participants dès leur entrée dans l'enceinte et les dissuader d'approcher de la salle. Une étroite concertation avec les services de la Préfecture de Police, postés sur la voie publique, doit être organisée.

F / Réunion du 3 février 2003 à la préfecture de Paris

Cette réunion qui rassemble les mêmes participants que le 21 janvier a pour objet de faire le point de l'organisation de l'enquête et de lister les tâches restant à accomplir. La seconde partie de la réunion est consacrée à des questions-réponses entre la commission et les maîtres d'ouvrage.

a / Mise au point du dossier d'enquête

La date du 20 février est arrêtée pour la remise à la préfecture de Paris des dix dossiers officiels qui seront mis à la disposition du public dans les cinq lieux d'enquête. Ils doivent recevoir le visa du préfet et les paraphes de la commission avant d'être distribués dans les lieux d'enquête.

b / Mise au point de la rubrique « Enquête publique TMS » sur le site internet de la préfecture

Cette tâche est dévolue à l'un des commissaires enquêteurs, en concertation avec le service communication de la préfecture de Paris.

c / Organisation de la (ou des) réunions publiques

1° / L'examen des problèmes de sécurité met en évidence la nécessité d'une concertation étroite entre le service de sécurité de Paris-Expo et la police urbaine. Cette tâche sera contrôlée par la préfecture de Paris.

2° / L'intervention d'un sténotypiste de conférence est validée dans son principe. Mais il se confirme que la mission TMS de la mairie de Paris ne peut pas prendre en charge directement ces frais du fait des contraintes de délais des marchés publics et des contraintes d'utilisation des fonds publics. Il est donc décidé que la commission avancera ces frais, qui lui seront remboursés par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de l'indemnité d'enquête.

3° / L'intervention d'un modérateur soulève la même question administrative que ci-dessus. Elle préoccupe la préfecture et les maîtres d'ouvrage par son incidence financière prévisible. De plus l'utilité d'une telle intervention n'apparaît pas aux interlocuteurs publics.

Le président fait remarquer que les commissaires enquêteurs ne sont pas des spécialistes de la communication. La conduite d'un dialogue, qui peut être houleux eu égard à la mobilisation prévisible des opposants au projet, nécessite l'entremise d'un spécialiste des animations de réunions publiques. Celui-ci joue en quelque sorte le rôle d'un metteur en scène du débat, de médiateur, voire de modérateur.

L'animateur permet d'éviter la cristallisation et le durcissement d'échanges bi-latéraux commission / salle ou maîtres d'ouvrage / salle. Il veille à ce que le débat soit tournant en distribuant la parole à tour de rôle à chacun des acteurs.

Par ailleurs, la commission sera très occupée par l'écoute du contenu des échanges entre la salle et les maîtres d'ouvrage ainsi que par la collecte et le classement thématique des « *fiches de dialogue* » qui seront distribuées au public et qui permettront à toute personne qui le souhaite de faire connaître son point de vue. Il est en effet évident que les possibilités de prise de parole seront limitées par la durée de la réunion et par le grand nombre de participants (460 à 560 personnes).

En conclusion il est demandé au président de produire une note développant le scénario de la réunion publique explicitant le rôle de l'animateur-modérateur.

d / Questions-réponses

1° / L'absence d'inter-opérabilité entre les tramways T2 et TMS

Réponse : les rames T2 sont de type « TFS » (tramway français standard) issues du concours lancé auprès des constructeurs de matériel ferroviaire lancé en 1975 par le ministère de l'Équipement. Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

⇒ longueur : 30 m ; largeur : 2,40 m ; capacité : 213 places.

La progression de la fréquentation de la ligne T2 a conduit à décider du doublement de la capacité par la mise en ligne de rames doubles (soit 60 m de longueur).

Les rames TMS seront forcément d'une autre génération eu égard au décalage des périodes séparant la conception de ces deux matériels. Leurs caractéristiques seront les suivantes :

⇒ longueur : 45 m ; largeur : 2,65 m ; capacité : 300 places.

Le rapprochement de ces données montre que les rames T2 ne pourront pas être utilisées sur les boulevards des maréchaux. En effet il y aurait un vide de l'ordre de 15 cm entre l'arête de la bordure du quai et le bord du plancher de la rame au droit d'une porte ouverte. Outre les accidents corporels graves pouvant survenir aux usagers valides, les rames seraient rigoureusement inaccessibles aux personnes à mobilité réduite.

Pour la raison inverse, les rames TMS ne peuvent pas s'inscrire dans les stations de la ligne T2.

Cette absence d'inter-opérabilité paraîtra indubitablement choquante aux usagers et au public. La raison en a été donnée ci-dessus.

On peut ajouter que le TFS n'était pas prévu pour circuler exclusivement en site propre mais dans la circulation générale comme on l'observait couramment au début du 20^e siècle en France (et comme on le voit actuellement dans les pays qui ont conservé leurs tramways dans le courant des années cinquante lors de l'irruption massive de l'automobile).

Depuis, la poursuite de la croissance du trafic automobile a persuadé les autorités organisatrices des transports, notamment en France, de l'intérêt de mettre les tramways en site propre sur tout leur parcours sauf aux carrefours. Dès lors l'accroissement de la largeur des voitures cessait d'être un obstacle. Il favorisait au contraire la croissance des capacités unitaires des rames tout en limitant leur longueur. Ces matériels de seconde génération n'étaient pas sur le marché lorsque a été prise décision de réaliser T2.

2° / Sûreté du tramway TMS : quel est l'avis du STRMG (service technique des remontées mécaniques et des transports guidés) sur ce projet ?

Réponse : la conception du projet s'est inspirée des dispositions du projet de décret préparé par le ministère de l'Équipement, tutelle du STRMG. Ce décret n'est pas encore promulgué et il a évolué dans le temps ce qui a entraîné des modifications du projet.

Les dernières mises au point de ce projet de décret portent sur des problèmes organisationnels de contrôle des projets (deuxième regard). Il est d'ores et déjà sûr que c'est le STIF, qui sera en charge du deuxième regard sur le système global. La Mairie de Paris et la RATP sont actuellement responsables de ce deuxième regard sur leurs systèmes respectifs.

L'arrêté d'autorisation d'exploiter TMS sera délivré par la préfecture de Paris après instruction par la direction régionale de l'Équipement (DREIF).

Les maîtres d'ouvrage feront parvenir une documentation complémentaire sur les problèmes de sécurité.

3° / Questions diverses sur le projet

3.1 / Le dossier est imprécis sur le respect des servitudes :

Réponse : Cette question a été traitée dans le cadre de l'IMEC, notamment en ce qui concerne GDF et TDF.

3.2 / L'objectif de diminution globale de la circulation automobile de 5 % retenu par le PDU est-il réaliste, notamment au regard des besoins des véhicules utilitaires ?

Réponse : la circulation a diminué de 5 % environ à Paris depuis 1995. L'objectif de la municipalité parisienne est d'aller au delà, sans toutefois quantifier de nouveaux objectifs. Il est rappelé que le PDU de l'Île-de-France prévoit la réduction de capacité des grandes radiales Sud que sont la RN 20, la RN 7 et la RN 305 et la mise en place de transports en commun performants sur les voies soustraites à la circulation générale.

Il est signalé à ce propos que la prochaine enquête globale transports sera effectuée en 2005 dans le cadre de l'analyse des résultats du PDU de la région.

3.3 / Le schéma régional des circulations douces (cf. page 102 du dossier) :

Réponse : ce schéma est en cours d'élaboration et l'information sur son état d'avancement reste fragmentaire.

3.4 / Les livraisons des commerces, des activités et marchés forains :

L'objectif de la mairie est que chaque commerce, activité ou chaque emplacement forain trouve un emplacement de livraison à moins de 50 m de son point de vente ou d'exploitation.

Les marchés « Lefebvre » et « Brune » seront maintenus y compris pendant la phase des travaux. La piste cyclable sera neutralisée pendant les marchés ainsi que la voie de droite des chaussées, le principe étant le maintien de la voie de gauche.

3.5 / Modalités d'exploitation en régime dégradé (obstruction d'une voie) :

Réponse : Chaque tronçon de part et d'autre de la voie bloquée fera l'objet d'une exploitation séparée afin de limiter la gêne des usagers à la neutralisation d'une seule inter-station.

3.6 / Phase des travaux :

3.6.1 / Les emprises des chantiers de SAGEP sont-elles définies ?

Réponse : les plans sont en cours d'élaboration et ne peuvent donc pas être présentés au public pour l'instant.

3.6.2 / Informations complémentaires sur la phase travaux, qui va être très difficile à vivre ?

Réponse : pour minimiser la gêne provoquée par les travaux il est prévu de créer six chantiers simultanés, qui se rejoindront (environ 1 par tronçon de 1 300 m).

Les marches à blanc pour l'entraînement des conducteurs se dérouleront pendant une période de trois mois avant la mise en service. Il est exclu de mettre la ligne en service par tronçon. Il s'agit d'un calendrier très tendu.

3.6.3 / Quelles procédures de médiation des conflits en phase chantiers ?

Réponse : les maîtres d'ouvrage sont bien convaincus de la nécessité d'une instance de médiation pendant cette période mais leurs réflexions ne sont pas achevées. La commission pourra faire des propositions dans son rapport.

G / Réunion du 12 février avec le maire-Adjoint en charge du projet

Objet : prise de contact et présentation du scénario de la réunion publique proposé par la commission. Le principe de l'intervention d'un sténotypiste de conférence et d'un animateur-modérateur est accepté sans réticence. L'impact financier de ces interventions sera communiqué dès que possible. Le scénario de la réunion publique sera communiqué dès l'achèvement de la concertation avec la préfecture de Paris.

Le président expose la préférence de la commission pour que l'intervention des élus se situe à la fin des débats pour éviter une politisation de ceux-ci dès le début de la réunion. Le maire-adjoint est d'accord avec cette approche.

Il exprime comme seule réserve l'hypothèse d'une participation du maire de Paris, participation, qui ne pourrait être que partielle et ne durerait sans doute pas jusqu'à la fin de la réunion. Il y aurait alors lieu de lui donner la parole dès l'ouverture des débats, s'il est présent, ou peu de temps après son arrivée, si son emploi du temps ne lui permet d'être présent à l'ouverture des débats. Cette proposition est acceptée par la commission.

Le maire-adjoint partage également l'avis de la commission concernant l'intérêt d'une présence du STIF pour répondre aux questions relatives au choix du site. Le principe d'une réunion de la commission avec les services de la direction de la voirie et des déplacements (DVD) de la Ville de Paris est retenu pour compléter l'information de la commission sur les moyens de régulation de la circulation automobile intra-muros.

L'interface entre le projet T2 et le projet TMS est également abordée.

H / Réunion du 12 février avec la préfecture de Paris

Objet : Examen du schéma d'organisation de la réunion d'enquête proposé par le président en présence du sous-directeur de l'Urbanisme du Logement et de L'Equipement.

Le principe de la responsabilité de la commission dans l'organisation de la réunion est affirmé. L'intervention d'un animateur-modérateur est donc validée, dès lors que la Mairie de Paris en accepte la prise en charge financière. Les noms de deux journalistes sont avancés. Une esquisse budgétaire sera produite dès que possible.

Le principe de l'organisation est définitivement mis au point. L'intervention du STIF est validée. La liste des personnalités à inviter est arrêtée. La préfecture de Paris s'assurera de la coordination entre les services de sécurité de Paris-Expo et la préfecture de Police.

I / Réunion du 18 février avec le service communication de la préfecture de Paris

Objet : mise au point de la messagerie électronique de la commission et de l'enquête. Il est convenu que le contenu est préparé par la commission.

Le site internet sera hébergé par la Préfecture de Paris, avec un lien privilégié à partir de la page d'accueil du site de la Préfecture.

J / Réunion du 21 février à la préfecture de Paris

Objet : ouverture et paraphe des registres d'enquête, signature et paraphe des dossiers d'enquête mis à la disposition du public dans les cinq lieux de permanence de l'enquête.

K / Réunion du 26 février à la préfecture de Paris

Objet : remise des devis de l'agence de sténotypie et de l'agence de communication, examen des propositions d'organisation de cette dernière.

L / Réunion du 6 mars à la préfecture de Paris

Objet : présentation de l'équipe de l'agence de communication (organisateur et animateur), examen des propositions de cette dernière après sa visite des lieux la veille.

Le découpage thématique, le fil conducteur de chaque thème, les fiches de dialogue sont définitivement mis au point ainsi que les différents détails d'organisation.

Paris-Expo nous annonce que son service de sécurité incendie s'oppose à la mise en place de 100 chaises pliantes dans l'anti-chambre de la salle « Sirius » car il s'agit d'une des issues de secours du 3^e étage de la halle n° 7. Il est également interdit, pour les mêmes raisons, de mettre en place des téléviseurs et des panneaux d'exposition, qui réduiraient le nombre réglementaire des unités de passage. Seul le collage de plans ou de panneaux d'information sur les murs de l'anti-chambre sera finalement toléré.

La commission a eu dès lors la certitude d'être confrontée à l'hypothèse de devoir refuser du public lors de la première réunion publique.

Il existe sous la salle « Sirius » une salle plus petite dénommée « Lyra », d'environ 250 places et pourvue comme la première d'un équipement audiovisuel moderne. Les deux salles peuvent être mises en communication.

Il est tout à fait étonnant que ni le service commercial, ni le service exploitation de Paris Expo n'aient proposé la location de la salle « Lyra » en sus de la salle « Sirius » lors de la visite du 29 janvier, lorsque la commission a évoqué la nécessité d'une jauge d'au moins 600 places. Il est encore plus étonnant que ces deux services aient ignoré l'impossibilité réglementaire de mise en place d'objets quelconques dans l'anti-chambre. Enfin, le caractère tardif de la communication de cette information est relevé, sans en tirer de conséquence.

Enfin, l'existence de la seconde salle n'a été signalée que quelques jours avant la tenue de la deuxième réunion publique !

La commission demande alors de prévoir la mise à disposition de cette salle pour la deuxième réunion et la mise en place d'une liaison audiovisuelle entre les deux salles pour permettre aux participants présents dans cette deuxième salle de voir et d'entendre les débats de la salle « Sirius » et même pour leur donner la parole.

2.2.2 - Les visites des Lieux

A / Visite du 28 janvier au matin avec les maîtres d'ouvrage

Le rendez-vous était fixé à 8 h 30 à la Porte d'Orléans, donc au cœur de l'heure de pointe du matin (pointe la plus accentuée) et à une des stations de correspondance les plus fréquentées. Les bus PC1 étaient effectivement complets, dans chaque sens.

Le tracé vers l'ouest a été reconnu dans un premier temps, en bus, jusqu'au pont du Garigliano (correspondance RER C « Boulevard Victor »).

Les conditions de la correspondance avec le RER ont été reconnues de même que la future rupture de charge entre le reliquat de la ligne de bus PC1 (Porte de Champerret - Garigliano) et la future tête de ligne TMS. Les abords de la ligne le long du siège de France-Télévision et des locaux d'activité en limite Nord du boulevard Vallin ont été reconnus à pied.

Puis la commission s'est dirigée vers la rue du général Lucotte aujourd'hui fermée à toute circulation automobile (pour des travaux sur le réseau SAGEP, travaux indépendants du présent projet).

L'importance des plantations sur le talus de la bretelle d'accès au boulevard périphérique a été remarquée. Il s'y trouve environ 160 arbres de toutes tailles et de belle allure, qui sont destinés à être coupés et la terre du talus dégagée pour la construction d'un mur de soutènement destiné à dégager la superficie nécessaire au garage-atelier. C'est un des impacts négatifs du projet qui appellera des mesures compensatoires.

Outre les engagements concernant les boulevards, le dossier n'annonce qu'un engagement de plantation de 400 arbres dans les voies riveraines en compensation. Néanmoins ces voies ne sont pas localisés.

La commission a aussi pris conscience de l'importance des terrains appartenant au ministère de la Défense laissés en déshérence. Des programmes de valorisation immobilière de ce site devraient être stimulés par la présence de la future ligne TMS.

La suite de la reconnaissance à pied s'est effectuée jusqu'à la porte de Versailles. Elle a permis de prendre la mesure des conditions d'accessibilité du site de la PCF au droit des stations Place Balard et Porte de Versailles. Elle se trouve en contre haut d'environ 10 m par rapport aux boulevards des maréchaux.

Une nouvelle reconnaissance en bus s'est effectuée jusqu'à la porte Brancion pour examiner les conditions d'inscription du projet sous les ponts-rails RFF du réseau Montparnasse, jusqu'à la porte de Vanves, qui sera une des correspondances les plus fréquentées du fait de l'apport des usagers de la ligne 13 du métro.

La reconnaissance de la partie Est de la ligne s'est faite en bus jusqu'à la Porte de Gentilly pour examen de la station desservant le stade Charléty, puis de nouveau à pied de la porte d'Italie jusqu'à la porte d'Ivry. Nous avons remarqué la commodité de la correspondance métro - tram - bus dans la gare routière de la porte de Choisy.

B / Visite du 5 février au matin par la commission seule

Il s'agissait d'approfondir la connaissance des lieux. Une première reconnaissance à pied a été faite de la porte d'Ivry à la porte de Gentilly aller et retour. Il s'agissait d'examiner les correspondances avec les bus venus principalement du Sud à chacune des stations de correspondance. Le souterrain de la porte d'Italie a été également examiné de même que le recalibrage de l'avenue d'Italie. La commission a poursuivi la visite en examinant l'ouvrage de la poterne des Peupliers et les abords de la gare de Rungis.

La commission s'est ensuite rendue à la station du tramway T 2 « Issy-Plaine » pour examiner son fonctionnement puis reconnaître le tracé du futur prolongement vers la porte de Versailles en bordure Sud du boulevard périphérique par les rues Louis Armand, d'Oradour-sur-Glane et par l'avenue Ernest Renan.

2.3 - INFORMATION DU PUBLIC

2.3.1 - Les insertions réglementaires dans la presse

On trouvera en pièce jointe n°2.1 l'avis d'enquête affiché et en pièce jointe n°2.2 la liste des insertions de l'avis d'enquête publique dans différents journaux diffusés dans la capitale et la région.

2.3.2 - L'affichage réglementaire dans les lieux d'enquête et sur le site

On trouvera en pièce jointe n° 2.3 les certificats d'affichage rédigés par les services municipaux concernés et le compte-rendu du prestataire Publilégal, qui a effectué cette tâche à la demande de la préfecture de Paris.

2.3.3 - L'affichage spécial de la Mairie de Paris

La pièce jointe n° 2.4 liste la liste des lieux où ont été dressés les panneaux d'information complémentaire (type « Paris-Plage ») qui ont été mis en place par Mairie de Paris.

2.3.4 - La couverture de l'événement par la presse

La pièce jointe n° 7 comprend des articles de la presse quotidienne ou hebdomadaire consacrés à cette enquête.

Cet inventaire, qui n'a pas de caractère exhaustif, a été dressé par le service communication de la Mission tramway de la Mairie de Paris.

2.3.5 - L'information par internet

La commission avait préparé et mis en ligne une information par internet. La page d'accueil est reproduite ci-après.

*Bienvenue sur le site de la commission d'enquête publique
concernant le projet de ligne de tramway
sur les Boulevards des Maréchaux Sud*

La commission d'enquête publique a été nommée par le président du Tribunal administratif de Paris le 6 novembre 2002. Elle est composée de M. Claude Huot (président), M. Bruno Ferry-Wilczek et M. Gérard Franc ainsi que de M. Roger Lehmann en qualité de suppléant.

La commission d'enquête a pour missions :

- d'étudier le dossier soumis à enquête publique,*
- d'auditionner toute personne ou organisme pouvant l'éclairer sur le projet,*
- de se tenir à disposition du public pour recueillir ses observations (écrites et orales) sur le projet,*
- d'étudier les observations et avis formulés,*
- d'établir un rapport d'enquête publique qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations,*
- de rédiger des conclusions motivées, en indiquant si la commission est favorable ou défavorable au projet. Ce rapport est transmis au préfet. Il devient ensuite communicable dans les conditions réglementaires.*

Les maîtres d'ouvrages (initiateurs du projet) sont :

- la RATP pour ce qui concerne l'emprise de la ligne de tramway, ses infrastructures et le matériel,*
- la Mairie de Paris pour ce qui concerne la requalification des Boulevards des Maréchaux Sud,*
- la SAGEP (SA de Gestion des Eaux de Paris) pour ce qui concerne le déplacement des réseaux de transport d'eau potable dans l'emprise du projet.*

Le Syndicat des Transports d'Ile de France, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, a délibéré en faveur de la création d'un tramway sur les Boulevards des Maréchaux Sud. La délibération est disponible en cliquant sur [Décision du STIF](#).

Le projet est inscrit au 12^e contrat de plan Etat - Région Ile-de-France 2000/2006.

La concertation préalable a eu lieu du 17 mai au 7 juillet 2001 disponible en cliquant sur [Bilan de la concertation préalable](#).

Elle a donné lieu à une délibération du Conseil de Paris.

L'enquête publique a lieu du 25 février 2003 au 5 avril 2003.

Le dossier officiel est consultable :

- dans les mairies des XIII^e, XIV^e et XV^e arrondissements,*
- au centre administratif (17, bd. Morland 75004 Paris),*
- à la préfecture de Paris (50, av. Daumesnil 75012 Paris).*

Les permanences de la commission d'enquête sont les suivantes :

Centre administratif 17, bd Morland	Mairie du XIII ^e arr. 1, place d'Italie	Mairie du XIV ^e arr. pl. Ferdinand Brunot	Mairie du XV ^e arr. 31, rue Péclet
	Samedi 1 ^{er} mars de 9 h à 12 h	Mardi 25 février De 14 h à 17 h	Mardi 25 février de 9 à 12 h
Vendredi 14 mars de 14 h à 17 h	Mercredi 12 mars de 14 h à 17 h	Jeudi 6 mars de 16 h 30 à 19 h 30	Jeudi 6 mars de 16 h 30 à 19 h 30
	Jeudi 20 mars de 16 h 30 à 19 h 30	Samedi 15 mars de 9 h à 12 h	Mardi 18 mars de 14 h à 17 h
	Lundi 24 mars de 9 h à 12 h	Lundi 24 mars De 14 h à 17 h	Mardi 25 mars de 14 à 17 h
Mercredi 2 avril de 14 h à 17 h	Vendredi 4 avril de 9 h à 12 h	Vendredi 4 avril De 14 h à 17 h	Samedi 5 avril de 9 h à 12 h

La commission d'enquête organise une réunion publique le mardi 11 mars, de 20 h à 23 h au Parc des expositions, Porte de versailles.

Par ailleurs, la RATP et la Mairie de Paris organisent des expositions publiques au centre administratif (17, bd. Morland), dans les mairies des XIII^e, XIV^e et XV^e arrondissements ainsi qu'à la maison de la RATP (187, rue de Bercy 75012 Paris).

Le présent site internet comporte une carte schématique de la ligne de tramway projetée, le résumé non technique de l'étude d'impact (rédigé conjointement par la Mairie de Paris et la RATP) ainsi qu'une notice de présentation par la SAGEP.

- Le lien avec le site internet commun des Maîtres d'ouvrage Mairie de Paris & RATP vous permet de consulter les documents préparés par les services chargés du projet de tramway.
- Le lien avec la SAGEP présente la gestion de l'approvisionnement en eau de la capitale.
- Le lien avec le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) permet de prendre connaissance de la politique des transports en Ile-de-France.

Vous pouvez nous envoyer vos observations par message électronique.

Cet envoi équivaut à une lettre postée ou remise en main propre à la commission d'enquête. Vos messages seront analysés et annexés aux registres d'enquête déposés en préfecture. La commission vous demande de rester concis (bien qu'argumenté) pour faciliter l'analyse des observations. Vous pouvez indiquer vos coordonnées ; néanmoins, les observations anonymes ont la même valeur.

La commission d'enquête vous remercie de votre participation.

Logo STIF
lien vers stif-idf.fr

Logo Ville de Paris
lien vers paris.fr

Logo RATP
lien vers ratp.fr

Logo SAGEP
lien vers sagep.fr

En sus des résumés non techniques des dossiers soumis aux enquêtes publiques, le site internet de la commission permettait une redirection vers le site de la mission TMS où l'intégralité du dossier commun Ville de Paris - RATP était consultable et téléchargeable par internet.

2.3.6 - La conclusion sur l'information du public

Les documents listés ci-dessus montrent que le public a été largement informé de la présente enquête. Le devoir d'information des citoyens par la puissance publique et les maîtres d'ouvrage a donc été scrupuleusement accompli.

2.4 - MODALITES DE DEROULEMENT DES ENQUETES PUBLIQUES

2.4.1 - Les conditions d'accueil du public dans les différents lieux d'enquête

Nous évoquerons ici les conditions d'accueil du public, en dehors des permanences des commissaires enquêteurs, pendant les heures d'ouverture des lieux d'enquête.

A / A la préfecture de Paris (siège des enquêtes)

Le public était reçu dans la salle 314 au troisième étage, salle qui a été mise à la disposition de la commission d'enquête à sa demande. Le public y était donc accueilli dans de bonnes conditions. Il convient toutefois de signaler qu'il n'y avait pas d'exposition ni de matériel audiovisuel diffusant les messages évoqués au paragraphe 2.2.1 (D).

B / Au centre administratif Morland

L'exposition et les moyens audiovisuels² étaient mis en place sur la mezzanine du hall d'entrée.

Le fléchage était correct et les hôtesses d'accueil parfaitement prévenues du lieu de permanence et de l'exposition. Le public était dirigé vers le treizième étage à la direction de l'aménagement urbain et de la construction (DAUC) où il pouvait consulter le dossier dans un petit salon pourvu d'une grande table et de chaises en nombre suffisant. Ce petit salon était sous la surveillance d'un huissier. Les conditions d'accueil du public étaient bonnes.

² Il convient de signaler que les fiches thématiques, dont l'élaboration avait été évoquée lors de la réunion du 21 janvier, n'ont finalement pas été réalisées par la mission Tramway.

C / A la mairie du treizième arrondissement

L'exposition et le matériel audiovisuel étaient en place dans la salle de réunion dite du Fer à Cheval au premier étage en face du service des affaires générales en charge notamment de l'accueil des enquêtes publiques.

Le service accueil de l'entrée principale était bien informé. Toutefois la commission a relevé une erreur sur un panneau annonçant la permanence du 6 mars le matin et non l'après-midi.

En dehors des permanences la consultation du dossier d'enquête pouvait se faire soit dans le bureau (vaste) des affaires générales sur une table de desserte, soit dans la salle de réunion susmentionnée, en cas d'affluence. Les portes du bureau et de la salle étant en vis-à-vis de part et d'autre du couloir, la surveillance du dossier par les secrétaires restait possible.

Les conditions d'accueil du public étaient satisfaisantes.

D / A la mairie du quatorzième arrondissement

L'exposition et le matériel audiovisuel étaient en place dans le hall d'entrée principal au rez-de-chaussée. Aucun des visiteurs de la mairie ne pouvait échapper à l'information accompagnant l'enquête y compris les non voyants, qui pouvaient entendre les propos diffusés par les téléviseurs. Pour la même raison le personnel d'accueil ne pouvait ignorer l'objet de l'enquête ni ses modalités. Le visiteur était dirigé vers le service des affaires générales, situé au deuxième étage, mais d'un accès un peu compliqué. Les conditions d'accueil dans les bureaux étaient très satisfaisantes, puisque les visiteurs disposaient d'une table de bonnes dimensions et de plusieurs chaises pour prendre connaissance du dossier d'enquête sous la surveillance du personnel municipal.

E / A la mairie du quinzième arrondissement

L'exposition et le matériel audiovisuel étaient en place dans le couloir d'une aile au premier étage, circulation qui distribue les bureaux des adjoints au maire. Les panneaux étaient alignés le long de la façade ou entre les portes des bureaux. Les téléviseurs se trouvaient également contre la cloison des bureaux. Quelques bancs permettaient quelque repos. La visite de l'exposition était plutôt confortable. Le fléchage et l'information du personnel d'accueil au rez-de-chaussée étaient également satisfaisants.

Le service des affaires générales se trouve au deuxième étage. La consultation du dossier d'enquête n'y était pas commode du fait du manque de place. Le visiteur ne disposait que d'une étroite console sur un pilier central dans la salle d'attente des visiteurs pour y déposer le dossier d'enquête et le feuilleter. Il pouvait également trouver une chaise dans la salle d'attente. Ainsi placé le visiteur était constamment dans le champ de vision des personnels du service.

La situation devenait critique dès qu'arrivait un second visiteur car il n'y avait pas vraiment de place pour deux personnes sur l'étroite console susmentionnée.

Le président en a fait la remarque au chef du service, qui lui a opposé la contrainte insurmontable du manque de place. Un des visiteurs s'est plaint de ces mauvaises conditions.

La commission ne peut qu'attirer l'attention des autorités municipales sur ces conditions insuffisantes, qui n'ont pas porté atteinte à la régularité des enquêtes, mais qu'il semble possible d'améliorer sans dépense excessive.

2.4.2 - Les moyens mis à la disposition de la commission

A / Bureau 314 à la préfecture de Paris

Il s'agit d'une pièce vaste et suffisamment meublée permettant de tenir une réunion de 6 personnes dans des conditions de confort acceptables. Elle est équipée d'un téléphone et d'un ordinateur (avec connexion internet) permettant le stockage des informations de chacun des membres de la commission.

B / Salles pour les permanences des commissaires enquêteurs

Aucune permanence n'était prévue à la préfecture de Paris.

Au centre administratif Morland, le commissaire enquêteur recevait les visiteurs dans le petit salon.

A la mairie du treizième arrondissement, le commissaire enquêteur recevait les visiteurs dans la salle du Fer à Cheval.

A la mairie du quatorzième arrondissement, les permanences se déroulaient dans une salle de réunion de grandes dimensions dans une aile du rez-de-chaussée. Même si l'accès à cette salle était étroit avec quelques marches d'escaliers les conditions d'accueil des permanences étaient satisfaisantes notamment grâce à la qualité du fléchage.

A la mairie du quinzième arrondissement, le manque de locaux s'est fait ressentir. Le public pouvait être reçu, soit dans un petit bureau à l'entrée du couloir, soit un des bureaux d'adjoints déjà décrits. Dans le premier local on ne pouvait recevoir que trois personnes assises inconfortablement. Dans le second local on ne pouvait recevoir que cinq personnes, la dernière arrivée se trouvant près de la porte loin du commissaire enquêteur. Le secrétaire général avait un moment envisagé d'installer table et chaises sur le vaste palier d'un des escaliers principaux de façon à pouvoir accueillir une dizaine de personnes à la fois. Cela n'a pas été réalisé.

C / Boîte électronique de la commission sur le site Internet de la préfecture de Paris

Cet installation a été décrite au paragraphe 2,2-1. Cette boîte comportait une **page d'accueil** de la commission. L'internaute pouvait **accéder aux dossiers d'enquête** et en prendre connaissance. Un guide lui permettait simplement de faire part de son avis en envoyant un message électronique à la commission. Un accusé de réception était systématiquement envoyé en retour. Les dits messages ont été édités sur papier et sont remis à la préfecture, en pièce jointe n° 4.

2.4.3 - L'ambiance générale de l'enquête

Les conditions matérielles offertes aux acteurs de l'enquête, public et commissaires enquêteurs, étaient dans l'ensemble bonnes, sauf à la mairie du 15^e arrondissement où elles devenaient insuffisantes en cas d'affluence, ce qui a été le cas lors des dernières permanences, qui voient toujours un accroissement de la fréquentation.

L'affluence a été importante dans les trois arrondissements concernés et même au centre administratif Morland ordinairement peu fréquenté. L'information du public et l'action des associations ont donc rencontré un intérêt soutenu.

Même si les associations participantes étaient (pour la majorité d'entre elles) critiques à l'égard du projet, les contacts avec les commissaires ont toujours été empreints de courtoisie. Les interlocuteurs connaissaient souvent très bien le dossier et conduisaient leur argumentation avec sûreté. Les intervenants individuels étaient souvent bien informés également.

Dans de nombreux cas, la permanence s'est trouvée ressembler à une petite réunion.

La permanence du samedi 15 mars à la mairie du 14^e arrondissement a connu une grande affluence notamment avec l'arrivée d'une délégation importante d'une association opposante, qui a eu tendance à utiliser cette occasion comme une tribune. Certains participants individuels se sont plaints de cet état de fait et le commissaire enquêteur a connu quelques instants délicats.

2.5 - DEUX REUNIONS PUBLIQUES

2.5.1 - Les moyens logistiques

Ceux-ci ont été décrits en détail au paragraphe 2.2 ci-dessus, qu'il s'agisse des salles, de la présence d'une sténotypiste ou surtout de la participation d'un animateur-modérateur.

La participation d'une agence spécialisée dans l'organisation des événements médiatiques s'est révélée efficace pour faciliter la réussite de ces réunions. Le seul regret porte sur l'arrivée un peu tardive de ce prestataire qui n'a pas permis de prévenir l'oubli de la salle « Lyra », ce qui aurait évité de refuser des participants lors de la première réunion publique.

2.5.2 - L'organisation des débats

A / Découpage thématique

La commission a choisi un **découpage thématique des débats** de nature à laisser le maximum de temps aux échanges entre les maîtres d'ouvrage et le public. Le fil conducteur des réunions a été conçu comme suit :

- Après une **courte introduction** de la réunion par l'animateur et le président de la commission, la parole était donnée aux **trois maîtres d'ouvrage** pendant un total de dix minutes pour présenter leur projet avec un support visuel. Il s'agissait donc d'une présentation technique, qui avait conduit la commission à recommander à la mairie de Paris de confier cette tâche à un technicien³ plutôt qu'à un élu pour éviter de « politiser » le débat d'entrée de jeu.
- Le débat a été ordonné selon **quatre thèmes** choisis par la commission traités dans l'ordre suivant :
 - le *choix du site et du mode*,
 - les *fonctionnalités du tramway*,
 - l'*impact sur l'aménagement urbain*,
 - la *phase des travaux*.

Le temps alloué aux trois premiers thèmes était de 45 minutes et de 35 minutes pour le quatrième, soit deux heures quarante minutes pour les échanges entre la salle et les maîtres d'ouvrage.

A la fin de la réunion **les élus** étaient invités à prendre la parole pour exprimer leur ressenti. Le temps maximum alloué pour cette phase était de l'ordre de 25 minutes maximum pour permettre à toutes les sensibilités politiques représentées de disposer d'un temps de parole court mais égal.

Chacun des thèmes était introduit par une courte allocution d'un commissaire enquêteur fixant le cadre de la discussion et rappelant les points forts que la commission souhaite voir soumis au débat. Il appartenait ensuite à l'animateur de recueillir les questions de la salle et d'appeler les réponses des maîtres d'ouvrage concernés.

A intervalles réguliers l'animateur interroge la commission pour faire le point des questions recueillies sur les fiches de dialogue, ce qui permet éventuellement de relancer le débat ou de le recadrer. Une seconde série de questions-réponses peut alors être engagée entre la salle et les maîtres d'ouvrage et ainsi de suite jusqu'à l'épuisement du temps imparti.

³ In fine, ceci n'a pas été le cas.

B / Les fiches de dialogue

L'annexe n° 4 présente le modèle des fiches de dialogue utilisées lors des deux réunions. Le découpage thématique y est clairement exposé. Un cadre est réservé pour la question de l'intervenant. Une troisième partie facultative permet d'identifier l'intervenant et son lieu de résidence.

La commission a recommandé aux participants de ne poser par écrit qu'une question par fiche et par thème abordé, afin de faciliter le tri des fiches et leur transmission au commissaire enquêteur en charge de l'animation du thème.

2.5.3 - Le contenu des débats

A / Ambiance des réunions

1° / Réunion publique du 11 mars 2003

La commission ayant décidé d'aborder d'entrée de jeu « la question qui fâche », c'est-à-dire le choix du site et du mode, l'atmosphère s'en est trouvée rassérénée. La présence de l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, souvent considérée comme lointaine par les associations d'usagers des transports, a également contribué à apaiser les esprits. Dès lors les échanges ont pu se faire en se concentrant sur les enjeux. Cette méthode a été dans l'ensemble bien ressentie et certains participants (notamment associatifs) l'ont fait savoir, notamment à l'issue de la première réunion.

Pourtant la réunion avait fort mal commencé, puisque la coordination entre la salle et les agents de sécurité à l'entrée du Parc des Expositions n'avait pas été satisfaisante et qu'une centaine de personnes s'est retrouvée sur le palier des ascenseurs et de l'escalier mécanique alors que la salle était comble. Le responsable de l'exploitation de Paris-Expo a bien tenté de fermer la salle afin de respecter les consignes de sécurité.

Toutefois l'arrivée tardive d'une personnalité, qui a été autorisée à entrer, a déclenché une explosion de colère de la part des exclus, qui ont obtenu de pouvoir entrer dans la salle où ils sont restés stoïquement debout pendant toute la durée des débats. Ils ont eu la courtoisie de ne pas perturber les débats déjà commencés. La commission réitère les remerciements et les excuses adressés à la fin de la réunion.

On peut donc avancer sans grand risque d'erreur qu'un peu plus de 600 personnes ont assisté à cette première réunion publique.

Il a ensuite été signalé que les agents de sécurité en faction à l'entrée du parc avaient empêché l'entrée d'une centaine d'autres personnes intéressées par la réunion publique.

2° / Réunion publique du 25 mars 2003

La salle des fêtes de la mairie du 13^e arrondissement, qui avait été envisagée comme lieu de la deuxième réunion publique, avait été réservée entre temps pour une autre manifestation, lorsque la décision définitive d'organiser cette réunion.

La commission a demandé à Paris-Expo de mettre à disposition la salle « Lyra » en sus de la salle « Sirius » pour exclure le moindre refus d'accès, étant précisé que la commission avait demandé aux participants individuels à la première réunion, qui semblaient principalement des habitants du quinzième arrondissement, de laisser la place à leurs concitoyens des treizième et quatorzième arrondissements pour la seconde réunion.

La commission a demandé la mise en relation audiovisuelle des deux salles comme cela a été expliqué au paragraphe 2.2.1 ci-dessus, ce qui a évidemment augmenté le devis de cette réunion. Ces précautions se sont révélées inutiles, puisque la salle « Sirius » n'a pas été remplie. Il restait environ 70 places disponibles lorsque les débats ont été ouverts.

L'ambiance de la seconde réunion a été curieusement moins sereine que celle de la première. Nous n'en avons pas découvert la raison. Était-ce l'approche de la clôture de l'enquête qui a fait monter la tension ? La proportion plus importante de représentants d'associations, en général opposées au projet, les personnes désirant compléter leur information ayant assisté à la première réunion ? Ou bien une proportion plus importante d'opposants individuels venus des quatorzième et treizième arrondissements ?

B / Comptes-rendus sténographiques des débats

On trouvera en pièces jointes n° 6.1 et 6.2 les comptes-rendus sténographiques intégraux des débats des deux réunions.

C / Fiches de dialogue

Des fiches de dialogue étaient distribuées au public par les hôtesses postées à l'entrée de la salle. Les mêmes hôtesses, qui étaient chargées de faire circuler les micros portables aux intervenants dans la salle, assuraient la collecte des fiches de dialogue pour les remettre à la commission sur l'estrade. Le commissaire enquêteur suppléant était chargé de leur tri selon le thème abordé par la question et faisait parvenir une liasse au commissaire enquêteur en charge de la conduite du débat sur le thème concerné.

Les renseignements statistiques sur les fiches de dialogue recueillies pendant chacune des réunions publiques sont les suivants :

a / Réunion publique du 11 mars 2003

- Thème n° 1 : Choix du site et du mode : 49 fiches ;
- Thème n° 2 : Les fonctionnalités du tramway : 37 fiches ;
- Thème n° 3 : L'aménagement urbain et ses conséquences : 18 fiches ;
- Thème n° 4 : Le déplacement des réseaux et la période des travaux : 9 fiches ;
- Thème n° 5 : Divers : 3 fiches.

L'annexe n° 4 présente une note d'analyse du contenu de ces fiches thème par thème. Les auteurs résidant dans le 15^e arrondissement étaient les plus nombreux.

Onze associations ou collectifs sont les rédacteurs des fiches se rapportant au thème 1. Les prises de position en faveur de la solution PCF sont nettement majoritaires (30 / 9). Une préférence pour limiter l'investissement à la priorité aux feux pour les bus PC1 est aussi exprimée.

Concernant le thème 2, le débat a porté, pour l'essentiel, sur les modalités de desserte des secteurs par le tramway et sur les questions de tarification et d'accessibilité.

Concernant le thème 3, les inquiétudes et le débat ont porté sur les impacts sur la circulation, les couloirs réservés (pompiers, taxis), les évolutions des nuisances, l'abattage des arbres pour le projet (250 + 160) et les aspects esthétiques.

Les fiches relatives au thème n° 4 sont beaucoup moins nombreuses. On notera que l'accident survenu sur le chantier de la ligne 14 (Météor) dans le treizième a frappé les esprits et que l'indemnisation des nuisances au sens large a été évoquée par deux fois.

b / Réunion publique du 25 mars 2003

Thème n° 1 : Choix du site et du mode :	26 fiches ;
Thème n° 2 : Les fonctionnalités du tramway :	39 fiches ;
Thème n° 3 : L'aménagement urbain et ses conséquences :	22 fiches ;
Thème n° 4 : Le déplacement des réseaux et la période des travaux :	7 fiches ;
Thème n° 5 : Divers :	néant ;

On trouve en annexe n° 4 une note d'analyse du contenu de ces fiches thème par thème. Les auteurs résidant dans le 13^e arrondissement étaient les plus nombreux, ce qui explique probablement la tournure plus âpre prise par le débat eu égard à la mobilisation observée dans cet arrondissement.

Cinq associations ou collectifs seulement sont les rédacteurs des fiches se rapportant au thème n°1. On relèvera le large éventail des résidences des intervenants (12 localisations différentes contre 7 seulement le 11 mars).

Les prises de position en faveur de la solution PCF sont nettement majoritaires (15 / 1). Toutefois il y a lieu d'observer que certains participants ont produit plusieurs fiches sur le même thème en développant des arguments différents. La seconde intervention a été notée à la fois comme une opposition et comme un doublon. Il y a donc lieu de déduire ces interventions multiples. Néanmoins l'éventail des arguments avancés montre une attitude des participants globalement hostile au choix du site TMS.

Le débat du thème 2 a porté sur la vitesse et la régularité du tramway ainsi que sur les conséquences de son insertion dans la circulation générale.

Concernant le thème 3, les questions concernaient la congestion du trafic liée aux réductions de capacité dues au projet, aux besoins de stationnement, aux couloirs de bus et à des points plus ponctuels : les carrières, les marchés, ...

Les fiches relatives au thème 4 sont au nombre de 7. On notera que l'émotion née de l'accident survenu sur le chantier Météor dans le treizième semble s'être dissipée, puisqu'il n'y a plus qu'une seule allusion.

On relève l'inquiétude du directeur de l'Institut de Puériculture du boulevard Brune qui évoque la sensibilité aux vibrations des nourrissons du service de néonatalogie. La commission invite les responsables du projet à prendre en charge cette question afin de mettre en place des dispositions complémentaires pour éliminer ces éventuelles nuisances.

L'inquiétude majeure porte sur le risque de congestion sur les boulevards des maréchaux en cas d'accident très grave sur le boulevard périphérique (incendie de camion).

Une question est également posée sur les travaux actuels de SAGEP dans la rue du Général Lucotte et à la Porte de Versailles. Sont-ils liés au projet soumis à la présente enquête ? Il appartiendra aux services communication concernés de diffuser au public l'information demandée.

D / Les tracts distribués pendant les réunions publiques

a / Réunion publique du 11 mars 2003

Au moins deux tracts relatifs au projet ont été distribués par la CGT Transports et l'association des usagers des transports de l'Île-de-France (AUT-IdF) dans l'antichambre de la salle ainsi qu'un questionnaire sur les services publics de transport dans le cadre d'une enquête de l'association ATTAC du quinzième arrondissement.

La CGT souligne la vocation régionale de la solution PCF mieux adaptée à la croissance forte constatée des déplacements inter-banlieues, l'intérêt de la ligne dans le cadre d'une politique novatrice de logistique urbaine et le risque de la voir poursuivre son dépérissement en cas de choix de la solution TMS. L'AUT-IdF insiste sur le caractère complémentaire des deux solutions ce qui la conduit à demander la réalisation des deux systèmes de transport pour atteindre l'objectif de réduction de l'usage de l'automobile tiré du plan des déplacements urbains (PDU).

b / Réunion publique du 25 mars 2003

Un tract de deux pages émanant d'un collectif anonyme se réclamant de « diverses associations concernées par les transports parisiens » porte une critique sévère du choix et de ses attendus. Par ailleurs un collectif de douze ou treize associations recueillait dans l'antichambre des signatures pour une pétition demandant une nouvelle concertation portant sur une vraie comparaison des solutions TMS et PCF au motif que la concertation de juin-juillet 2001 aurait « escamoté » la solution PCF.

E / Pétitions remises au cours des réunions publiques

a / Réunion publique du 11 mars 2003

Un collectif de huit associations (dont une majorité ayant leur siège dans le 13^e arrondissement) a remis une pétition intitulée : « Pour un réexamen du projet et un vraie concertation ».

Cette pétition comporte huit feuilles et 86 signatures. pétitionnaires estiment que la concertation sur ce projet organisée par la délibération du Conseil de Paris en date du 29 janvier 2001 devait explicitement porter sur les deux sites de la « rocade Sud de Paris », c'est-à-dire la PCF et les maréchaux. Or, selon les intervenants, la concertation de juin-juillet 2001 n'a en fait porté que sur le projet TMS.

b / Réunion publique du 25 mars 2003

Les habitants du quartier Citroën du 15^e arrondissement ont remis une pétition signée de 199 personnes - après vérification - (et non 200 comme le mentionne la chemise). Ces personnes prennent position en faveur de la solution TMS. Cette pétition a été versée au registre du centre administratif du bd Morland.

2.6 - CLOTURE DES ENQUETES PUBLIQUES

2.6.1 - Les registres d'enquête

Ces documents figurent en pièces jointes n° 3. La participation du public ayant été importante, le nombre de registre l'est également. On relève les nombres de registres suivants :

- | | |
|--|----------------|
| ➤ Préfecture de Paris : | 1 registre ; |
| ➤ Centre administratif Morland : | 1 registre ; |
| ➤ Mairie du 13 ^e arrondissement : | 7 registres ; |
| ➤ Mairie du 14 ^e arrondissement : | 13 registres ; |
| ➤ Mairie du 15 ^e arrondissement : | 9 registres. |

Les commissaires enquêteurs ont essayé de repérer les personnes ou les associations qui ont fait plusieurs fois des observations au cours de l'enquête. Ils en ont tenu compte. Du fait de la nature de la procédure et du caractère collégial de la commission, le dépouillement des observations a pu donner lieu à des différences d'interprétation et de comptage. Plus généralement, la masse des informations de toutes natures en provenance du public a pu produire quelques erreurs de dénombrement, liées notamment aux difficultés de duplication de documents manuscrits nombreux et divers.

En préfecture

Ce registre comporte 4 observations, 58 lettres annexées et 1 pétition portant 21 signatures. Le dénombrement du registre et des lettres donne les résultats suivants :

⇒ Pour : 47, Contre : 11 ; Sans opinion : 2, Nul : 1 ;

Parmi les intervenants on relève 57 particuliers dont 8 personnalités qualifiées, 4 associations et 1 pétition.

La répartition géographique des intervenants est résumée comme suit : 39 de Paris, 21 de banlieue et 1 sans adresse.

Les opinions parisiennes se répartissent comme ainsi :

⇒ Pour : 30, Contre : 8, Sans opinion : 2, Nul : 1 ;

Les réponses émanant des arrondissements concernés sont résumées dans le tableau suivant :

Désignation	Pour	Contre	Sans opinion	Nul	Total
13 ^e arrondis	1	1	0	0	2
14 ^e arrondis	3	2	0	0	5
15 ^e arrondis	9	4	2	1	16
Totaux	13	7	2	1	23

Les 21 réponses venues de banlieue s'analysent comme suit :

⇒ Pour : 20, Contre 1 ;

Les thèmes les plus fréquemment abordés sont, par ordre d'évocation décroissant :

- ⇒ La circulation et les pollutions associées (pollution de l'air et bruit) ;
- ⇒ Les temps de parcours et leurs conséquences en matière de fréquentation estimée ;
- ⇒ Les problèmes de sécurité comparée ;
- ⇒ Les problèmes d'intégration urbaine et les espaces verts ;
- ⇒ Les travaux.

Au centre administratif Morland

25 personnes ont apposé une observation sur le registre.

Compte tenu des 3 doublons repérés 22 observations ont été prises en compte par le commissaire enquêteur sur les bordereaux de dépouillement.

3 personnes se sont déclarées globalement favorables au projet tandis que 17 personnes (soit 5 fois plus) se sont déclarées défavorables.

Si l'on tient compte des pétitions ce sont 2775 personnes qui se sont exprimées défavorablement au projet tandis que 3 personnes ont exprimé leur désaccord.

En mairie du XIII^e

334 personnes ont apposé une inscription sur les registres et ont été prises en compte, par le commissaire enquêteur, sur les bordereaux de dépouillement.

91 personnes se sont déclarées globalement favorables au projet tandis que 224 personnes se sont déclarées défavorables.

Si l'on tient compte des pétitions ce sont 91 personnes qui se sont exprimées favorablement au projet tandis que 2039 personnes y sont opposées.

En mairie du XIV^e

313 personnes ont apposé une inscription sur les registres.

Compte tenu des 8 doublons repérés, 305 observations ont été prises en compte, par le commissaire enquêteur, sur les bordereaux de dépouillement.

109 personnes se sont déclarées globalement favorables au projet tandis que 168 personnes se sont déclarées défavorables.

Si l'on tient compte des pétitions et signatures multiples ce sont 60 personnes qui se sont exprimées favorablement au projet tandis que 280 personnes y sont opposées.

En mairie du XV^e

230 personnes ont apposé une inscription sur les registres.

Compte tenu des six doublons repérés 224 observations ont été prises en compte par le commissaire enquêteur sur les bordereaux de dépouillement.

47 personnes se sont déclarées globalement favorables au projet tandis que 150 personnes (soit trois fois plus) se sont déclarées défavorables.

Si l'on tient compte des pétitions et signatures multiples ce sont 104 personnes qui se sont exprimées favorablement au projet tandis que 474 personnes y sont opposées.

Associations s'étant signalées

La commission a noté le nom des associations qui ont apporté des observations ou des contributions dans les registres (sauf omission involontaire liée à la masse des informations) :

<ul style="list-style-type: none"> • Ass. Bons-Secours, Boussais, Didot, St-Joseph • ACACIA • ADA 13 • ADAMPE • ADEMA • ADEPAM • ADQM (ass. de défense du quartier Montsouris) • ADL • AGM (ass. groupe Maître) • Ass. les locataires de la porte de Châtillon • AKPP (ass. Kellermann - poterne des Peupliers) 	<ul style="list-style-type: none"> • ASPCRF (ass. de sauvegarde de la PC et son réseau ferré) • AUT (ass. des usagers des transports) • Ass. 13 - Esprit village • 13 Esprit Village • CGT Paris • CGT Transports • Collectif Montsouris • COLIAC (ass. de mal voyants) • Coordination des amicales CML • EPAM Montsouris • Union FCPE (fédération des conseils de parents d'élèves) • FTPU • FNAUT IdF
--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Ass. « Les Peupliers » • Ass. des locataires du Groupe Italie • APC (ass. de la petite ceinture) • Ass. Porte de Vanves • Ass. de parents d'élèves • APC • AQMR • Ass. Les Peupliers • Ass. Rocade de Paris • ARdP de St-Mandé • ARCATIF • ASEPL du 19^e arr. 	<ul style="list-style-type: none"> • Union féminine civique et sociale • Institut mutualiste Montsouris • Locataires RIVP dans le 14^e arr. • MDB (mouv. de défense bicyclette) • Mont-14 • ORBITAL • Réseau Vert du 14^e arr. • Collectif TEF • Union Locale CGT 13^e • Vélo 15 et 7 • Vélo 78
--	--

Pétitions

Les registres ont recueillis des pétitions d'importance numérique très variées, allant de quelques personnes à plus de 2 000.

La majorité des textes des pétitions, tout en prônant la solution PCF mettait en avant la nécessité de la reprise de la concertation sur un dossier présentant de façon équilibrée l'alternative PCF / TMS.

Lieux de dépôt	Pour	contre
Préfecture	199	107
Morland	-	2 760
XIII ^e arrondissement	-	1 156
XIV ^e arrondissement	-	113
XV ^e arrondissement	-	319
Total	199	5 055

La commission a notamment remarqué qu'un texte d'une pétition (repris dans certaines contributions individuelles) arguait de la suppression de 15 stations du PC1 n'omettant certes pas de signaler « deux sens confondus » mais que ceci constitue une présentation spéieuse du projet, facilitant la collecte des signatures.

2.6.2 - La correspondance postale

Les lettres adressées à la commission dans les différents lieux des enquêtes ont été annexées aux registres ouverts dans lesdits lieux.

Les lettres dont le cachet de la poste était postérieur au 5 avril 2003, jour de clôture de l'enquête, n'ont pas été ouvertes, ni inventoriées. Elles sont d'ailleurs peu nombreuses.

Une correspondance abondante a été adressée à la Préfecture de Paris, autorité organisatrice (58 lettres).

Quelques lettres ont été envoyées directement aux domiciles des commissaires enquêteurs. Elles ont été reclassées avec les registres des lieux qui en étaient les destinataires normaux. On peut signaler dans cette catégorie le courrier du comité régional des transports et équipements de la CFDT, adressée au président de la commission par l'entremise de M. le Député-Maire du 15^e arrondissement.

2.6.3 - Les observations par la messagerie électronique

Ouverte du 26 février en fin de matinée jusqu'au 13 avril cette messagerie a reçu 536 messages jusqu'au 5 avril à 24 h. Tous les messages reçus à partir de 0 h le 6 avril ont été classés dans un dossier à part et n'ont pas été dépouillés. Le tableau de dépouillement des observations est identique à celui utilisé pour l'analyse des registres. Il comptabilise les « pour », les « contre », les « sans opinions » et les « nuls » ainsi que les thèmes principaux invoqués pour justifier la prise de position.

Le tableau figurant en annexe n° 2 appelle les commentaires suivants :

- 22 doublons ont été identifiés (2 pour, 12 contre, 2 sans opinion et 6 nuls). Sur les 514 avis on recense 270 pour, 212 contre, 23 sans opinion et 9 nuls.
- Les avis des 18 associations ou collectifs ont été comptabilisés pour une unité dans l'impossibilité de connaître le nombre d'adhérents, qui n'était que rarement mentionné. On relève 8 pour, 5 contre et 5 sans opinion.
- On dénombre 12 couples signataires, comptés également pour une unité (1 pour et 11 contre). Il est constaté également les interventions de 4 personnalités qualifiées, hommes politiques et ingénieurs de Ponts et Chaussées, dont certaines sont intervenues 2 fois (2 pour et 2 contre). De même n'ont été pris en considération que pour une unité des groupes de signataires qui signaient la même contribution. On en relève 4 groupant 13 personnes.
- Sur 493 réponses pour lesquelles nous avons classé les réponses en tenant compte de leur origine géographique on dénombre :
 - 191 réponses ne comportant pas les adresses de leurs auteurs. Les opinions se répartissent comme suit : 91 pour, 84 contre, 15 sans opinion et 3 nuls.
 - 267 intervenants se sont déclarés parisiens : on relève 149 pour, 109 contre, 15 sans opinion et 3 nuls.

Les résultats dans les trois arrondissements concernés sont résumés dans le tableau suivant :

Désignation	Pour	Contre	Sans opinion	Nuls	total
13 ^e	18	34	4	1	57
14 ^e	33	30	8	0	71
15 ^e	49	25	2	0	76
Total	100	89	14	1	204

35 observations émanent de 25 communes d'Ile-de-France. On dénombre 23 pour, 9 contre et 3 nuls.

Les thèmes les plus fréquemment invoqués pour justifier la position sont par ordre d'importance décroissante :

- Les problèmes de circulation et les pollutions sonore et atmosphérique qui en résultent. Ce thème est utilisé aussi bien par les partisans que les opposants ;
- La requalification urbaine au sens large incluant notamment le partage de la voirie, l'esthétique, etc. ;
- La vitesse du transport en commun et son corollaire le temps de transport ;
- Le coût des travaux, thème de prédilection des opposants ;
- Les nuisances terme générique difficile à interpréter ;
- La réduction du nombre des arrêts de TMS par rapport à la ligne PC1 ;
- Les espaces verts ;
- Les nuisances de travaux, étant précisé que leur impact sur le fonctionnement des bus PC1 leur sont plus rarement associées ;
- La sécurité supérieure du site PCF est invoquée et elle peut être associée à la crainte des accidents liés à la présence du tramway sur une emprise routières (23 et 46 citations) ;
- Les difficultés pour les taxis, les livraisons et les véhicules d'urgence sont mentionnées 33 fois.

2.6.4 - Le bilan général des dénombrements

La synthèse générale des dépouillements est la suivante :

Lieux de dépôt	Opinions favorables		Opinions défavorables		Indécis et autres	Cumuls
	Individuels	Pétitions	Individuels	Pétitions		
Registres :						
Préfecture	49	199	11	107	3	369
Morland	3	-	17	2 760	2	2 782
XIII ^e arrond.	41	-	156	1756	12	1 965
XIV ^e arrond.	109	-	173	113	31	426
XV ^e arrond.	47	-	150	319	27	543
Sous total	249	199	507	5 055	75	6 085
%	33 %		67 %			
Internet :	274		224		40	536
%	55 %		45 %			
Total général	523	199	731	5 055	115	6623
	12 %		58 %			
	722 (9 %)		5 786 (91 %)			

2.7 - INVESTIGATIONS COMPLEMENTAIRES PENDANT ET APRES LES ENQUETES

2.7.1 - La réunion du 31 mars 2003 au poste de contrôle « Lutèce »

L'objet de cette réunion était de prendre la mesure de l'outil de régulation du trafic automobile dans Paris intra muros, modalités de fonctionnement et de modélisation. En particulier la commission souhaitait prendre connaissance des possibilités de simulations de trafics en cas de modification de capacité des carrefours et des axes.

Dans le même ordre d'idées il s'agissait de connaître l'état d'avancement des études de fonctionnement des carrefours les plus importants qui seront modifiés par le projet TMS et notamment : porte de Versailles, porte de Vanves, porte de Châtillon, porte d'Orléans et la porte d'Italie, entrées dans la capitale connues pour l'intensité de leur trafic et pour lesquelles le projet suscite beaucoup d'inquiétudes. Peut-on apprécier les risques de blocages des carrefours principaux liés à la création d'une phase de feux spécifique au tramway ?

La réunion se déroulant en présence de représentants de la RATP il était possible d'interroger cet exploitant sur les conséquences d'un renforcement de la fréquence des lignes PC1 et PC2, sans et avec priorité aux feux.

L'ordre du jour se proposait également d'évoquer les interrogations du public concernant les risques d'aggravation de la pollution résultant d'une aggravation de la congestion consécutive à une réduction de capacité d'une voie. Quelles conclusions peut-on tirer de la réduction de capacité de l'avenue d'Italie en vue d'une généralisation éventuelle sur les boulevards des maréchaux ?

A / Présentation du PC « Lutèce »

Le poste de contrôle « Lutèce » observe et régule toutes les voies de la capitale à l'exception du boulevard périphérique.

L'observation et la régulation du trafic du boulevard périphérique sont effectuées depuis le poste de contrôle « Berlier » situé en bordure de ce boulevard dans le 13^e arrondissement. Les deux PC sont interconnectés.

B / Objectifs de fonctionnement des voies en rocade Sud

L'objectif de la mairie de Paris (direction de la voirie et des déplacements) est d'assurer la fluidité de la circulation sur le périphérique et éviter le blocage qui fait descendre la vitesse moyenne du flux à environ 20 km/h alors que la vitesse moyenne à saturation avant blocage est de l'ordre de 40 km/h. Cette vitesse reste très notablement supérieure à celle qui est observée sur les boulevards des maréchaux à l'approche de la saturation soit 17 km/h.

Sur les boulevards des maréchaux l'objectif est de réguler la circulation d'une voie urbaine en assurant la priorité au tramway. Il est précisé que cette priorité doit être « maximale » mais pas « absolue » car il y aurait un risque de blocage des carrefours. Il s'agit de donner au tramway une période de vert à bon escient.

La modélisation de la marche du tramway au milieu de la circulation générale à l'approche d'un carrefour sensible nous a été présentée dans plusieurs configurations (notamment deux semi-remorques à la suite en « tourne à gauche »). L'objectif est d'assurer au tramway la vitesse commerciale de 20 km/h.

Cette simulation est affichée sur un écran d'ordinateur dont les images animées présentent quelques déformations. C'est la raison pour laquelle la mission tramway n'a pas voulu les projeter lors des réunions publiques. La commission a regretté que cette présentation n'ait pas été faite à ces occasions car elle aurait permis de donner au public une idée de l'état d'avancement des études de modélisation en cours. Elle lui aurait également permis de comprendre pourquoi les maîtres d'ouvrage estiment réaliste l'objectif de vitesse de 20 km/h, objectif qui n'est pas atteint sur la ligne T1 ?

C / Organisation de la régulation du trafic en Ile-de-France

Les 650 km d'autoroutes ou de voies rapides sont sous la surveillance de quatre postes de contrôle répartis dans la première couronne de Paris. Ces PC sont coordonnés par le service interdépartemental d'exploitation routière (SIER) situé à Créteil, service dépendant de la direction régionale de l'équipement de l'Ile-de-France (DREIF). Ces PC et le poste centralisateur de Créteil ont une interface commune avec les postes « *Berlier* » (boulevard périphérique) et « *Lutèce* » de la mairie de Paris. Ces moyens nous ont été présentés comme étant de technologie équivalente et moderne.

La DREIF dresse et met à jour la matrice des déplacements en Ile-de-France, outil d'analyse et de prospective utilisé pour la mise au point du plan des déplacements urbains à partir de 1997, en application de la loi sur l'air de 1996.

Les services de voirie des départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne sont en charge de l'exploitation des routes nationales qui traversent leurs territoires. Toutefois, ils ne disposent pas d'outils équivalents à ceux de la mairie de Paris ou de la DREIF. Il n'y a pas d'interconnexion entre ces postes de contrôle des routes nationales et les PC de Paris et de la DREIF. Les autres départements d'Ile-de-France n'ont pas d'équipement de surveillance et de contrôle des routes nationales traversant leurs territoires.

Quant aux grandes artères départementales assurant des échanges importants, leur équipement de surveillance et de régulation du trafic est actuellement en projet.

Cette information permet de comprendre pourquoi il n'est pas possible de mettre en œuvre des simulations de l'impact d'une réduction de capacité sur un tronçon d'axe, comme ce sera le cas dans l'hypothèse d'une mise en service d'un tramway sur un tronçon de près de 8 km sur les boulevards des maréchaux.

D / Rappel des données du trafic sur le boulevard périphérique

Les **motifs de déplacement** des usagers en rocade Sud de Paris tels qu'ils sont pris en compte dans la matrice des déplacements de la DREIF sont répartis comme suit :

➤ Domicile > travail :	29 %
➤ Domicile > écoles :	9 %
➤ Affaires et motifs professionnels :	17 %;
➤ Autres lieux de travail :	7 %
➤ Affaires personnelles et loisirs :	38 %
➤ TOTAL :	100 %.

La **flexibilité** du poste « *affaires personnelles et loisirs* » est très grande comme plusieurs expériences l'ont montré. C'est la raison pour laquelle, selon nos interlocuteurs, les catastrophes redoutées lors de réductions de capacité de certains axes ne se produisent pas. Les usagers s'adaptent vite aux nouvelles conditions de circulation qui leurs sont offertes.

Les données suivantes concernant le trafic du boulevard périphérique et des boulevards des maréchaux dans le secteur concerné sont intéressantes à mémoriser :

- Proportion de poids lourds sur le BP 8 %
- Proportion de poids lourds sur les maréchaux Sud 3 % ;

Concernant l'origine des usagers du BP :

- Proportion des usagers venant ou allant sur A 6 25 %
- Proportion des usagers venant des autoroutes vers Paris 52 % ;

2.7.2 - La réunion du 25 avril 2003 avec le maire de Paris

Le maire de Paris avait exprimé le vœu de rencontrer la commission pour lui faire part de son avis sur ce projet TMS.

Il a rappelé à la commission son engagement personnel sur ce projet. Estimant qu'il s'agit d'un projet urbain qui se propose de bien desservir les populations riveraines ainsi que celles de la banlieue limitrophe, son premier objectif est de « civiliser » les boulevards des maréchaux.

Il souhaite également donner une respiration à la ville. Il a fait part de la préoccupation que lui inspire le dernier rapport de l'Observatoire Régional de la Santé relatif à l'impact de la pollution de l'air à Paris sur la santé des enfants, des personnes âgées et des asthmatiques.

Pour l'avenir de la PCF, il rappelle l'option arrêtée avec l'accord commun de RFF de préserver l'emprise ferroviaire, qui peut trouver un usage pour le transport de marchandises, et d'aménager une promenade piétonne sur les zones à l'air libre qui le permettent. Le dossier programme de cet aménagement paysager provisoire a été adressé à la commission.

Le maire de Paris fait part de sa conviction que les parisiens sont prêts à une révolution culturelle en matière de déplacements, en rappelant notamment que la moitié d'entre eux ne possèdent pas de voiture.

Le maire a également signalé qu'il avait facilité la conclusion d'un accord avec le département des Hauts-de-Seine, lorsque les riverains de la PCF entre Boulevard Victor et Porte de Versailles se sont opposés au prolongement de T2 sur cette emprise. La position de ces riverains étaient, selon lui, légitimes car une visite des lieux montre que les immeubles jouxtent la limite de l'emprise, rendant insupportable un trafic intense à raison d'un tramway toutes les deux minutes à l'heure de pointe.

La participation financière de la Mairie de Paris aux côtés de la ville d'Issy-les-Moulineaux a permis de débloquent la situation. Le parallélisme des lignes TMS et T2, thème récurrent des critiques contre cette solution, ne peut pas s'analyser uniquement comme un doublon coûteux dans la mesure où il assure la desserte de la partie Nord de la commune d'Issy-les-Moulineaux et celle des constructions de densités contrastées au Sud du BP.

La commission a fait remarquer au maire que la municipalité n'a pas utilisé la phase de concertation préalable en juin–juillet 2001 pour en faire une occasion de pédagogie populaire et montrer la légitimité de son choix, et notamment pour répondre aux objections d'ordre financier faites par les partisans de la solution PCF.

En effet, les décideurs (Etat, Région et Ville de Paris) ont fait le choix de TMS également pour des raisons financières. Le choix de la PCF entraînait le maintien d'un service bus sur les boulevards des maréchaux. D'autre part, le devis de la PCF était sous évalué notamment au regard des nouvelles normes de sécurité dans les tunnels.

Dans ces conditions, on peut s'étonner que les nouvelles données financières n'aient pas été diffusées, notamment auprès des associations contestataires qui continuent de raisonner sur les données de l'étude STIF de 1996-1998.

Dans le même ordre d'idées, le dossier soumis à l'enquête apparaît sur de nombreux points comme un simple démarquage du dossier de l'IMEC. Or le public destinataire du dossier d'enquête est fort différent des experts des différents services concernés lors de l'IMEC, bien au courant du dossier, de ses enjeux et des décisions prises par les autorités compétentes.

Dès lors qu'il y avait une forte contestation du choix, la commission estime que le dossier des maîtres d'ouvrage se devait de développer une pédagogie sur ce thème. Le maire admet que cet aspect du dossier a été trop rapidement traité et que cela tient essentiellement à la lourdeur des procédures administratives, qu'il est très difficile d'inscrire dans des délais respectés.

La commission évoque aussi l'absence d'interopérabilité entre T2 et TMS, qui est difficile à comprendre par le citoyen non informé.

Le scepticisme du public qui a participé à l'enquête était important sur ce point particulier.

2.7.3 - La réunion du 30 avril 2003 avec la SNCF

Cette réunion avec la Direction Régionale Ile-de-France de la SNCF avait pour objet de connaître la place de la PCF dans la stratégie de la SNCF tant en ce qui concerne le transport des personnes que la « logistique urbaine ». Le problème de l'intermodalité avec le transport fluvial de marchandises sera également évoqué.

Le représentant de la SNCF précise en introduction qu'il n'entend pas remettre en cause un choix qui a été fait. Il s'en tiendra à un rappel des faits qui ont marqué l'histoire de la PCF.

Les derniers trains de voyageurs ayant circulé sur le tronçon Nord de la PCF sont les trains de nuit Calais - Bâle, dont le service a cessé en 1985.

A / Utilisation de la PCF pour le transport des voyageurs

En **1996**, la SNCF a été étudié le **raccordement** du tramway **T2** sur cette emprise pour aller jusqu'à la Seine. Cette étude a conclu à un **intérêt régional** de ce choix. Toutefois **le choix** du raccordement de T2 à la porte de Versailles par **des emprises routières** au sud du boulevard périphérique fait perdre beaucoup d'intérêt à l'utilisation de la PCF sur ce tronçon. La SNCF n'a donc plus d'intérêt majeur sur celle-ci en matière de transport de voyageurs.

Etant rappelé que toute création d'une ligne de transport de voyageurs dépend du STIF, la SNCF informe qu'une étude d'une liaison Nord-Est a été engagée en 2001, empruntant la PCF de la porte d'Aubervilliers à la Bibliothèque François Mitterrand. Il y est possible d'organiser de bonnes correspondances avec le métro. Les premières conclusions semblent encourageantes.

La SNCF a le devoir de faire vivre cet axe car son déclassement du domaine public ferroviaire n'est pas à l'ordre du jour. En ce qui concerne le tronçon Sud, qui a fait l'objet d'un grignotage continu de ses emprises de longue date, la SNCF a proposé à la Mairie de Paris d'y faire circuler tous les mercredis et les fins de semaine un « train des jardins » (train touristique) après l'aménagement provisoire d'espaces verts sur les emprises disponibles ainsi que le principe en a été arrêté entre la Maire et RFF. Cette proposition est à l'étude.

RFF ne peut consacrer qu'un budget limité au strict nécessaire pour l'entretien de ce tronçon, qui ne voit plus passer aucun train à l'Ouest de la gare de Rungis (dite également gare de la Glacière). Le programme provisoire mentionné ci-dessus permettra un entretien des talus et une amélioration de la garde de l'ouvrage.

Dans le même ordre d'idées, il est signalé que le tronçon de l'ancienne ligne d'Auteuil entre la gare de « La Muette » et l'ancienne gare d'Auteuil, actuellement déferré mais non déclassé, est concédé à une association qui en assure l'entretien.

B / Gare de Rungis (13^e arrondissement)

La commission s'étonne que l'atelier garage ait été fixé rue du Général Lucotte, de préférence au site de la gare de Rungis qui semblait mieux situé et plus facile à aménager. Il est répondu que la Ville de Paris et RFF sont porteurs d'un projet commun d'aménagement de ce site. La pression immobilière sur les terrains non utilisés du domaine ferroviaire est considérable.

C / Exigences fortes de la SNCF

L'exploitant ferroviaire indique les tronçons de la PCF qui sont **strictement indispensables** au maintien et au développement de son trafic marchandises et voyageurs (grandes lignes ou TGV) :

1. La liaison Batignolles - réseau Est est toujours en service pour le fret. Elle doit impérativement être maintenue ;
2. Il en est de même pour les liaisons entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz.

la SNCF envisage l'utilisation de la gare d'Austerlitz pour assurer l'arrivée et le départ des TGV du réseau Sud-Est / Méditerranée, pour décongestionner la gare de Lyon qui sera rapidement saturée par le développement de son trafic (liaison avec l'Espagne, contournement de Nîmes et Montpellier, branche Est du TGV Rhin - Rhône ou à plus long terme bifurcation vers Nice) ;

3. Enfin la plate-forme logistique des Gobelins (située sous la dalle du quartier des Olympiades) conserve une activité importante, bien que les acheminements ferroviaires soient en régression.

D / Logistique ferroviaire urbaine

Le transport des marchandises est le grand souci actuel de la SNCF car elle subit la concurrence très vive de la route. Elle se doit donc de s'intéresser à la logistique urbaine. La difficulté principale réside dans la décision des chargeurs, qui sont dans l'expectative.

Il est signalé un début de réalisation semblable dans le Nord-Pas-de-Calais ainsi qu'une expérience réussie à Dresde (land de Saxe).

Il s'agissait de sauver des emplois dans une usine de montage de voitures située au centre de Dresde. Deux rames de 60 m de long (2,20 m de large) approvisionnent l'usine en pièces détachées à raison d'un convoi toutes les 40 minutes pendant un créneau de 21 heures par jour. Les roues des deux rames sont équipées d'un anneau de caoutchouc. Les 32 circulations journalières se substituent à un trafic journalier de 90 camions.

L'intermodalité avec le port fluvial de La Rapée n'en est qu'au stade du projet. Celui-ci semble assez coûteux.

Il est signalé que la circulation du tramway T2 sur une ligne de chemin de fer au gabarit fret aurait nécessité l'adaptation de marche-pied rétractables.

2.7.4 - Les réunions avec la mairie de Paris et la RATP pour un test de fréquence sur la ligne PC 1

A / Réunion du 16 mai 2003

Cette réunion avait pour objet de fixer le cahier des charges de l'expérience demandée par la commission : « quelles seraient les conséquences d'un doublement de la fréquence des bus PC1 et PC2 à l'heure de pointe du matin qui se situe entre 8 h et 9 h 45, les jours le plus chargés étant désormais le mardi et le jeudi depuis la mise en place de la législation sur la réduction du temps de travail ? »

a / Données de l'exploitant

Exception faite de la période du 15 novembre au 20 décembre, les mois les plus chargés sont mars et octobre. Donc l'expérience ne se déroulera pas dans une période de forte charge. La décroissance significative de la demande s'observe dès les premiers jours de juin. La date du mardi 27 mai est ainsi retenue.

La fréquence de PC1 à l'heure de pointe a été portée de 15 circulations à l'heure (intervalle 4 minutes) à 20 circulations à l'heure depuis le début de l'année 2003. L'intervalle à l'heure de pointe avait été ramené à 3 minutes et demie en 2002 (17,1 passages à l'heure).

Les responsables de la RATP estiment que l'intervalle de 3 minutes est une limite en deçà de laquelle l'exploitant d'un transport en commun est dans l'incapacité d'assurer une priorité aux feux. On assiste alors à une dégradation forte de la régularité du service par la formation de « trains de bus » et une baisse concomitante de la vitesse commerciale.

b / Scénario

L'expérience demandera la mise en place d'environ 15 bus supplémentaires. Ils seront injectés dans le roulement des bus PC1 à la porte d'Ivry et effectueront un demi tour à la porte de Saint-Cloud. L'expérience démarrera à 7 heures 30 dans le sens « Est-Ouest » et vers 8 heures dans le sens inverse.

Après discussion il est décidé de procéder à la mesure des paramètres suivants :

- ⇒ **heures d'arrivées** aux carrefours les plus chargés, c'est-à-dire porte d'Orléans, porte de Vanves et porte de Versailles (mesure de la régularité donc de la vitesse commerciale) ;
- ⇒ **taux de charge** des bus.

Les mesures seront effectuées par du personnel d'encadrement de la RATP. Les commissaires enquêteurs emprunteront les bus et s'arrêteront aux stations de mesure dans chaque sens. Il n'est pas possible, pour des raisons de coût et de temps, d'effectuer des mesures de l'encombrement des carrefours (comptages des flux entrants et sortants dans toutes les branches), travail de spécialistes nécessitant des caméras.

c / Autres points abordés

- ⇒ Durée optimale d'un cycle de feux de régulation de la circulation ?
 - * Réponse : autour de 90 secondes, étant rappelé que le temps d'attente ressenti par les usagers (et notamment les piétons) est double du temps réellement mesuré.
- ⇒ Comment prévenir les conflits entre les piétons et le tramway ?
 - * Réponse : tous les passages piétons sont précâblés ce qui permettra de compléter la signalisation qui leur est destinée. Il est rappelé que le tramway aborde chaque carrefour en marche à vue à une vitesse qui ne doit pas dépasser 30 km/h (8,33 m/s). L'arrêt d'urgence s'effectue en moins de 3 secondes, soit sur une distance d'arrêt inférieure à 12 m.
- ⇒ La RATP a-t-elle procédé à des expériences de priorité aux feux pour les bus ?
 - * Réponse : oui notamment sur des axes très chargés comme la rue Auber ou le quai de la Mégisserie. Elle a été abandonnée car les gains en matière de vitesse commerciale étaient insignifiants. La protection complète de la voie réservée s'est révélée impossible du fait du non respect de la réglementation des livraisons mais aussi d'autres utilisations illicites autocars de tourisme, voitures, bennes à ordures, etc.

- ⇒ La mise en place du tramway allonge l'interstation moyenne de 360 à 500 m :
- * Réponse : La multiplication des stations est intervenue dans le courant des années 1960 lorsque les bus PC étaient noyés dans le flot de la circulation générale. Leur vitesse commerciale était alors très faible. La création de stations complémentaires n'avait pratiquement aucune influence sur ladite vitesse commerciale. L'optimum de longueur d'interstation pour les lignes du bus comme pour le tramway est bien de l'ordre de 500 m.
- ⇒ Les plaintes du public relatives à l'allongement de l'interstation émanent souvent de personnes à mobilité réduite. N'y a-t-il pas lieu de mettre à la disposition de ce type de clientèle un service à la demande ?
- * Réponse : Cette expérience doit se faire avec l'aval du STIF. La Mairie de Paris a formulé une demande auprès du STIF pour atteindre cet objectif. Ce service pourrait être opérationnel dans les prochaines années. On peut signaler une expérience analogue en cours dans le Val-de-Marne.
 - * Dans ce domaine, le tramway offre un net avantage d'accessibilité par rapport au bus, concernant les voitures d'enfants et les fauteuils roulants. L'amélioration simultanée des trottoirs joue un rôle complémentaire efficace.
 - * Le surcroît de confort du tramway résulte aussi de la régularité des accélérations et de la quasi-absence de balancements transversaux parasites.
- ⇒ Quel système d'aide à l'exploitation (SAE) des lignes PC1 à PC3 ?
- * Réponse : La marche des bus est régulée par référence à un tableau de marche théorique inscrit dans la base de données du poste de contrôle. Le contrôle d'avancement est fait toutes les minutes. Les conducteurs sont informés à la même fréquence et adaptent leur vitesse. Le tableau de marche de la ligne PC1 est compliqué et la RATP n'aura pas le temps de le modifier pour l'expérience du 27 mai 2003. Il s'en suit que le système d'information des voyageurs sera mis hors service pendant l'expérience.
- ⇒ Quel budget d'exploitation des lignes bus ?
- * Réponse : il est fixé par le STIF. Il prend en considération la charge constatée, la vitesse commerciale, la fréquence, etc. Le représentant du STIF fait observer que le doublement de fréquence du bus PC1 de 15 à 30 fréquences par heure entraîne la mise en ligne de 20 bus supplémentaires et l'engagement de 50 conducteurs. Les surcoûts deviennent rapidement très élevés.
 - * La RATP remet à la commission une fiche de renseignements complémentaires concernant le trafic et le coût annuel de la ligne PC1 : voir annexes n° 5.
- ⇒ Prolongement du tramway T2 à la porte de Versailles par le Sud du BP ?
- * Réponse : Dans la configuration retenue à la suite de la concertation de l'année 2001 la ligne T2 reste le moyen le plus rapide d'aller de La Défense à Paris-Expo. Il nous est signalé que le contrôle d'accès (tourniquets) des stations de T2 est envisagé après le doublement de la capacité de la ligne.

B / Expérience du 27 mai 2003

On trouve en annexe n° 5 le compte-rendu de comptage rédigé par la RATP ainsi que les tableaux de synthèse des passages de bus en différents points de comptage.

La formation de trains de bus s'est observée très vite dans le sens Est-Ouest, sens le plus chargé à cette heure là. La commission se trouvait dans un bus, qui a mis 10 minutes pour franchir le carrefour. Bien que cette journée ait été peu chargée en raison des grèves de l'Education Nationale, la congestion de l'avenue du Général Leclerc remontait du carrefour d'Alésia jusqu'à la porte d'Orléans, empêchant l'insertion des véhicules tournant à droite vers Paris.

La commission a pu observer le comportement des automobilistes vis-à-vis de la voie réservée en cas d'embouteillage : de nombreux véhicules non autorisés empruntent cette voie, bennes à ordures, voitures particulières, autocars de tourisme, notamment pour tenter de tourner à droite dans l'avenue du Général Leclerc congestionnée.

La situation avait empiré à la porte de Vanves où la commission a une fois constaté la formation de files allant jusqu'à 5 bus, dans les cas pénalisants.

Le trafic Ouest-Est était moins affecté car la fréquentation des voyageurs et des automobilistes est moins élevée le matin dans ce sens là.

La charge des bus était évidemment plus faible puisque un seul d'entre eux était plein.

La RATP signale qu'une affluence plus importante conduirait à des temps de chargement / déchargement plus importants, ce qui est une source supplémentaire d'irrégularité.

Il a été indiqué que l'arrivée d'un RER à la Cité Universitaire provoque le remplissage d'un bus de 100 places, bus articulé à trois essieux en service sur cette ligne.

2.7.5 - La réunion du 22 mai 2003 au Service Interdépartemental d'Exploitation Routière

La mission du SIER a été décrite au paragraphe 2,7-1 ci-dessus. Il supervise quatre postes de contrôle sectorisés en petite couronne. Il est également interconnecté avec les PC « Lutèce » et « Berlier » de Paris. C'est un outil de recueil et de diffusion de l'information appelé SYTADIN.

C'est un poste mixte abritant les services de l'Équipement et la police de la circulation (Police nationale et Gendarmerie). Il est en relation avec les radios locales de la bande FM et il dispose d'un site Internet. Il centralise les données, il visualise l'information et définit des stratégies d'exploitation des 600 km d'autoroutes non concédées et de voies rapides de l'Île-de-France.

a / Objectifs de la régulation

L'objectif principal de la régulation est d'assurer la fluidité de la circulation et donc de reculer l'apparition de la congestion, qui est marquée par une chute brutale du débit. La régulation a également pour effet d'avancer l'apparition de la décongestion.

Les usagers ont donc un double intérêt à utiliser une voie dont le trafic est régulé. Ce sont les entrants les plus éloignés du centre de l'agglomération qui bénéficient des gains les plus importants. Pour la même raison les gains de temps les plus faibles s'observent sur la dernière entrée régulée avant le BP.

Pour atteindre cet objectif, la régulation retient les usagers entrants sur la voie rapide pendant un laps de temps variable selon la perception du temps psychologique par les usagers. Celui-ci est variable selon les pays. On admet généralement en France que le temps de rétention supportable est compris entre 1 et 2 minutes.

Les panneaux à messages variables (PMV) sont commandés depuis le SIER. Ils donnent à l'utilisateur son temps de parcours y compris le temps d'attente. Les PMV sont utilisés pour le traitement des incidents en temps réel. Le SIER tient particulièrement à ce que l'information diffusée soit fiable et considérée comme telle par les usagers.

b / Moyens de régulation en Ile-de-France

Hauts-de-Seine : l'outil SITER est l'équivalent du PC « Lutèce ». Il donne des informations en temps de parcours sur les routes nationales. Les routes départementales les plus importantes ne sont pas équipées.

Val-de-Marne : l'outil PARSIVAL est conçu pour une régulation des feux basique. Seules les routes nationales sont équipées.

Seine-Saint-Denis : l'outil GERFAUT est actuellement en panne. Seules les routes nationales sont équipées. Il n'y a donc que peu d'information disponible sur le réseau secondaire.

c / Stratégie du plan des déplacements urbains

L'objectif est d'assurer la performance du réseau des voies rapides, de lui assurer la capacité d'absorber le trafic, qui ne passera plus sur les voiries où des capacités auront été réduites en faveur des transports en commun.

Les trois paramètres sur lesquels peut agir un système moderne d'exploitation routière sont :

- ⇒ la **régulation d'accès**, qui peut dégager de compléments de capacité de l'ordre de 15 à 20 % selon des expériences anglo-saxonnes ;
- ⇒ une bonne **information des accidents**, qui permet d'espérer des gains équivalents selon les mêmes exemples que ci-dessus ;
- ⇒ la **modulation** de la vitesse.

Compte tenu du grand nombre d'utilisateurs, les investissements dans ces systèmes ont une très bonne rentabilité.

Le coût unitaire d'un équipement de contrôle d'accès est de l'ordre de 200 000 €.

Dans le cadre du contrat de plan Etat - Région 2000-2006, il est prévu d'équiper le tronçon commun A4 - A86 en 2004. Cet équipement, complété par une cinquième voie, devrait permettre de réduire de 50 % les bouchons endémiques sur ce tronçon. L'équipement des grandes radiales desservant la capitale est également inscrit dans ce contrat.

d / Données d'observation

L'autoroute de rocade A 86 n'a pas de réserve de capacité. Elle absorbe la majorité du trafic de transit de l'Ile-de-France (avec la Francilienne RN 104). De ce fait, le trafic de transit sur le BP a beaucoup diminué. On n'y observe plus que le transit de Rouen à Metz (sans doute lié à l'absence de bouclage de A 86 entre Rueil-Malmaison et Vaucresson qui n'interviendra qu'en l'an 2006 et qui sera à péage).

La comptabilisation des circulations de poids lourds est encore insuffisante en Ile-de-France (pas assez de stations). Les statistiques suivantes sont transmises sur les axes contrôlés par le SIER par ordre de fréquentation décroissante :

⇒ A1 au niveau de la Francilienne :	21 %
⇒ A6b :	12 %
⇒ A6a :	7 %
⇒ RN 20 (vers Paris) :	4,9 %
⇒ RN 6 (vers Paris) :	3,4 %.

La croissance de la circulation sur les autoroutes et voies rapides en Ile-de-France depuis 1989 a été de 22 % à réseau constant :

- ⇒ La croissance sur les autoroutes a été de 24 % ;
- ⇒ La croissance sur les RN a été de 6,8 % en zone agglomérée et de 20 % en rase campagne.

e / Marges de capacité sur le boulevard périphérique (BP)

L'exploitation du BP ne répond pas au régime général des autoroutes et voies rapides. C'est de plus une voie communale. Du fait du manque de place, les bretelles de raccordement sont plus courtes que sur les autoroutes. Elles ne disposent pas d'une voie de mise en vitesse des véhicules entrants, c'est pourquoi ceux-ci bénéficient de la priorité à droite. Il y est plus difficile d'installer un système de contrôle d'accès, du fait de la faible capacité de stockage des bretelles.

Toutefois une expérience de contrôle d'accès a été conduite par l'INRETS (Institut national de recherche et d'études techniques sur la sécurité) en 1989 entre la porte de Vanves et la Porte d'Italie. Ses conclusions semblaient encourageantes mais elles n'ont pas été mises en œuvre pour des raisons qui sont ignorées de nos interlocuteurs⁴.

L'objectif doit être de d'assurer la fluidité du trafic des deux anneaux du BP pour obtenir des gains en capacité et en temps de parcours.

⁴ Ces raisons ont été développées ultérieurement par la mairie de Paris, le 5 juin 2003.

f / Expérience intéressante sur A6b

La modification de la couverture de l'autoroute A6b en l'an 2001 a rendu nécessaire la fermeture de cet axe à tout trafic pendant plusieurs semaines. Les conséquences de cette fermeture sur les axes de substitution ont donc été observées avec la plus grande attention. Une diminution globale du trafic cumulé sur tous les autres axes a été observé y compris aux heures de pointe.

Ce constat montre bien que, même pendant les heures de pointe, le trafic n'est pas constitué uniquement d'usagers captifs de l'automobile. Il n'y a pas eu de comptages de voyages sur les transports en communs parallèles au tronçon neutralisé. On ne peut pas affirmer à coup sûr qu'il y a eu un transfert de l'automobile vers les transports en commun. C'est toutefois très vraisemblable. Il est au moins certain que les usagers habituels de ces axes ont différé leurs déplacements.

2.7.6 - La réunion du 27 mai 2003 avec la présidente de la RATP

Tout comme le Maire de Paris, la présidente de la RATP a tenu à rencontrer la commission. Elle a rappelé l'importance de cette opération pour la RATP. Il ne s'agit pas uniquement d'un système de transport mais également de respecter les objectifs du PDU, qui se mesurent à l'échelle régionale, et de réussir une intégration urbaine. Dans cette optique, il faut accroître les moyens et l'efficacité des transports en commun.

« Pour gagner des parts du marché de déplacements il est nécessaire de mettre en œuvre des solutions fortes », tel est l'un des enseignements que Mme Idrac a retiré du récent congrès de l'UITP (union internationale des transports publics) qui s'est tenu à Madrid. De ce point de vue, les solutions envisagées sur le projet Mobilien lui paraissent légères et ne constituent pas un changement d'échelle en rapport avec les besoins.

a / Atouts du projet TMS

Le projet de TMS est un projet structurant. La RATP rappelle qu'en matière de transport urbain le trafic est structuré par l'offre. Elle souligne l'évolution rapide des rythmes de vie, qui montrent un étalement des heures de pointe et un accroissement simultané du trafic en dehors des heures de pointe. De ce point de vue, le projet TMS paraît bien adapté comme le montrent les dernières simulations de trafic comparant les deux solutions, à savoir PCF indépendante et TMS :

Désignation	Petite Ceinture Ferroviaire indépendante	Tramway Maréchaux Sud
Trafic heure de pointe matin	13 200 voy/h	10 100 voy/h
Trafic journalier	104 000 voyages	100 000 voyages

Les trajets actuellement effectués sur les lignes PC1 et PC2 sont de l'ordre de 2 km en moyenne. Ce qui montre l'importance du trafic de cabotage. Le projet TMS répond mieux à cette demande que la solution PCF qui lui est opposée.

b / Discussion

La commission fait observer que cette donnée est de nature à faire droit aux demandes du public de créer des stations intermédiaires pour les interstations les plus longues (environ 800 m entre la Poterne des Peupliers et la porte d'Italie par exemple), la vitesse commerciale n'étant pas un facteur déterminant pour le choix du tramway.

La commission demande si l'analyse de la clientèle des deux lignes bus PC actuelles donne une évaluation du nombre des passagers effectuant une correspondance de (ou vers) la banlieue (ou de ou vers Paris) ? Cette information pourrait donner une idée de l'attractivité du projet pour les habitants des communes limitrophes.

La commission craint que la ligne de métro n° 6 (en rocade) soit saturée entre Denfert-Rochereau et Place d'Italie. Y aura-t-il une interférence entre ces deux lignes de rocade assez proches l'une de l'autre ? Dans une telle hypothèse la solution PCF ne serait-elle pas mieux adaptée pour soulager la ligne n° 6 ?

La présidente de la RATP répond que la ligne n° 6 n'est pas saturée et qu'elle est en cours de certification de qualité, certification qui lui serait refusée en cas de saturation avérée. Les enquêtes réalisées à ce jour ne sont pas suffisamment fines pour répondre à la question de la commission. La vitesse commerciale reste un critère important dans le choix du mode de transport donc dans l'objectif de transfert modal.

Cet objectif de transfert modal est important pour l'opérateur. Il est signalé que les détracteurs du tramway T1 (St-Denis – Bobigny) disaient que le principal transfert modal de ce projet s'effectuerait à partir de la marche à pied ! Le transfert venu des utilisateurs de l'automobile est de l'ordre de 5 %, ratio modeste lié, d'une part, à la vitesse commerciale qui est de l'ordre de 17 km/h, et d'autre part, à la mise en service de l'autoroute A 86 qui est parallèle à la ligne à quelques centaines de mètres.

Le même ratio est observé sur le trafic de T2, bien que la vitesse commerciale soit beaucoup plus élevée. Il convient de remarquer que le tracé de cette ligne est également parallèle à des voies urbaines de bonnes capacités et que le quartier de la Défense est bien pourvu en places de stationnement. Comme les constructions récentes qui bordent la ligne T2 disposent elles-mêmes de places de stationnement, l'arbitrage en faveur de l'automobile est évident. Dans cet exemple, le succès rencontré par cette ligne est lié à l'anticipation des constructeurs, qui ont tenu compte de sa mise en service pour lancer leurs programmes, anticipation qui n'avait pas été prise en compte dans les premières simulations.

Toutes les expériences étrangères montrent que les transferts modaux les plus significatifs sont liés à des partages de la voirie plus stricts. Tel est également le cas du projet TMS.

c / Modalités de rémunération de la RATP

Concernant la rémunération de la RATP, l'exploitant recevait une subvention d'équilibre jusqu'à l'année 2000. Depuis, sa rémunération est fixée par un contrat signé avec le STIF, autorité organisatrice. La rémunération est liée à la production de voyages avec des objectifs par réseau (métro, bus, tramway) en matière de qualité du service rendu : régularité, confort pour les voyageurs (densité au m²) information des voyageurs, propreté, etc.

Le respect ou non de ces critères de qualité entraîne un bonus ou un malus sur la rémunération annuelle. L'exercice 2002 a été marqué par un malus sur la propreté du métro.

d / Analyse de différents points du projet

⇒ **Atelier garage**

La commission estime que ce site apparaît peu pratique, tout en longueur, coupé en deux par une rue, d'une capacité limitée à 21 rames et avec un bilan écologique défavorable (abattage de 160 arbres de belle venue). Pourquoi les maîtres d'ouvrage n'ont-ils pas exigé un arbitrage en faveur de deux sites qui apparaissaient plus favorables, qu'il s'agisse de la gare des Gobelins ou de celle de Rungis ?

Réponse : Ces deux sites appartiennent à deux propriétaires distincts, SNCF pour le premier et RFF pour le second. L'un et l'autre des propriétaires ont sur ces deux sites des projets qui sont connus : plate-forme logistique pour la SNCF et projet d'aménagement urbain, en ce qui concerne RFF, en relation avec la ville de Paris.

La décision appartenait au STIF dans un premier temps et aux politiques en dernier ressort. La RATP ne pouvait qu'être transparente par rapport à ce débat. De plus, dans le cadre de l'instruction mixte (IMEC) comme dans celui de l'enquête publique, il convenait de présenter une solution sûre et compatible avec les délais de réalisation fixés.

⇒ **Souterrain de la Porte d'Italie**

La congestion de l'avenue d'Italie remonte souvent jusqu'à la porte d'Italie. Cette circonstance fait que le public ne comprend pas pourquoi ce souterrain n'a pas été conservé avec une implantation du tramway en position latérale Sud ?

Réponse : L'implantation latérale Sud n'a pas été retenue notamment à cause de la largeur insuffisante du trottoir devant l'immeuble comportant le bureau de poste. Le choix du comblement du passage souterrain doit aussi s'analyser comme un acte politique de partage de la voirie.

⇒ **Sécurité dans les souterrains**

La nouvelle évaluation présentée pour le traitement de la sécurité dans les souterrains de la PCF fait ressortir un coût très élevé. La commission estime qu'il s'agit là d'une sous-évaluation importante de l'étude de faisabilité du STIF de 1996-1998 modifiée en 2000. Ce surcoût par rapport à l'estimation initiale polarise les critiques des partisans de la solution PCF.

Réponse : Cette critique est admissible pour une part. Il convient toutefois de tenir compte de l'accident survenu dans le tunnel d'un funiculaire autrichien, qui a modifié l'attitude des pouvoirs publics sur ce problème. La RATP a également tenu compte de son expérience dans le toilettage des tunnels du tramway T2.

Les tunnels de la PCF ont également été examinés avec l'inspection générale des carrières. Les évaluations proposées ont été faites sur la base de prix constatés sur des ouvrages récents.

⇒ **Sécurité du mode tramway confronté à la circulation générale**

La sécurité de ce mode est forcément inférieure à celle d'un transport en site propre intégral comme celui de la PCF.

Réponse : Le STRMG (service technique des remontées mécaniques et des transports guidés) est chargé de l'établissement et de la mise à jour d'une base de données nationale de l'accidentologie des tramways urbains et des tram-trains (véhicules compatibles avec les domaines publics viaire et ferroviaire, solution développée en Allemagne à Sarrebruck et à Karlsruhe notamment). Cette base de données enregistre les taux d'accidents et leur gravité. Les taux observés dans les expériences françaises ne sont pas supérieurs à ceux des services bus.

⇒ **Mise en cause de la solution TMS de nature juridique**

La commission signale que certaines contributions du public mettent en avant des arguments juridiques, notamment que le projet TMS est incompatible avec le schéma directeur de l'Ile-de-France (SDRIF) qui prévoit expressément le raccordement de T2 sur la PCF.

De même la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) n'aurait pas été respectée, puisque le bilan socio-économique des solutions alternatives à la solution TMS n'a pas été présenté au public, dont l'information est ainsi incomplète.

D'autres objections de caractère plus technique sont également développées comme celles portant sur la non prise en considération des pertes de temps subies par les automobilistes du fait de l'accroissement des temps de parcours liés à l'accroissement des temps de congestion.

Réponse : La prolongation du tramway T2 vers le pont de Bezons n'est pas inscrite non plus dans le SDRIF. Il appartiendra aux opposants de prouver que les prolongations Nord et Sud de T2 sont incompatibles avec les objectifs poursuivis par le SDRIF et les plans locaux d'urbanisme (PLU) adoptés pour son application. Parmi ceux-ci figure le développement des transports en commun.

Par ailleurs la RATP estime que la LOTI ne s'applique pas en Ile-de-France. Durant la réunion, la commission est restée réservée sur ce point.

Selon la RATP, il n'est pas d'usage de présenter le bilan socio-économique de solutions, qui n'ont pas été retenues par les schémas de principe du STIF.

La présentation du bilan socio-économique a été faite conformément aux instructions du STIF, qui reprend notamment les dispositions légales tirées de la loi sur l'air.

2.7.7 - La réunion du 5 juin 2003 avec la ville de Paris et la RATP

Cette réunion a été demandée par la commission pour faire le point de toutes les contraintes qui ont conduit les maîtres d'ouvrage à retenir le parti présenté dans le dossier, qui suscite beaucoup de craintes de la part des usagers du carrefour de la porte d'Italie.

Il convenait de faire le bilan des contraintes des variantes envisageables : inscription de la station de TMS dans le souterrain routier, adoption d'une position latérale Sud ou encore adoption d'une solution bilatérale Nord et Sud.

L'entretien s'est déroulé en présence du représentant du groupement de maîtrise d'œuvre.

A / Station de TMS dans le souterrain existant

Il est apparu qu'en l'absence d'une reconnaissance exhaustive des autres ouvrages souterrains pouvant créer d'autres difficultés, cette hypothèse entraînait un allongement important des deux trémies encadrant l'ouvrage du fait que la station est nécessairement horizontale et que les pentes des rampes doivent être minimisées de 6 à 5 %. Non seulement l'impact en matière de coupure urbaine aurait été très défavorable mais en plus le raccordement à la station de la porte de Choisy aurait perdu beaucoup de l'efficacité, qui lui est reconnue.

Cette solution cumulait donc des inconvénients d'ordre fonctionnel pour les deux stations (une correspondance souterraine à la porte d'Italie est moins commode qu'une correspondance à niveau) et des inconvénients d'aménagement urbain. Elle ne pouvait pas être retenue, ce dont la commission a convenu.

B / Station à quais décalés en positions latérales Nord et Sud

Cette hypothèse permettrait le maintien en service routier du souterrain existant. Il est signalé à la commission que le passage piétons à la sortie Est du souterrain est très dangereux car il n'est visible qu'au dernier moment par les automobilistes qui sortent du souterrain à vitesse élevée et sont contraints de freiner brutalement en cas de feu rouge, d'où risque d'accidents automobiles en série. Telle est la raison pour laquelle des bandes rugueuses ont été mises en place dans la rampe. Malgré tout, le passage piétons reste dangereux, bien que protégé par des feux reste dangereux mis en place à la suite de deux accidents mortels de piétons, pourtant engagés au vert sur le passage piétons.

La mise en place d'un quai décalé en position Nord-Ouest présente l'inconvénient d'éloigner considérablement les voyageurs de la gare des autobus qui est position Sud-Est. De plus la voie de tramway est-ouest traverse toute la chaussée à la sortie de la station porte de Choisy pour gagner la limite Nord.

Enfin le maintien en service du souterrain routier, qui constitue une coupure urbaine forte entre les bordures Nord et Sud du boulevard des maréchaux, crée sur cet axe un point singulier puisqu'il est un facteur d'accélération localisée de la vitesse des véhicules, facteur défavorable à l'écoulement du trafic global, du fait des mouvements pulsatoires (accélération / arrêt) générés. Telles sont les raisons qui ont conduit à l'abandon de cette solution.

C / Position bi-latérale Sud

Cette position a été critiquée lors de la concertation préalable. L'inscription géométrique de cette station est très difficile. La RATP a besoin de la voie bus de la gare routière.

Le maintien d'une largeur de trottoir suffisante à l'îlot HBM et à l'îlot comportant le bureau de la Poste font que l'on ne peut plus inscrire la station avec ses quais et les deux voies de la chaussée Sud dans l'espace disponible jusqu'au nu des piédroits du passage souterrain.

Telles sont les raisons qui ont conduit à abandonner cette solution.

D / Réduction globale de la capacité de la RN 7

La mairie de Paris ajoute que le temps supplémentaire de vert qui pourrait être donné aux flux automobiles Nord-Sud (en cas de maintien du souterrain) serait faible eu égard aux temporisations nécessaires pour raison de sécurité (écoulement des flux piétons engagés au dernier moment - 10 secondes minimum) entre chaque cycle et à la nécessaire durée des tourne-à-droite, pénalisés par les passages des piétons. Son impact en terme de trafic serait faible.

Par ailleurs les programmes de réduction de capacité engagés sur la RN 7 du Kremlin-Bicêtre à Athis-Mons visent tous à homogénéiser les flux Nord-Sud et à les rendre compatibles avec la réduction de capacité prévue du carrefour de la porte d'Italie.

E / Desserte de l'arrêt Damesme du bus PC 1

L'interstation entre la Poterne des Peupliers et Porte d'Italie atteint 825 m. Il est très critiqué par les usagers desservis par l'arrêt Damesme, supprimé dans le cadre du projet.

Les maîtres d'ouvrage précisent que l'itinéraire du bus 184 devrait être modifié et qu'il desservirait alors l'arrêt Damesme, en assurant la correspondance avec TMS à la fois à la Porte d'Italie et à la Poterne des Peupliers. Cette modification satisferait également les usagers de Gentilly. Ce projet a été officiellement proposé au STIF.

F / Desserte fine du quartier de la gare de Rungis

Ce projet est à l'étude. Il sera soumis au STIF dans les prochains mois.

2.7.8 - Les contacts avec les services publics concernés

A / Avec les services « voirie » des départements limitrophes

Après avoir rencontré les responsables de la direction de la circulation de la Préfecture de Police le 27 février 2003, les membres de la commission se sont rendus compte que les pouvoirs publics ne disposaient pas d'un outil scientifique de prévision de l'incidence d'une modification de capacité sur un tronçon du réseau routier principal (exemples : période de travaux de 3 ans et après mise en service) sur le trafic des voies de substitution. Les estimations proposées par les différents services concernés (Mairie de Paris et Préfecture de Police notamment) étaient faites sur la base de l'expérience, mais de manière empirique.

De plus, la commission a constaté que le cloisonnement des services faisait que la Préfecture de Police ne disposait pas d'information sur le trafic des rocade de la première couronne parallèles au BP et aux boulevards des maréchaux.

La commission souhaitait en particulier savoir comment le trafic refusé sur les boulevards des maréchaux se répartirait sur la petite rocade parisienne intérieure (rues de la Convention, Vouillé, Alésia et Tolbiac), sur le BP, sur les rocade départementales des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne situées à moins d'un kilomètre au Sud de Paris (notamment la RD 50) et enfin sur l'autoroute A86.

Ce constat a conduit la commission à rencontrer les services de voirie de Paris et des deux départements proches.

B / Enseignements retenus du contact avec la Préfecture de Police

- ⇒ Il existe une **petite réserve de capacité sur la partie Ouest** de la petite rocade intérieure (du pont Mirabeau à l'avenue du Général Leclerc) mais qu'il n'y en pas du coté Est. La création d'une voie réservée pour le bus n° 62 semble donc difficile sur la totalité de cet itinéraire.
- ⇒ La **priorité absolue** aux carrefours donnée au tramway peut-être un facteur de blocage. La préfecture de Police lui préfère la notion de « **priorité à bon escient** », le cycle doit être cohérent avec les trafics potentiels. La commission a constaté sur ce point une identité de vue récente entre la DVD de la Mairie de Paris et la préfecture de Police.
- ⇒ Le **stationnement** est considéré comme un levier puissant dans la recherche de la fluidité du trafic. Pour la période des travaux, le stationnement réduit aux abords des chantiers ne doit pas être réservé aux seuls riverains car l'expérience montre qu'en la matière, les mauvaises habitudes se prennent vite. Il s'agit en quelque sorte de répartir les nuisances !
- ⇒ La circulation des **bus PC1 et PC2** en cours de chantier : la préfecture de Police pense qu'il vaut mieux laisser les bus au milieu de la circulation générale car la création de tronçons de voies réservées aux abords des carrefours aspire les stationnements illicites de courte durée et provoquent des blocages du transport en commun. Par ailleurs, l'apprentissage de la cohabitation de la circulation générale avec celle des bus sur une voie réservée a été marquée par un accroissement des accidents provoqués par les cisaillements de la circulation générale vers la droite. Toutefois la phase d'apprentissage semble terminée puisque l'on observe actuellement une diminution de cette cause d'accidents.
- ⇒ **Des actions ciblées de limitation d'accès** dans Paris intra-muros sont envisagées telles que l'accès des camions portes-voitures aux halles des concessionnaires des marques. De même, une liste des bénéficiaires des aires de livraison doit être dressée pour que leur usage soit strictement réservé aux véhicules utilitaires des artisans, commerçants et livreurs. La croissance du commerce par correspondance et des approvisionnements en flux tendus reste toutefois un problème non résolu à ce jour.
- ⇒ **La circulation des véhicules de Police et de pompiers** après la mise en service de TMS : ces services ont été consultés et ont accepté le parti constructif. Il a été admis qu'en cas de blocage des deux voies de la circulation générale, les véhicules d'intervention circuleraient sur la plate-forme du tramway. Le seul inconvénient prévisible est une détérioration du gazon.

- ⇒ **La circulation des taxis et des ambulances** : pour les trajets de cabotage la mise en place de TMS constitue effectivement une pénalisation. Pour les trajets plus longs, l'itinéraire conseillé est clairement le BP, où de toutes façons la vitesse moyenne est supérieure.
- ⇒ **L'organisation des stations** : quais en vis-à-vis ou quais décalés ? La préfecture de Police semble avoir une préférence pour la solution des quais décalés essentiellement pour des raisons de sécurité des usagers (sortant du tramway et traversant devant lui) et pour faciliter les « tourne-à-gauche ». Mais elle admet que l'impact en terme de paysage urbain est moins gratifiant que la solution des quais en vis-à-vis.
- ⇒ **Axes préfectoraux pour les convois officiels** : Les boulevards des maréchaux Sud sont classés comme axe préfectoral de substitution pour tracer les itinéraires des convois officiels. Les deux pénétrantes constituées par l'avenue du Général Leclerc et l'avenue d'Italie sont classées comme axes principaux.

C / Contact avec le service « voirie » des Hauts-de-Seine

Une correspondance du 3 avril 2003 de la direction des infrastructures de transports du Conseil Général donne les éléments essentiels du projet d'aménagement de l'axe de la RD 50 sur son tronçon parallèle au projet TMS.

Il s'agit de créer une voie réservée de 4,50 m dans chaque sens pour le bus n° 126 (Pont de Saint-Cloud - Porte d'Orléans) sur 25 % du linéaire, en priorité sur Issy-les-Moulineaux, avec une voie par sens pour la circulation générale. Les travaux doivent se dérouler sur deux ans entre 2004 et 2005.

Le trafic moyen journalier (TMJ) observé en 2002 sur cet axe varie de 18 885 véh/j au pont d'Issy à 9 508 véh/j au carrefour de la RN 306 à Malakoff avec un maximum de 20 485 véh/j sur le tronçon Rouget-de-l'Isle - Frères Voisin, à Issy-les Moulineaux en limite Sud de Paris.

Ces travaux sont programmés en même temps que ceux de TMS

D / Contact avec le service Infrastructure du Val-de-Marne

Par télécopie en date du 4 avril 2003, la commission a demandé au directeur de l'infrastructure de communiquer les renseignements, homologues de ceux exposés dans le paragraphe précédent, concernant l'aménagement de la RD 50 et de la RD 54 A où circule le bus 125 (Porte d'Orléans - Maisons-Alfort /Ecole Vétérinaire).

La commission n'a pas obtenu de réponse.

E / Contact avec Réseaux de Transports Electriques (RTE)

Le public ayant posé, à de nombreuses reprises, des questions sur le coût de la déviation des réseaux divers situés dans l'emprise de la plate-forme du tramway, donnée ne figurant pas au dossier d'enquête en raison, selon les maîtres d'ouvrage, de la jurisprudence du Conseil d'Etat de février 2000, nous avons décidé d'obtenir ces renseignements auprès des concessionnaires concernés.

En revanche, il n'en était pas de même pour les réseaux d'électricité et de gaz. La commission a cherché à entrer en relation avec les concessionnaires concernés.

On rappelle tout d'abord que EDF a été scindé en deux entités de la même façon que l'avait été la SNCF. C'est ainsi qu'a été créé l'établissement public Réseaux de Transports Electriques, en charge des réseaux de lignes électriques d'une tension supérieure ou égale à 40 000 volts.

La commission a interrogé cet organisme par téléphone puis par télécopie en date du 23 mai 2003. La réponse n'est pas parvenue.

F / Contact avec EDF- GDF-Services

EDF est concessionnaire des réseaux de distribution électrique de tension inférieure à 40 000 Volt. La commission l'a interrogé par télécopie en date du 30 mai 2003. La réponse est parvenue de 10 juin. Elle indique un ordre de grandeur de 2 M€, somme mutualisée au niveau national, dans le cadre d'une ligne budgétaire dédiée au demandes de voirie et aux modifications suite aux demandes de tiers. L'impact du coût n'apparaît pas directement pour le client, dans la mesure où les sommes nécessaires sont allouées au sein une enveloppe annuelle d'investissements, fixée par la tutelle.

GDF n'a pas subi les modifications de structure de ses homologues électriciens. La commission est entrée en contact par télécopie du 30 mai dernier. La réponse concernant les réseaux de distribution de gaz n'est pas parvenue.

3 - ANALYSE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR LE PUBLIC

3.1 - OBJECTIONS D'ORDRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

Un certain nombre **d'observations critiques** à l'égard du projet **allègue le non-respect** de dispositions législatives ou réglementaires. Elles sont formulées en général par des personnes des bonnes connaissances en droit administratif, droit de l'urbanisme ou droit de l'environnement.

On peut considérer qu'il s'agit là de la **préparation de recours** contre les décisions d'engager la réalisation du projet que prendraient les maîtres d'ouvrage.

Bien entendu, la commission n'est pas compétente pour engager un débat sur ces thèmes, qui sont du ressort du contrôle de légalité assuré par l'Administration et de l'appréciation souveraine du juge administratif. Elle a néanmoins tenu à en dresser un inventaire à titre de compte-rendu de son dépouillement. Elle a considéré également qu'elle était tenue de respecter la légalité.

Une telle présentation est de nature à donner au lecteur du rapport ainsi qu'aux maîtres d'ouvrage et à l'Administration une idée fidèle du débat. Elle entre aux yeux de la commission dans l'objet même d'une enquête publique, qui est d'éclairer le public sur l'ensemble des enjeux du projet.

3.1.1 - La compatibilité avec le SDRIF

Il s'agit du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) approuvé par décret en Conseil d'Etat en avril 1994. Tous les documents d'urbanisme (POS / PLU) doivent être compatibles avec le SDRIF.

Or le SDRIF prévoit en ses pages 145 et 175 que le tramway T2 sera raccordé sur la PCF pour être prolongé jusqu'à la station de métro Maison Blanche, dans un premier temps, et éventuellement jusqu'à La Villette, dans un second temps, en empruntant le tronçon Est.

Le paragraphe 2.7.6 montre que la direction de la RATP est sereine face à cette objection. Elle fait remarquer que ce même grief pourrait être avancé pour s'opposer au prolongement de la ligne T 2 vers le Pont de Bezons, qui vient d'être inscrite au schéma de principe et qui n'est pas mentionnée par le SDRIF.

De plus, lors de l'instruction préalable du dossier, la DREIF (direction régionale de l'Equipement d'Ile-de-France) aurait indiqué en réunion au STIF que « *les objectifs du projet sont conformes au SDRIF* ».

Selon la RATP, il appartiendrait aux opposants de prouver que la solution TMS est incompatible avec le SDRIF.

La commission a cherché à connaître l'état des réflexions sur l'emprise de la PCF lors de l'élaboration du SDRIF. Elle s'est procurée l'étude de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAURIF) datée de 1989 intitulée : « *Remise en service de la Petite Ceinture Sud* », document élaboré dans le cadre de la préparation du SDRIF.

Il a paru intéressant de rappeler quelques phrases clés de la conclusion de cette étude.

Après avoir rappelé que la PCF est un « *élément essentiel d'un système améliorant simultanément la desserte interne de Paris, les relations entre la capitale et la petite couronne et par des correspondances ... la diffusion du trafic du réseau régional* », le rapport estime « *nécessaire d'établir un projet crédible pour l'utilisation de cette infrastructure, afin que la légitimité de la réservation de son emprise au profit d'une opération de transport en commun ne puisse pas être remise en question* ».

Le rapport ajoute que « *le souci d'intégrer la liaison de transport en commun à son environnement (doit) être un des fils directeurs du projet ...* » et que c'est « *une occasion à saisir pour traiter de nombreux îlots déstructurés et enclavés* ». L'objectif ultime était de « *contribuer à atténuer la coupure existante entre Paris et les communes voisines.* »

La carte figurant à la page 31 de ce rapport mentionne huit tronçons où la couverture de l'emprise en tranchée est jugée « *indispensable* » : il s'agit d'ouest en est de :

- ⇒ la station « Porte de Versailles » ;
- ⇒ la sortie « Ouest » du tunnel de Vaugirard ;
- ⇒ la sortie « Ouest » du tunnel de la porte de Vanves ;
- ⇒ des sorties « Ouest » et « Est » de la dalle de couverture de la « Porte d'Orléans » ;
- ⇒ la sortie « Ouest » du tunnel des Peupliers ;
- ⇒ des tronçons encadrant l'avenue d'Italie ;
- ⇒ du tronçon longeant la rue Regnault jusqu'à la rue du Château des Rentiers.

Bien que l'IAURIF ne le précise pas, il semble que les travaux envisagés visaient à construire sur la PCF un système de transport similaire à la ligne C (VMI).

On relève que la même carte signale quatre tronçons (trois dans le 15^e arrondissement et un dans le 14^e) qu'il conviendra d'équiper de protections phoniques.

Des schémas d'aménagements sont figurés sur chacun des sols artificiels ainsi créés. Sont ainsi proposées des constructions à usage d'équipements publics et d'habitation ainsi que la création de nombreux espaces verts dans des quartiers denses.

La commission constate qu'il s'agissait là d'un projet très ambitieux dans le double domaine des transports et de l'urbanisme en l'occurrence indissolublement liés. On imagine aisément qu'il se soit heurté à des obstacles budgétaires considérables, même si une partie du coût pourrait être financée par la vente de charges foncières. Cette quote-part de financement ne serait alors pas à la charge du système de transport. Mais on perçoit que le montage de l'opération n'en serait pas facilité.

3.1.2 - Le respect de la loi d'orientation des transports intérieurs

Certains intervenants allèguent que l'article 14 de la LOTI du 31 décembre 1982 modifiée et l'article 4 de son décret d'application n° 84 -617 du 17 juillet 1984 imposent une comparaison des bilans socio-économiques des partis envisagés.

Selon les tenants de cette thèse deux solutions alternatives auraient dû être étudiées :

⇒ l'utilisation de la PCF ;

⇒ la variante « zéro » c'est-à-dire le simple renforcement des lignes actuelles de PC1 et PC2, avec la priorité aux feux.

Selon les intervenants, l'absence de ces études contrevient à la loi et met le public dans l'impossibilité d'avoir une idée objective des enjeux.

Par ailleurs, selon le paragraphe 2.7.6 ci-dessus, les dirigeants de la RATP rétorquent que la LOTI ne s'applique pas à l'Ile-de-France.

La commission a également interrogé l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, le STIF. La réponse de cet organisme ne nous est pas parvenue à l'heure de la rédaction de notre rapport.

La commission n'est pas convaincue de la position de la RATP en ce qui concerne l'application (ou non) de l'article 14 de la LOTI et de son décret d'application à l'Ile de France.

En tout état de cause, l'article 4 du décret dispose que « *le dossier doit comporter Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu* ». Le dossier d'enquête ne semble pas avoir contrevenu à cette disposition.

Une autre opération a été faite concernant le « saucissonnage » du projet. Voir discussion au paragraphe suivant.

3.1.3 - Le respect du décret du 12 octobre 1977 relatif aux études d'impact

Les deux griefs les plus souvent développés sur le thème du non respect du décret n° 77 -1141 du 12 octobre 1977 sont :

- l'absence de développement sur **les raisons pour lesquelles** le projet présenté a été retenu,
- l'absence d'étude d'impact **de chacune des phases** de l'opération, qui est par ailleurs présentée comme devant se développer au moins jusqu'à la Porte de la Chapelle.

La commission n'a pas demandé à la Mairie de Paris de faire part de sa réponse à ces arguments. Elle exprime les deux remarques suivantes :

Sur le premier grief

L'article 2 demande que soit étudiées « *les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations de l'environnement, parmi les partis envisagés, le projet présenté a été retenu* ».

La page 135 du tome 2 mentionne explicitement les cinq raisons qui ont conduit les maîtres d'ouvrage à préféré la solution TMS à la solution PCF parmi les partis envisagés :

- ⇒ Les boulevards des maréchaux constituent un cadre plus urbain que la PCF et le TMS permet d'assurer à la fois une desserte locale et de mailler les lignes principales du réseau régional ;
- ⇒ TMS permet des échanges aisés avec les nombreuses lignes de bus venant de la banlieue sud ;
- ⇒ TMS répond aux exigences du PDUIF par le renforcement des transports en commun et la réduction de la part de la voiture ainsi que par le développement des circulations douces ;
- ⇒ TMS s'intègre dans une opération de requalification urbaine ;
- ⇒ TMS permet de créer une boucle autour de Paris ce que les amputations successives de la PCF ne permet plus.

A plusieurs reprises, les maîtres d'ouvrage ont rappelé à la commission que le débat sur le choix du site avait été tranché en décembre 2001 par la décision du STIF.

Il n'en reste pas moins que sur le point essentiel aux yeux des adversaires du projet, c'est-à-dire les coûts comparés d'investissement des solutions PCF et TMS, le dossier d'enquête est muet.

On peut ajouter que la comparaison des impacts environnementaux des partis envisagés par le STIF et la ville de Paris n'a pas été développée (air, bruit, impacts routiers, impacts visuels, travaux, ...).

Sur le second grief

Concernant l'absence d'étude d'impact sur la totalité de la longueur de la ligne projetée à terme, la commission rappelle les dispositions de l'article 2 du décret en référence : « *Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.* »

Selon la commission, l'exigence réglementaire ci-dessus n'impose sans doute pas d'étudier, dès l'origine d'un programme échelonné dans le temps, les impacts de l'ensemble dudit programme. Elle exige néanmoins que soient appréciées, dès l'étude de la première tranche, les conséquences sur l'environnement (y compris humain) des tranches ultérieures qui confèrent à l'ensemble une échelle différente.

3.1.4 - Le contenu de la concertation préalable de 2001

La délibération du Conseil de Paris en date du 29 janvier 2001 portant sur l'organisation de la concertation préalable relative au projet de tramway en rocade Sud de Paris prévoyait explicitement que celle-ci porterait sur les deux solutions PCF et TMS.

Les partisans de la solution PCF estiment que cette solution n'a pas été correctement présentée lors de la concertation préalable de juin-juillet 2001 et que les promoteurs du projet n'ont pas vraiment ouvert le débat sur l'alternative liée à la solution PCF, notamment concernant les aspects performances de transport et le coût d'investissement.

La commission n'est pas en mesure de donner un avis sur ce débat qu'elle n'a pas suivi.

Des documents relatifs au débat du 29 janvier 2001 devant le Conseil de Paris, qui ont été communiqués à la commission, il ressort que celui-ci a été confus et que la majorité d'alors n'a pas soutenu le choix du maire de Paris de l'époque, effectué en mars 2000, en faveur de la solution TMS.

Cette solution TMS avait été soutenue par la minorité de l'époque, qui a ensuite remporté les élections municipales de mars 2001. A noter que le projet TMS avait été proposé avant les élections au corps électoral par l'actuelle majorité. Il n'est donc pas étonnant que celle-ci ait maintenu son point de vue favorable à TMS lors de la concertation préalable qui a suivi sa prise de pouvoir.

Ceci étant rappelé, la commission renvoie le lecteur aux remarques qu'elle a adressées à M. le Maire de Paris lors de sa réunion du 25 avril dernier (cf. paragraphe 2.7.2). Elle pense qu'il convenait d'apporter dans le dossier soumis à l'enquête les réponses aux questions d'ordre environnemental et financier des partisans de la solution PCF, faute de quoi il n'est pas étonnant que le débat ait rebondi durant l'enquête publique.

C'est ce que la commission a constaté et c'est pourquoi elle procède à l'analyse qui figure aux chapitres 3.2 et 3.3 ci-après.

3.1.5 - L'adéquation de la procédure de l'enquête publique

Des remarques en nombre non négligeable portent une mise en cause souvent radicale de la procédure même de l'enquête publique et de son adéquation au problème posé par le présent projet.

On peut classer sous cette rubrique les observations demandant un référendum local, un débat public ou bien l'extension de l'enquête aux communes limitrophes, puisque le système de transport projeté est censé les desservir.

La commission n'a pas mission de discuter du bien fondé de ces remarques. Elle se limite à quelques réflexions.

Sur la demande de débat public

La procédure du débat public est organisée par les articles L 121-1 à L 121-5 du code de l'Environnement. Elle s'applique aux grandes opérations publiques d'aménagement d'intérêt national présentant un fort enjeu socio-économique ou ayant un impact significatif sur l'environnement. Le débat porte sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet pendant sa phase d'élaboration.

L'opération dont il s'agit a certainement un intérêt régional mais il n'est pas démontré qu'elle ait un intérêt national.

Sur la demande de référendum local

Les référendums locaux n'ont d'existence légale que depuis peu de temps. Les optimistes y voient un renforcement de la démocratie participative. Les pessimistes y verront un signe supplémentaire de l'affaiblissement de la démocratie représentative, d'autant plus que les porteurs de cette demande semblent en général limiter ce droit aux riverains de l'opération projetée. La définition du corps électoral concerné est précisée par la loi. Dans le cas présent, cela soulève des problèmes délicats, notamment de corps électoral, pour définir quelles sont les circonscriptions à consulter.

Sur la demande d'extension de l'enquête publique aux communes limitrophes

Le projet ayant son emprise uniquement sur le territoire de trois arrondissements de Paris, la législation actuelle limite le champ de l'enquête à ladite commune.

On peut remarquer qu'il n'y a pas eu de permanences de l'enquête dans les 17 autres arrondissements de Paris. Toutefois les citoyens des autres arrondissements avaient la possibilité de faire part de leurs observations dans les mairies concernées ainsi qu'à la mairie centrale ou à la préfecture de Paris ou par internet.

Il est cependant incontestable que la mise en place d'une permanence dans une mairie incite le public à participer à une enquête publique.

On doit rappeler que tout citoyen et même tout habitant n'ayant pas la qualité de citoyen peut donner son avis dans le cadre d'une enquête publique quelconque. L'ouverture d'une messagerie électronique a grandement facilité la participation à l'enquête des habitants des communes limitrophes ou même plus lointaines comme le montre le dépouillement. Les réunions publiques ont aussi vu la participation d'habitants des communes de banlieue.

Il ne faut pas oublier non plus qu'une enquête publique est une procédure lourde et coûteuse et que l'extension de son champ d'application aurait également des conséquences en termes de durée et de coût.

3.1.6 - Les remarques diverses

Sont classées sous cette rubrique des remarques écrites ou verbales ayant un objet essentiellement juridique mais dont la portée est en général faible ou bien même qui sont sans rapport direct avec l'objet de l'enquête.

La contre allée du côté impair du boulevard Lefebvre face à Paris-Expo serait privée

Cette remarque a été faite lors d'une permanence à la mairie du 15^e arrondissement par un notaire honoraire, qui a été invité à produire les documents prouvant cet état de choses curieux. Les documents attendus n'ont pas été remis.

La Mairie de Paris, informée par la commission, a répondu qu'elle s'en tenait au plan cadastral de Paris qui inclut cette contre-allée dans le domaine public viaire.

Les opposants au projet devraient bénéficier d'une assistance juridique payée par la puissance publique

Cette remarque émane d'un avocat, qui émet un jugement critique sur le projet. Dans l'esprit de l'intervenant, il s'agit de rétablir un équilibre entre le public, non informé en matière technique, administrative et juridique et l'Administration toute puissante, soupçonnée d'être manipulatrice.

Les titulaires des marchés d'études ont-ils été désignés à la suite de mise en compétition

La commission n'a pas interrogé les maîtres d'ouvrage sur ce point qu'elle estime hors de sa mission.

L'avis motivé de la Préfecture de Police ne figure pas au dossier de l'enquête

Cette demande reflète probablement la crainte inspirée à ses auteurs par les difficultés susceptibles de résulter de la réduction de capacité des boulevards des maréchaux offerte à la circulation automobile et notamment pour les services d'urgence.

La consultation de la Préfecture de Police de Paris est intervenue dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central (IMEC). Trois services centraux du ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Intérieure et des Libertés Locales ont été consultés (Défense et Sécurité Civile, Collectivités Locales et Police Nationale). La réponse du ministère a été mentionnée dans une seule lettre. Celle-ci invite les maîtres d'ouvrage à mettre au point le projet, en concertation étroite avec la brigade des sapeurs pompiers et avec la Préfecture de Police, notamment pour l'organisation des secours. Il n'est pas d'usage que les échanges de correspondances dans le cadre de l'IMEC (considérés comme documents préparatoires) soient produits dans le dossier d'enquête soumis au public.

Sur sa demande, ce dossier a été communiqué à la commission, qui rappelle que la clôture de l'IMEC est intervenue le 9 décembre 2002. L'enquête publique n'a pu être engagée qu'à l'issue de cette procédure. La commission a constaté au cours de sa réunion avec la Préfecture de Police que la direction de la circulation était bien au courant de l'opération et qu'elle est en mesure de faire connaître son point de vue.

3.2 - THEME 1 : CHOIX DU MODE DE TRANSPORT ET DU SITE

Un thème très controversé : l'opportunité du choix

Comme l'ont montré les observations recueillies, le choix de l'option TMS se heurte à des contestations fortes et nombreuses majoritaires dans tous les registres. Cette opposition est moins marquée sur les messages électroniques issus du 13^e arrondissement. Les avis favorables sont à quasi égalité dans le 14^e arrondissement, et sont majoritaires dans le 15^e arrondissement.

Les unes, qui ne sont d'ailleurs pas les plus nombreuses, portent sur le mode de transport choisi : RER, métro, tramway sur rail ou tramway sur pneus, tramway ou bus ?

Les secondes, de loin majoritaires, s'étonnent de l'abandon de l'emprise de la PCF, qui se trouve à moins de 100 m au Nord des boulevards des maréchaux sur la majeure partie de son tracé. Les axes de ces voies ne divergent nettement qu'à proximité de la porte d'Italie jusqu'à l'avenue d'Ivry, soit sur environ 700 m.

Les opposants justifient leur position à partir des données du rapport initial du STIF, daté de 1996-98, actualisé en 1999-2000, qui compare les deux systèmes de transport implantés sur ces deux emprises parallèles dans l'hypothèse de la prolongation de la ligne du tramway T2 (appelé à l'époque Trans Val-de-Seine / TVS) jusqu'à la porte d'Ivry.

Il convient de rappeler que cette hypothèse est pour l'instant abandonnée, puisque le schéma de principe retenu par le STIF limite la prolongation de T 2 à la Porte de Versailles sans emprunter le tronçon de la PCF entre la station RER C Boulevard Victor et la porte de Versailles. L'itinéraire retenu pour cette prolongation passe à proximité des limites communales de Paris et d'Issy-les-Moulineaux.

3.2.1 - Les aspects financiers

Après avoir rappelé les données essentielles de cette étude de faisabilité la commission évoque la mise à jour de cette étude, effectuée par les maîtres d'ouvrage à la demande de la commission pour établir la comparaison des deux solutions, telle que l'ont souhaitée de nombreux participants à l'enquête.

Cette comparaison inclut non seulement le coût d'investissement initial mais aussi les coûts de fonctionnement cumulés sur 40 ans, le tout exprimé en monnaie constante.

La commission ne sera en mesure de se faire une opinion clairement justifiée, pour ce chapitre concernant ce seul aspect du système de transport, qu'après avoir dressé ce tableau comparatif.

A. / Arguments des opposants à la solution TMS

Les tableaux permettent une comparaison simple des coûts d'investissement de chaque solution telle qu'elle figure dans le rapport STIF susmentionné, base de leur argumentation. Unité : MF, valeur 01/1996.

a / Hypothèse : pas de raccordement de T 2 sur la PCF

Tableau n° 1

Désignation	PCF	TMS
1° / Acquisitions foncières	-	5
2° / Plate-forme et réhabilitation des ouvrages	356	465
3° / Stations, accès et correspondances	515	35
4° / Garage-atelier Gobelins	95	95
5° / Protections phoniques	145	-
6° / Déviation des réseaux	-	200
7° / Recalibrage, voies HBM, autres travaux de voirie	-	900
Total axe Garigliano-Porte d'Ivry	1 111	1 700

⇒ **Conclusion** de la commission : différence de coût en faveur de la PCF : 589 MF.

b / Incidence du raccordement de T 2 sur la PCF

Tableau n° 2

Désignation	PCF	TMS
1° / Extension des gares TVS à 60 m	56	-
2° / Extension de l'atelier d'Issy-Plaine	53	53
3° / Trémie de raccordement de TVS	-	60
Total raccordement de T 2	109	113

⇒ **Conclusion** de la commission : l'avantage de la solution PCF s'accroît de 4 MF supplémentaires, soit 593 MF.

N. B. : L'extension des stations de TVS, devenu T 2, à 60 m étant en cours, la commission estime qu'elle peut supprimer le poste correspondant, ce qui porte à **60 MF** l'écart en faveur de PCF. L'écart cumulé devient donc de **649 MF**.

c / Incidence du matériel roulant

Tableau n° 3

Désignation	PCF	TMS
1° / Rames nécessaires sur la rocade sud	330 (24)	290 (21)
2° / Rames de renfort sur Issy – Défense	220 (16)	-
Total matériel roulant	550	290

⇒ **Conclusion** de la commission : l'avantage de la solution PCF diminue de 260 MF et se trouve ramené à **389 MF**.

d / Récapitulation

Dans l'étude STIF, le coût total de la solution **PCF** s'élevait donc à **1 770 MF**. Le coût total de la solution **TMS** était de **2 103 MF**, soit un écart final de **333 MF** en faveur de la solution PCF. Tels sont les chiffres sur lesquels raisonnent les partisans de la solution PCF.

⇒ **Conclusion** de la commission : l'avantage de la solution PCF est de **389 MF** comme il est dit au paragraphe précédent.

e / Discussion de la commission

Remarque n° 1 : On peut objecter que l'imputation des 16 rames nécessaires à l'accueil de la clientèle du tronçon en service entre « La Défense » et « Issy-Val-de-Seine » pénalise la solution PCF de façon arbitraire. Il est donc loisible de supprimer le poste correspondant.

⇒ Conclusion : l'écart positif en faveur de la PCF se trouve porté à 609 MF ;

Remarques n° 2 : Le devis de la PCF ne prend en compte que les protections phoniques. Il écarte donc l'hypothèse de la couverture des 2,6 km de tranchées ouvertes.

Il est ici nécessaire de rappeler la conclusion du rapport de l'IAURIF de 1989, qui recommandait de lier la remise en service de la PCF à une opération d'aménagement de la plupart des portions en tranchées ouvertes traversant un tissu urbain dense. Il est vraisemblable que l'étude de l'IAURIF portait sur un système de transport plus lourd qu'un tramway léger.

Remarque n° 3 : La comparaison n'a pas porté sur le trafic moyen journalier attendu de chaque solution. Cette absence de donnée a été la source d'erreurs notamment de la part des associations prônant la solution PCF.

En effet cette solution PCF ayant une zone d'attraction plus étendue que la solution TMS (ainsi qu'une accessibilité plus difficile), elle est plus soumise au phénomène des pointes du matin et du soir. Les chiffres à prendre en considération pour la fréquentation journalière sont respectivement de 135 000 voy/jour ouvrable (PCF) et de 95 000 à 100 000 voy/ j o (TMS).

Remarque n° 4 : Le rapport STIF est muet sur les coûts de fonctionnement annuels de chaque système de transport.

Remarque n° 5 : Le rapport STIF ne prend pas position sur le maintien ou non d'un service de cabotage par bus sur les boulevards des maréchaux dans l'hypothèse de la mise en service d'un tramway sur la PCF. Rappelons en effet que le service bus actuel des lignes PC1 et PC2 dessert 23 stations sur ce tronçon (interstation moyenne : 340 m).

Les données brutes ci-dessus permettent de comprendre le raisonnement développé par les partisans de la PCF : c'est la solution la plus efficace et la plus sûre en matière de transport de personnes, c'est la plus économique en terme d'investissement. Elle maintient la capacité de trafic automobile sur un axe déjà très chargé. Elle minimise les nuisances en cours de chantier, dès lors son adoption relève de l'évidence. Pourquoi les décideurs de l'Etat, de la Région et de la Mairie de Paris s'obstinent-ils à adopter une solution, qui présente des inconvénients exactement symétriques des avantages énumérés ci-dessus ?

Telle la question que la commission a posée aux maîtres d'ouvrage.

Ceux-ci y ont répondu par leurs correspondances en date des 24 avril 2003 et 4 juin 2003 que l'on trouve en annexes n° 5 au rapport.

B / La réponse des maîtres d'ouvrage

Le paradoxe apparent exposé au paragraphe précédent a conduit la commission à demander des explications aux maîtres d'ouvrage dès le début de sa mission. Les promoteurs ont fait part de leur conviction que le devis de la solution PCF ne pourrait pas être respecté pour deux raisons principales :

La première est celle-là même, qui est développée dans l'étude de l'IAURIF de 1989 déjà citée. Elle est, de plus, corroborée par l'expérience de la ligne C du RER au milieu des années 1980. Ce projet a vu son coût multiplié par trois entre les études initiales et le coût final dans les 16^e et 17^e arrondissements. Les riverains de la ligne se sont émus des nuisances sonores et la demande de couverture des tranchées ouvertes est devenue irrésistible.

On peut toutefois remarquer que le prix de la couverture directement imputable au système de transport devrait se limiter à la protection phonique. Le surcoût de création de sols artificiels devrait être imputé à l'opération d'aménagement urbain qui lui est associée.

Dans l'étude STIF en référence ce surcoût latent n'a pas été intégré à l'estimation au motif que le tramway, matériel ferroviaire léger, est réputé silencieux, au contraire du matériel SNCF lourd mis en ligne sur son service banlieue.

Toutefois l'emprise, qui ne voit plus passer de trains sur la majeure partie de son tracé, est une zone de calme remarquable (Laeq : 48 dBA). Avec 30 passages à l'heure de pointe et à vitesse de l'ordre de 60 km/h, il est certain que l'émergence sonore sera sensible. C'est la raison pour laquelle l'IAURIF avait mis, comme condition à la reconnaissance de la légitimité de la remise en service de la PCF, la réalisation d'opérations d'aménagement sur les dalles de couverture des parties en tranchée ouverte (2,6 km).

Selon la RATP la seconde source de surcoût réside dans l'évolution des normes de sécurité dans les tunnels à la suite des accidents graves survenus récemment tant dans des tunnels routiers que dans des tunnels de transports guidés (funiculaire en Autriche).

a / Actualisation des devis d'investissement

Dès lors, le tableau comparatif n° 1 ci-avant, actualisé en francs constants de janvier 2000 (pour faciliter la comparaison de l'évolution des estimations des maîtres d'ouvrage) a évolué ainsi :

Devis PCF seule (valeur 01/2000)	Montant	Montant	Devis TMS (valeur 01/2000)
1° / Plate-forme et réhabilitation ouvrages	394,9	515	1° / Plate-forme et stations
2° / Stations, accès et correspondances	571,4		
3° / Garage atelier Lucotte	184,3	155	2° / Garage-atelier Lucotte
4° / Protections phoniques	160,3	500	3° / Aménagement de voirie
		40	4° / Travaux sur ouvrages
		5	5° / Provisions
S/Total axe Garigliano-Porte d'Ivry	1 311,4	1 215	S/Total Contrat Etat-Région
5° / Raccordement atelier Lucotte à PCF	65,6	29,5	6° / Surcoût atelier-garage Lucotte
6° / Accès supplémentaires aux stations	135,1	164	7° / Requalification urbaine
7° / Mise aux standard métro des stations	21	98,4	8° / Déviation réseaux SAGEP
8° / Couvertures des tranchées ouvertes	600,2	78,7	9° / Déviation autres réseaux
9° / Sécurité d'exploitation souterrains	268,9	23	10° / Part non amortie voies réservées
S/Total Plus-Values	1 090,8	393,6	S/Total Plus-Values
10° / Matériel roulant	240,1	336	11° / Matériel roulant
TOTAL GENERAL PCF seule	2 642,3	1 944,6	TOTAL GENERAL TMS

b / Remarques de la commission

L'écart d'investissement initial en faveur de la solution TMS est de **697,7 MF**. La solution PCF présente un surcoût de 35,8 %.

Remarque n° 1 : la différence de coût sur le poste « matériel roulant » entre les deux solutions qui assurent à peu près le même trafic journalier s'explique par la différence de leurs vitesses commerciales. Le parc nominal de la solution PCF est de 15 rames alors que le poste n° 11 de TMS porte 21 rames y compris la réserve de sécurité.

Le poste n° 10 de la solution PCF pourrait donc être majoré de **2 rames** soit **32 MF**. Le total de l'estimation devient

L'écart d'investissement initial serait porté à **729,7 MF** en faveur de TMS.

Remarque n° 2 : le devis de la PCF ne peut pas prendre en compte (à ce stade de l'étude) une **réduction** tenant compte de la **vente de charges foncières** sur les dalles de couverture. Ces moins-values éventuelles dépendent du parti d'aménagement qui serait adopté par la Mairie de Paris, étant précisé que dans l'étude IAURIF de 1989 une superficie importante était destinée à des équipements publics (constructions et espaces verts) à la charge de la collectivité locale. La construction de la dalle lourde impose en tout état de cause un **portage financier** d'assez longue durée en attendant la définition puis l'engagement d'un programme d'aménagement.

Remarque n° 3 : le devis de TMS présenté par les maîtres d'ouvrage intègre la quote-part non amortie des déviations de réseaux (à l'exception éventuellement de ceux de la CPCU - Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain) correspondant à l'anticipation de leur renouvellement, qui est directement liée au projet TMS. Les opérations provisionnées pour les prochaines années ont été déduites.

Le réseau SAGEP est pris en compte pour 15 M euros (soit 98,4 M F au lieu de 55 M euros soit 360,8 MF), les autres réseaux sont imputés pour un montant cumulé de 12 M euros (soit 78,7 MF au lieu de 174,8 MF).

Les déviations de réseaux ne sont pas à la charge des maîtres d'ouvrage en application de la jurisprudence du Conseil d'Etat de février 2000 qui met ces frais à la charge des concessionnaires de voirie en application du « *principe de précarité du domaine public viaire* » dès lors que les travaux engagés par le maître d'ouvrage « le sont dans l'intérêt du domaine public et qu'ils sont conformes à la destination de la voie. »

Par ailleurs le STIF estime ne pas devoir les prendre en compte dans les bilans socio-économiques justifiant l'intérêt du projet. Cet aspect du calcul socio-économique ayant été contesté la commission examine plus loin les conséquences économiques de ces frais de déviation de réseaux sur la prestation des concessionnaires concernés et en dernier ressort sur le consommateur.

Remarque n° 4 : par rapport à l'estimation STIF de 1996, le coût des travaux d'infrastructure a augmenté de l'ordre de 10 % en francs courants (ce qui correspond à la dérive de l'indice général des prix de travaux publics entre ces deux dates), tandis que celui du matériel roulant est resté stable (ce qui traduit l'effet de la concurrence entre les constructeurs et de leurs économie d'échelle du fait de l'augmentation des commandes publiques).

c / Comparaison des coûts d'exploitation

Les réponses des maîtres d'ouvrage qui figurent en **annexes n° 5** nous donnent les informations suivantes :

- ⇒ Coût d'exploitation annuel de la ligne **PCF** (Boulevard Victor à Porte d'Ivry) :
8,7 M € (**57,1 MF**), coût unitaire du voyage (pour 29,1 millions) : 0,259 € (1,7 F) ;

- ⇒ Coût d'exploitation annuel de la ligne **TMS** :
9,9 M € (**64,9 MF**), coût unitaire du voyage (pour 28 millions) : 0,354 € 2,32 F,
majoration de **18,4 %** ;
- ⇒ Coût d'exploitation de la ligne PC 1 ⁽⁵⁾ et ⁽⁶⁾ : 10,1 M € (**66,3 MF**) ;
- ⇒ Coût d'exploitation annuel d'un bus de cabotage (8,2 millions de voyages) sur les
boulevards des maréchaux en cas de choix de PCF) :
4,8 M € (31,5 MF), coût unitaire du voyage : 0,598 € (3,92 F).

Première constatation :

Le coût d'exploitation de PCF est inférieur à celui de TMS de l'ordre de 12 %.

Deuxième constatation :

Le coût d'exploitation de TMS est inférieur au coût actuel des bus PC1, alors qu'il assure un trafic supérieur de l'ordre de 33 % (100 000 voyages/jour au lieu de 65 000, sur le même tronçon).

Troisième constatation :

Il est légitime d'estimer que la solution PCF rend obligatoire le maintien d'un service de bus sur les boulevards des maréchaux. En effet les partisans de cette solution le demandent avec une quasi unanimité. De plus une analyse de l'accessibilité de cette ligne conduit à cette conclusion (longueur des interstations, correspondances bus, densité d'emplois et de logements).

Dans ces conditions le coût d'exploitation annuel de la solution PCF avec cabotage sera égal à 13,5 M € (88,55 MF) à comparer au 9,9 M € (64,94 MF) de la solution TMS. Celle-ci, se révèle donc plus économique que la solution PCF. Elle dégage un bonus annuel de 3,6 M € soit 23,61 MF de valeur 01/2000. La différence de la qualité de service des deux solutions sera analysée plus loin.

Nous avons calculé le montant consolidé de ce bonus d'exploitation sur une période de 40 années s'étendant de l'année 2007 à l'année 2046. Celui-ci s'élève à 177,3 MF (valeur 01/2000).

L'écart cumulé sur 40 ans des frais d'investissement (729,7 MF) et de fonctionnement (177,3 MF) des solutions en concurrence atteint 907 MF (valeur 01/2000) en faveur de la solution TMS.

Telle est la raison économique parmi d'autres pour laquelle les promoteurs du projet ont retenu cette solution. La commission regrette toutefois que ces données n'aient pas figuré dans le dossier d'enquête pour une information complète du public.

5 Y compris les *frais d'entretien des installations fixes de voirie*, estimés à **0,25 M €** par an (ne font pas l'objet d'une comptabilité analytique par ligne).

6 Y compris les amortissements des installations fixes de l'exploitant (dépôts, bus, ateliers, etc.).

d / Discussion sur le non raccordement de la ligne T2 sur la PCF

La commission n'aborde cette discussion qu'avec circonspection car elle n'entre pas directement dans le cadre de sa mission. Toutefois elle a été relancée par les partisans de la solution PCF. Le résultat des simulations de trafic sur cette emprise dans l'hypothèse d'un non-raccordement de la ligne T2 en montre l'importance (perte de 31 000 voyages/jour).

Cette question a fait l'objet d'une première concertation préalable entre juin et septembre 2001 dans le 15^e arrondissement de Paris et dans la commune d'Issy-les-Moulineaux. Celle-ci a mis en évidence les vives inquiétudes des riverains de la PCF entre les stations Boulevard Victor et Porte de Versailles, section où la ligne est en remblai de grande hauteur (8 à 10 m) ou sensiblement au niveau du sol. L'autorité organisatrice en avait conclu que RFF devrait « réduire ces inquiétudes » et « trouver les compromis qui satisferont les partenaires ... »

Un certain nombre d'amendements au projet avait été proposé au cours de cette concertation. Ils ont été soumis à l'examen d'une commission dite « commission du suivi ».

A l'issue de cette analyse il est apparu que la seule alternative réaliste à l'utilisation de l'emprise PCF était un tracé au Sud du boulevard périphérique, tout en reconnaissant qu'il y aurait une redondance entre les projets TMS et T2 prolongé dans leurs tracés parallèles à environ 200 m de distance.

Cette seconde solution a été mise en concertation préalable du 20 février au 20 avril 2002 à Issy-les-Moulineaux et du 20 mars au 20 avril 2002 dans le 15^e arrondissement. Le bilan tiré de cette seconde concertation a conclu à un avis favorable du public pour ce prolongement de la ligne T2 de la station Issy - Val-de-Seine à la Porte de Versailles. Ce projet a été inscrit au schéma de principe du STIF. Il sera soumis à enquête publique dans quelques mois. Signalons qu'il prévoit la création de deux stations intermédiaires nouvelles :

- ⇒ La première dénommée Porte de Sèvres en communication courte avec la station de ligne de métro n° 12 Place Balard et à proximité de l'équipement Aquaboulevard ;
- ⇒ La seconde dénommée Porte d'Issy au droit de la rue de la Porte d'Issy face à un front bâti dense.

On peut en conclure que la décision du STIF de découplage de T2 de la PCF en ramenant son trafic journalier à 104 000 voyages fait perdre une grande partie de sa pertinence à la mise en place d'une solution tramway sur l'emprise PCF.

Dès lors que TMS serait réalisé le tronçon Sud de la PCF conserverait pour le long terme l'intérêt précieux de permettre de réaliser un transport de voyageurs de type RER complétant le maillage du réseau régional.

Au moins deux hypothèses sont envisageables, selon les observations présentées :

- ⇒ Création d'un barreau Boulevard Victor – Masséna, intégré à la ligne C du RER desservant le sud de Paris et soulageant le tronçon central dont les difficultés de fonctionnement sont connues ;

- ⇒ Création d'une rocade, intégrant les 23 km de l'emprise PCF (Boulevard Victor - Batignolles), le tronçon de T2 Boulevard Victor - La Défense et la section La Défense - Batignolles qui existe en grande partie. Cette solution est une contre proposition proposée par l'association Orbital lors de la présente enquête.

e / Discussion sur les conséquences économiques des déviations de réseaux

L'impact des déviations de réseaux doit être examiné dans ses conséquences au niveau macro économique étudiées ci-dessus. Il minorera le résultat du bilan socio-économique du système de transport présenté dans le dossier d'enquête.

Le montant de la part non amortie de réseaux est 177,1 MF (27 M €). Il porte le devis initial de 1 551 MF (cf. page 245 du tome II) à 1 728,1 MF, soit une majoration de 11,4 % . Les taux de rentabilité immédiate et interne annoncés s'en trouvent minorés dans la même proportion.

Si l'on prend en compte les dépenses brutes de déviation des réseaux (compte non tenu de leur coefficient de vétusté) comme le suggèrent certains intervenants en soutenant que les sommes dépensées sur le projet auraient pu s'investir ailleurs, le devis est porté à 77 M € (505,1 MF), la majoration atteindrait 32,5 %..

Dans ce dernier cas le taux de rentabilité économique immédiate est ramené à 13 % (au lieu de 17,2 %) et le taux de rentabilité interne passerait à de 20,7 à 15,6 %.

Il convient d'examiner les conséquences de ces dépenses sur les services produits par les concessionnaires concernés.

1° / SAGEP

Il est intéressant d'examiner le cas de la SAGEP car c'est le concessionnaire qui est amené à exposer les dépenses les plus élevées (360,8 MF) et dont le service est très sensible, le consommateur étant très attaché à l'évolution du prix de l'eau. Nous renvoyons le lecteur à la note de ce concessionnaire qui figure en annexes n° 5.

SAGEP finance sur fonds propres 40 M € sur les 55 M € figurant au devis. Elle négocie actuellement avec les deux compagnies chargées de la distribution de l'eau à Paris (rive droite et rive gauche) pour qu'elles participent financièrement à hauteur des 15 M € restants car elles disposent de provisions pour renouvellement de leur réseau atteignant 43,4 M € à la fin de l'année 2001.

SAGEP estime que cette opération ne constitue pas une dépense supplémentaire, puisque ses canalisations âgées de 70 à 100 ans devaient être renouvelées du fait que l'état de certaines d'entre elles le nécessite. Il s'agit donc d'une anticipation de dépense, qui crée incontestablement une pointe de dépenses dans un programme d'investissements, qui sans cela aurait pu être étalé.

En ce qui concerne l'impact sur le prix de l'eau, SAGEP maintient que celui-ci sera « nul » et elle en fait la démonstration sur la base d'un amortissement en 25 ans (durée très courte eu égard à l'expérience écoulée) et en tenant compte de sa production annuelle de 215 millions de m³. L'impact serait de 0,01 €/m³, soit une variation analogue à la dérive trimestrielle du prix de l'eau : 0,010 3 €/m³ au 3^e trimestre 2002, 0,007 €/m³ au 4^e trimestre 2002 et 0,003 2 €/m³ au 1^{er} trimestre 2003.

Par ailleurs SAGEP montre que le programme d'investissement anticipé lié au projet TMS reste à l'échelle des programmes d'investissements observés ces dernières années : 80,4 M € en 2001 et 68,3 M € en 2002.

La commission constate que SAGEP a la possibilité de différer d'autres investissements et de lisser son programme.

La commission a cru comprendre que le Conseil d'Etat a réaffirmé le principe de précarité de l'occupation du domaine public viaire notamment sur le constat que les réseaux sont amortis sur de longues durées, que leur durée de vie réelle est largement supérieure et que, dans ces conditions, l'aléa représenté par une opération de voirie conduisant à des renouvellements anticipés n'est pas de nature à bouleverser l'économie des contrats de concession.

2° / Réseau de transport d'Electricité

La commission a posé les mêmes questions à ce concessionnaire en charge du réseau de transport d'électricité sur la totalité du territoire. Il détient les lignes d'une tension supérieure ou égale à 40 000 volts (40 KV). Ce concessionnaire perçoit des péages sur les débits d'énergie électrique circulant dans son réseau. Ses clients sont les producteurs d'électricité qui vendent directement de l'énergie à de gros consommateurs (industriels) ou à EDF ainsi qu'à des distributeurs locaux qui alimentent les « petits » clients.

RTE opère une péréquation à l'échelon national. Il était donc intéressant de savoir quel était la quote-part du montant de l'opération TMS (environ 5 M € - 32,8 MF) dans son budget « *investissements d'extension de réseau* » ou « *provisions pour grosses réparations* ». La commission souhaitait en dernière analyse connaître l'impact propre à l'opération TMS sur le prix du kwh transporté.

La réponse à ces questions n'est pas parvenue lors de la rédaction du rapport. Toutefois il est évident que le poids de l'opération TMS doit être très faible dans les budgets ci-dessus. L'impact sur le prix du service doit permettre un lissage analogue à celui constaté dans l'exemple de SAGEP.

3° / EDF

Ce distributeur est propriétaire des câbles électriques d'une tension inférieure à 40 KV. Il a indiqué verbalement une enveloppe d'investissement de 5 M € (32,8 MF) et le principe d'une péréquation nationale. La commission a posé les mêmes questions que ci-dessus aux responsables régionaux des investissements.

Lors de la rédaction du rapport, la réponse n'est pas parvenue. Il n'est pas interdit de tirer des conclusions identiques à celles figurant au paragraphe précédent. Il est rappelé que les prix de vente du kwh restent des prix administrés, fixés en concertation avec l'Etat. Ils seront prochainement libérés. Pour l'instant la possibilité pour le concessionnaire de répercuter ce sur-investissement sur le consommateur est donc nulle.

4° / GDF

La commission est entrée en contact avec ce concessionnaire. Sa réponse n'est pas parvenue. La commission a adopté un investissement du même ordre de grandeur que celui du distributeur EDF, soit 5 M € (32,8 MF)

5° / France-Télécom

Le montant de l'investissement à la charge de ce concessionnaire (11,66 M €) figure dans le dossier de l'IMEC.

Ce concessionnaire effectue une péréquation nationale des investissements réalisés sur ses réseaux.

C / Avis de la commission

a / Sur l'alternative PCF/TMS

La commission constate que la prise en compte des nouvelles normes de sécurité dans les tunnels et des frais de couverture quasi inéluctable des tronçons en tranchées ouvertes bouleverse le bilan financier de la solution PCF, qui se trouve porté à 2 678,2 MF (y compris le matériel assurant la marge de sécurité). Même si on ne prend pas en compte la dalle de couverture au motif qu'elle serait intégralement mise à la charge d'une opération d'aménagement distincte du système de transport, l'écart avec le devis TMS atteint encore 133,5 MF, soit un dépassement de 6,9 %.

Les données sont récapitulées ci-dessous :

Désignation	Nombre de voyages	Coût annuel	Prix unitaire du voyage
PCF seule	29,1 M/an	8,7 M €	0,259 €
TMS	28 M/an	9,9 M €	0,354 €
Bus de cabotage	8,2 M/an	4,8 M €	0,598 €

Commentaire :

- ⇒ PCF seule : même si l'exploitation dégage une économie annuelle de 1,2 M € (7,81 MF, valeur 01/2000) le montant cumulé sur 40 années (2007 à 2046) des économies d'exploitation par rapport à la solution TMS reste limité à 54,8 MF, valeur 01/2000). Celle-ci ne compense pas complètement l'écart initial de 133,5 MF.

⇒ PCF plus bus de cabotage : l'exploitation de TMS (9,9 M €) est plus économique que la solution PCF plus bus de cabotage sur les boulevards des maréchaux (13,5 M €). Cette solution compense la perte d'accessibilité au système de transport PCF des riverains. L'économie cumulée sur 40 années s'élève à 177,3 MF.

Comparaison des coûts de revient unitaire des voyages

Le coût de revient du voyage de la solution PCF seule est le moins cher : la différence de prix avec TMS atteint 18,4% en valeur relative, du fait d'une fréquentation supérieure de 4 %.

La comparaison du coût de revient unitaire du voyage dans la solution PCF plus bus de cabotage avec celui de la solution TMS est faite à l'aide du tableau ci-dessous :

Désignation	Nombre de voyage	Coût annuel	Prix unitaire
PCF + bus de cabotage	37,3 M/an	13,5 M euros	0,362 euro
TMS	28 M/an	9,9 M euros	0,354 euro

Le nombre de voyages adopté pour la solution *PCF plus bus de cabotage* est l'addition des estimations de trafic des *PCF et bus de cabotage* prises isolément.

Faute de connaître les arbitrages des usagers entre PCF et bus de cabotage, certains des voyageurs de la solution *PCF plus bus de cabotage* sont certainement comptés deux fois.

Le trafic annuel sur la rocade Sud ne peut pas être égal à la somme des trafics pour chacune des lignes. Le scénario adopté majore l'efficacité économique.

Le prix pondéré du voyage de la solution *PCF plus bus de cabotage* ne dépasse alors le prix unitaire de la solution TMS que de 2,3 %. Il s'agit évidemment d'une évaluation par défaut. Si la proportion des voyages comptés deux fois atteignait 20 %, l'écart des prix unitaires serait porté à 23,4 %.

Dans une telle hypothèse le trafic annuel sur la rocade Sud atteindrait 30,9 Millions de voyages et serait supérieur à celui des deux autres hypothèses.

Il s'agirait d'une offre de service de meilleure qualité que celle de TMS ou de celle de PCF seule. Le coût de cette ligne de bus maintenue doit être rapproché du coût global du réseau de surface organisé par le STIF, observation relevée par le public.

La seule RATP exploitait 315 lignes de bus en l'an 2001. Cette ligne supplémentaire représenterait environ 0,3 % des sommes allouées par le STIF au réseau d'autobus de la RATP.

Avant d'en terminer sur l'aspect coût on peut signaler que le contrôle d'accès des stations de la solution PCF (poste 7 du devis de PCF, soit 21 MF) a un impact positif de réduction de la fraude, donc sur la recette unitaire du voyage.

Ce gain constitue un retour sur investissement. Il est permis de penser que la fraude sera probablement plus importante sur TMS.

Sur le vu des nouvelles données économiques communiquées la solution PCF a perdu l'avantage financier qui avait retenu l'attention de ses partisans.

Il reste à examiner les caractéristiques techniques de chacune des solutions en présence.

b / Sur les autres alternatives proposées lors de l'enquête

La commission n'a pas analysé l'hypothèse tram-train (solution ferrée qui a des applications en Allemagne, véhicules aptes à passer du domaine ferroviaire au domaine routier).

Elle n'en avait, ni le temps ni les moyens.

Au demeurant, s'agissant d'une solution très semblable à la solution PCF, il n'était pas très utile d'y consacrer beaucoup d'énergie.

La commission n'a pas non plus analysé l'hypothèse « tramway sur pneus » en cours de rodage (pas encore convaincant) à Nancy et à Caen.

Au demeurant cette solution paraissait inadaptée en matière de capacité.

Les véhicules sont limités à 24,50 m par le code de la Route.

La commission n'a pas étudié sur le plan financier la solution de l'augmentation des fréquences du bus PC1 eu égard, d'une part, aux réticences des maîtres d'ouvrage et de l'autorité organisatrice, et d'autre part, aux difficultés de gestion de la ligne, perçues lors de l'expérience du 27 mai 2003.

3.2.2 - L'effet de réseau

A / Rappel des données des maîtres d'ouvrage

Afin de disposer des données techniques établies sur la base du rapport du STIF actualisé en février 2000, l'ordre de l'exposé est inversé du fait du caractère essentiellement technique de ce sujet.

Les critères de comparaison des deux solutions sont résumés dans le tableau suivant :

Désignation	PCF	TMS
Nombre de stations	13 ou 14 (Poterne Peupliers)	17
Interstation moyenne	640 m (ou 590)	490 m
Population et emplois desservis	240 500 (ou 243 400)	249 100
Temps de parcours	17 minutes	24 minutes*
Vitesse commerciale	28 km/h	20km/h *
Voyages à l'heure de pointe du matin	17 000	10 400 à 12 500 ⁽⁷⁾ si rac. TVS 7 700 à 9 100 ⁽⁸⁾ si ligne isolée
Part des utilisateurs parisiens (O D)	27 %	30 %
Part utilisateurs petite cour.	59 %	57 %
Part utilisateurs grande cour.	18 %	15 %
Flux maximal par sens	5 500/h si aménagement des correspondances	5 050 /h*
Nombre de voyages/jour ouvrable *	104 000 v/jo *	100 000 v/jo *
Nombre de voyages annuels *	29,1 millions/an *	28 millions/an *
Nombre de correspondances RER	2 stations RER : B et C	2 stations RER : B et C
Nombre de correspondances métro	5 stations : lignes : 4, 7 (2 antennes), 8,12,13, 14 à terme	9 stations : lignes : 4, 7 (1 antenne), 8,12,13,
Nombre de correspondances bus	12 lignes de bus Paris 14 lignes banlieue	13 lignes Paris 19 lignes banlieue
Temps correspondance RER/métro	2 minutes 20''	2 minutes 20 secondes
Adéquation PDU	Pas de redistribution obligée des espaces de voirie ⁽⁹⁾	Adéquation parfaite
Incidence circulation générale	Néant	Réduction de capacité des boulevards : 20 à 25 %
Transfert voiture >TCSP	7% sans raccordement T2	7%
Incidence stationnement	Néant, sauf politique volontariste indépendante	- 149 dans 13 ^e arr. * - 177 dans 14 ^e arr. * - 82 dans 15 ^e arr. *
Incidences diverses	Edicules sur trottoirs pour accès	Déplacement 2 marchés ⁽¹⁰⁾ Abattage de 100 arbres ⁽¹¹⁾

7 Commentaire de la commission.

8 Commentaire de la commission.

9 Commentaire de la commission.

10 Les marchés sont finalement maintenus dans le dossier d'étude d'impact.

Nota : les données marquées d'un astérisque * sont des données actualisées en 2003 par la RATP, les autres sont issues du rapport du STIF, notamment celles relatives à l'attrait de la ligne sur la demande émanant des petite et grande couronnes. Il en est de même du transfert modal attendu.

A capacité suffisante les **critères** qui caractérisent l'effet de réseau sont :

- ⇒ le **temps de parcours** ;
- ⇒ l'**impact** du système de transport sur la **demande de déplacements** à Paris, en petite et en grande couronne ;
- ⇒ le **nombre de correspondances** avec le RER, le métro et les bus ;
- ⇒ et le **transfert modal** espéré de la part des automobilistes.

La commission a relevé que le temps de parcours figurant dans le dossier n'intègre pas les temps d'attente et la durée des trajets terminaux (notamment à pied). Le critère retenu par les études ne rend pas compte du vécu de l'utilisateur. Ce défaut méthodologique a une incidence significative pour les petits trajets et pour les suppressions de stations.

a / Incidence du raccordement de T 2 sur la PCF

L'importance du non-raccordement de la ligne T2 sur la PCF, qui amène une perte de fréquentation de l'ordre de 31 000 voyages/jour selon les simulations initiales, doit être rappelée. L'aspect « origine-destination » du trafic de T2 n'est évoqué que de manière très indirecte dans le courrier du 24 avril 2003 des maîtres d'ouvrage (annexe n° 5). Cette perte de trafic affecte d'évidence la section Boulevard Victor - Porte de Versailles.

Cette hypothèse est corroborée par le rappel de l'historique des études engagées à la demande du Conseil Général des Hauts-de-Seine, qui se sont limitées dans un premier temps à un prolongement à au métro place Balard . Puis, devant des difficultés liées à la situation de la ligne en remblai élevé, l'étude du prolongement à été étendue à porte de Versailles. Faute d'une actualisation des simulations de l'attrait du projet sur la demande globale, la commission se fonde sur l'hypothèse initiale prévoyant le raccordement de T2 sur la PCF.

Le modèle de simulation montre que la PCF attire plus que TMS les habitants de la grande couronne (18 % contre 15 %) et de la petite couronne (59 % contre 57 %). A contrario TMS attire plus de parisiens que PCF (30% contre 27 %). On relève que les écarts restent néanmoins faibles. Les deux solutions intéressent plus les habitants de banlieue que ceux de Paris (respectivement 77 % PCF et 72 % TMS).

b / Commodités comparées des hypothèses TMS et PCF seule

En matière de correspondances avec le RER les situations sont équivalentes. Pour les correspondances avec le métro la comparaison est contrastée.

11 L'étude d'impact prévoit l'abattage de 250 arbres le long des boulevards et 160 arbres pour l'atelier-garage

Si la PCF a moins de correspondances que TMS dans l'immédiat (5 contre 7), elle dispose de l'avantage d'une correspondance longue (140 m) mais efficace à Maison Blanche, qui lui assure un maillage avec les deux rameaux terminaux de la ligne n° 7. A terme (plan Etat - Région 2006-2010 au plus tôt) la PCF pourra être reliée à la ligne n° 14 du métro, également à Maison Blanche, soit une 6^e correspondance, qui améliore encore l'effet réseau. Toutefois l'impact de ce futur raccordement en terme de fréquentation n'est pas précisé

Les temps de correspondance avec le RER et le métro sont donnés comme équivalents dans les deux solutions (2 minutes et 20 secondes). Il s'agit d'une moyenne mais une analyse qualitative station par station apparaît nécessaire.

Les correspondances avec les bus donnent l'avantage en nombre (13 lignes Paris et 19 lignes Banlieue contre 12 et 14 pour PCF) et en commodité à TMS. L'augmentation du nombre de correspondances de la PCF peut être obtenue par déplacement des têtes de lignes, le mode léger s'adaptant au mode lourd.

Le transfert modal espéré est équivalent dans les deux solutions (7 %). On doit rappeler que le raccordement de T2 sur la PCF aurait porté le transfert modal de la PCF à 8 %.

B / Les observations du public et les contre-propositions

Les associations d'usagers ou de riverains connaissent bien l'analyse comparative issue de l'étude du STIF. Elles fondent leur faveur pour la solution PCF principalement sur ces données. Les observations du public diffus sur cet aspect du projet sont rares. Elles émanent pour la plupart de personnes que nous désignons sous le terme de personnalités qualifiées.

Il semble que la plupart des observations formulées par le public surestime l'avantage de la solution PCF par rapport à la solution TMS en ce qui concerne son attrait sur la clientèle de banlieue. Les considérations restent pour l'essentiel qualitatives.

L'impact de TMS sur la clientèle de petite et grande couronnes est très souvent sous estimé, ce qui ne ressort pas du tableau comparatif ci-dessus, qui intègre le raccordement de T2.

Nous relevons les suggestions recueillies, qui vont dans le sens du renforcement de l'effet réseau.

a / Renforcement de la ligne C du RER

Il est proposé de créer sur la PCF un tronçon supplémentaire de la ligne C du RER entre Boulevard Victor et Masséna, une sorte de shunt évitant, pour la moitié des missions, l'utilisation du tronçon central de la ligne C, qui est le maillon faible de cette ligne et la source principale de ses dysfonctionnements. Idée simple et séduisante mais dont l'analyse ne peut rester que qualitative.

b / Projet de rocade proposé par l'association Orbital

L'association Orbital a présenté une proposition très détaillée d'une trentaine de pages (cf observation n° 532 de la messagerie électronique) portant sur une rocade intégrant les 23 kilomètres de l'emprise PCF de Boulevard Victor à Batignolles, se raccordant ensuite sur les voies du réseau Saint-Lazare allant à La Défense, et de là poursuivant par la ligne actuelle du T2 jusqu'à Boulevard Victor.

c / Prolongement de la ligne 14 (Météor) à Cité Universitaire

Cette demande est formulée principalement dans le 13^e arrondissement, où les habitants ressentent vivement la faiblesse du maillage des transports en commun lourds. Elle figure évidemment dans les interventions des associations et de personnalités qualifiées. Son inscription dans la procédure de programmation du STIF n'a pas été actée mais cette hypothèse semble avoir été envisagée par les pouvoirs publics. La commission ignore s'il sera possible d'inscrire sa réalisation dans le prochain plan (2006- 2010) ou dans le suivant.

d / Réouverture de la station « Ouest Ceinture » sur le réseau de Montparnasse

Cette demande, moins fréquente que la précédente, émane à la fois des associations et du public diffus, principalement des usagers du réseau banlieue de la gare Montparnasse. Cette station a été fermée, en principe de façon provisoire, pendant les travaux de construction de la dalle de couverture de la gare. Ces travaux sont terminés depuis environ 10 ans et la station n'a pas été remise en service.

Les intervenants soulignent l'intérêt de la réouverture pour tous les voyageurs de cette ligne qui dessert Versailles-Rive-Gauche. La correspondance pour les 13^e, 14^e et 15^e arrondissements s'effectue actuellement à Montparnasse-Bienvenue sur la ligne n° 6 déjà très chargée.

d / Raccordements Est

Quelques observations suggèrent des raccordements sur les radiales de l'Est parisien, soit sur le domaine routier (desserte de Charenton ou Vincennes), soit sur le domaine ferroviaire (raccordement sur le réseau gare de Lyon).

Ces propositions sortent du cadre géographique de la mission de la commission puisqu'elles se raccordent sur la PCF à l'Est de la Porte d'Ivry.

C / Avis de la commission

La commission rappelle en préambule les objectifs « transports » annoncés dans le projet :

- ⇒ « Répondre à un besoin croissant de transport de surface en rocade ;
- ⇒ Conforter le maillage entre les différents modes de transport existants sur le secteur ;
- ⇒ Améliorer la desserte locale dans le secteur sud de Paris et renforcer les liaisons avec les communes limitrophes ».

Il s'agit donc de créer un transport de surface maillé et qui renforce la desserte locale (secteur sud de Paris et communes limitrophes).

a / Comparaison de TMS et de PCF

- ⇒ Incidence du raccordement de T 2 sur la PCF : la commission base son raisonnement sur les hypothèses suivantes :
- * Le coût du prolongement de T2 de Issy - Val-de-Seine à Porte de Versailles par le sud du boulevard périphérique est du même ordre de grandeur que le raccordement de T2 jusqu'à la PCF ;
 - * L'extension de l'atelier d'Issy-Plaine est considéré inscrit dans le programme de doublement de capacité en cours.

Dans ces conditions l'alternative n'augmente pas l'investissement infrastructure figurant dans le tableau du paragraphe 3.2.1.B.a, soit 2 402,2 MF (valeur 01/2000). L'impact de ce prolongement sur le trafic de la PCF seule est de 31 000 voyages/jour. On peut admettre que ce raccordement aura une influence analogue sur le trafic du tronçon T2 existant. Bien entendu ce surcroît de fréquentation entraînera des besoins supplémentaires en matériel roulant, dont le montant n'est pas connu de la commission.

La succession des décisions, dont la cohérence n'apparaît pas et qui ont conduit à l'abandon du raccordement de T2 sur la PCF et à la non inter-opérabilité de T2 et de TMS, donc à une réduction significative de l'effet de réseau n'a pas manqué d'interpeller les membres de la commission. La présente remarque concerne les systèmes de transport étudiés indépendamment de leur intégration urbaines respectives.

b / Analyse des contre-propositions reçues

- ⇒ **Renforcement de la ligne C du RER** : cette proposition sort de la logique tramway pour entrer dans la logique RER, service de grande capacité. Nous n'avons aucune idée de sa pertinence appuyée par une simulation. La conséquence évidente en est, soit la couverture des parties en tranchées de la PCF, soit plus probablement la création d'un tunnel entre Boulevard Victor et Porte de Versailles. On remarquera simplement que le STIF ne semble pas l'avoir étudiée probablement parce que ses implications en matière de coût ne cadrent sans doute pas avec les contraintes budgétaires.
- ⇒ **Rocade ferrée de la PCF à la Défense** : la commission remarque que le raccordement de la ligne T 2 sur la PCF constituerait la première tranche de ce projet de rocade.

Sortant du cadre strict de sa mission la commission pense que ce projet serait un élément d'une politique ambitieuse de transport fédérant Paris et sa banlieue. L'association Orbital propose un tramway. Néanmoins, la même plate-forme pourrait être utilisée par un système plus lourd qui poserait peut-être des problèmes d'intégration dans un milieu urbain en mutation. Il convient de noter que la réalisation d'une telle rocade rendrait quasiment inutilisable la branche du tramway T2 entre Issy - Val-de Seine et Porte de Versailles, qui est approuvée par le STIF et qui sera prochainement mise à l'enquête publique.

- ⇒ **Prolongement de la ligne 14 (Météor) à la Cité Universitaire** : la commission constate qu'elle ne dispose d'aucun élément lui permettant d'apprécier l'impact d'un maillage avec TMS ou d'un raccordement sur la PCF au niveau de la Cité Universitaire. Une telle ligne assurerait une bonne desserte du Sud du 13^{ème} arrondissement.
- ⇒ **Réouverture de la station « Ouest-Ceinture »** : la mise en place d'une ligne performante en rocade sud de Paris donne beaucoup d'intérêt à cette demande. Qui plus est, elle semble d'application immédiate pour un budget qui paraît en première analyse limité. La commission n'a pas eu le temps de consulter la SNCF et RFF pour savoir quels obstacles techniques, qui lui échapperaient, pourraient s'opposer à la prise en considération de cette suggestion. A priori la réalisation de cette correspondance bénéficierait de manière équivalente à chacune des solutions en discussion PCF et TMS.

3.2.3 - La qualité du service

Les critères à retenir pour apprécier la qualité du service sont notamment :

- la sécurité,
- les marges d'évolution de la capacité,
- le temps de parcours (notion différente de la vitesse commerciale, puisqu'il inclut les parcours terminaux),
- l'accessibilité des stations et la commodité des correspondances.

Rappel de la position des maîtres d'ouvrage

1/ Sécurité générale

En ce qui concerne la sécurité intrinsèque du moyen de transport, les maîtres d'ouvrage ont rappelé, à la demande de la commission, que le tramway respecte la réglementation dans ce domaine et notamment le nouveau décret sur la sécurité des transports guidés, récemment publié. Ils ont indiqué également à la commission que les documents relatifs à la sécurité seraient examinés par le « Service Technique des Remontés Mécaniques et des Transports Guidés » qui est le service spécialisé de l'Etat.

Les maîtres d'ouvrage rappellent que le tramway est un transport qui a profité de beaucoup d'avancées technologiques.

En ce qui concerne la sécurité routière, la RATP estime que le tramway n'est pas moins sûr que l'autobus. Les questions de sécurité routière sont traitées ultérieurement dans le rapport.

À la demande de la commission, la RATP a indiqué que le cahier des charges de la commande des rames prescrit une résistance du bouclier ceinturant la cabine passagers de 40 tonnes

2/ Marges d'évolution de la capacité

Les maîtres d'ouvrage estiment qu'avec 9 000 voyageurs à l'heure (deux sens confondus), la capacité de transport sur les boulevards des maréchaux va connaître un progrès considérable par rapport à la situation actuelle. Dans la mesure où le tramway connaîtrait un grand succès, il serait possible de faire passer la fréquence de quatre minutes à trois minutes et demie ce qui permettrait d'obtenir 17 rames à l'heure, dans chaque sens, soit 10 000 voyageurs à l'heure, deux sens confondus.

3/ Temps de parcours

Les maîtres d'ouvrage estiment que le tramway des maréchaux Sud, avec 17 stations, est un compromis entre l'autobus PC1 actuel et une ligne de transport rapide qui aurait pu être installée sur la PCF et qui n'aurait comporté que treize stations.

Ils allèguent que l'augmentation du nombre de stations diminuerait trop la vitesse commerciale, et donc l'attractivité du système.

4/ accessibilité et commodité des correspondances

Les maîtres d'ouvrage signalent que les correspondances du tramway avec les autobus, notamment ceux venus de la banlieue, sont plus commodes que celles de la solution PCF.

Ils signalent également que les correspondances de la PCF sont plus longues aux stations Balard, porte de Versailles et porte d'Orléans.

De plus, les correspondances de la PCF à Maison Blanche et à Cité Universitaire s'effectueraient par des couloirs souterrains de longueur notable.

Observations du public

1/ Sécurité générale

Des opposants au projet de tramway font valoir que le système de freinage n'est pas très performant par temps de pluie et lorsque des feuilles mortes sont situées sur les rails.

L'essentiel de leur argumentation réside dans le fait que la PCF est en site intégralement propre et qu'il n'y a pas d'intersection donc plus de problèmes de sécurité routière.

2/ Marges d'évolution de la capacité

Les partisans de la PCF font valoir que le tramway ne peut guère augmenter sa capacité de transport. Il n'est en effet pas possible de rajouter des voitures sans créer des difficultés insurmontables de franchissement des intersections.

A contrario, il est possible d'adjoindre de nouvelles voitures aux rames de la PCF et d'augmenter sans difficulté la longueur des quais. Ainsi, la PCF est un transport de grande capacité, ce qui lui donne une vocation régionale.

3/ Temps de parcours

Les partisans de la PCF sont bien conscients que le système proposé ne peut pas assurer une desserte fine des quartiers. C'est la raison pour laquelle ils demandent massivement, associations comme public diffus, le maintien d'un service de cabotage par autobus sur les boulevards des maréchaux.

4/ Accessibilité et commodité des correspondances

Les partisans de la solution PCF ont une tendance compréhensible à minimiser les désavantages d'accessibilité de cette solution.

L'attitude inverse se rencontre, bien entendu, chez les tenants de la solution TMS.

Point de vue de la Commission

1/ Sécurité générale

La commission estime bien entendu qu'un système de transport qui n'a pas à subir de conflit avec d'autres véhicules est bien plus sûr qu'un système situé sur la voirie routière.

Elle estime par ailleurs que le meilleur système de transport collectif de voyageurs est celui de la ligne 14 (Météor) puisque les voyageurs n'ont pas la possibilité d'accéder aux voies. Cependant, les systèmes de type métro ou RER ont un niveau de sécurité suffisant et bien accepté par la population.

2/ Marges d'évolution de la capacité

Les atouts de cette caractéristique de PCF lui apportent un avantage considérable et lui confèrent une vocation à l'échelle de l'Île de France.

Cette capacité, alliée à une vitesse commerciale de 28 km/h, permet d'envisager de lui donner un effet réseau en la raccordant, à ses extrémités, à d'autres lignes ou bien en prolongeant son aménagement.

3/ Temps de parcours

La commission estime que la comparaison entre la PCF et le tramway des maréchaux n'a guère de sens puisqu'il s'agit de systèmes de transport ayant des vocations différentes.

La solution PCF plus autobus de cabotage apporterait aux usagers un service de haut niveau puisqu'elle permettrait d'assurer à la fois une desserte fine du secteur et des possibilités de voyages à moyenne distance.

4/ Accessibilité et commodité des correspondances

L'accessibilité aux stations de la PCF nécessite l'installation d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs adaptés aux handicapés.

Les couloirs de correspondances entre stations de la PCF et les stations de métro seraient beaucoup plus courts que ceux qui existent dans certaines autres stations de correspondance du réseau souterrain parisien.

Même si certaines personnes préfèrent franchir les correspondances à l'air libre, comme elles le seront avec TMS, il y a lieu de noter que les couloirs de correspondances avec la PCF seraient à l'abri des intempéries.

3.2.4 - L'adéquation au Plan des Déplacements Urbains (PDU)

La solution PCF n'a aucune incidence automatique sur la circulation générale puisqu'elle présente l'avantage et l'inconvénient de disjoindre la politique de transport en commun de la politique de gestion de la voirie (partage ente les piétons et les autres modes de transports).

Ainsi elle ne touche pas nécessairement au stationnement de surface. Elle ne participe donc pas automatiquement à la mise en application du PDU approuvé en l'an 2000 et dont les résultats seront analysés en principe en 2005. Il n'est pas interdit de penser que cet aspect du projet PCF le rende très populaire auprès de ceux qui sont attachés à l'usage de l'automobile.

A contrario la solution TMS s'inscrit inéluctablement dans la mise en application du PDU. On notera que le projet entraîne la diminution de 408 places de stationnement de surface sur la totalité de l'itinéraire (à comparer aux 632 places licites aujourd'hui). On peut illustrer l'incidence sur le stationnement dans le tableau suivant :

Désignation	13 ^e arrondissement	14 ^e arrondissement	15 ^e arrondissement	Totaux
Stationnement voirie 1999 (1)	218	261	153	632
Stationnement voirie 2006 (2)	69	84	71	224
Différence (1) - (2) perte de places	149	177	82	408
Stationnement hors voirie (3)	8 282	4 316	7 387	19 985
Stationnement total 2006 (2) + (3)	8 351	4 400	7 458	20 209

Le stationnement est évoqué ici du fait de son importance dans le choix du mode de transport. Les études STIF présentées ci-dessus ont mis en évidence un transfert modal espéré de 7 % équivalent dans les deux solutions.

La recherche d'un transfert modal supplémentaire passe par d'autres leviers politiques dont la réduction capacitaire et une réflexion sur le stationnement.

D'évidence le projet TMS met en œuvre des moyens en ce domaine alors que PCF nécessiterait parallèlement une politique plus difficile à faire admettre à l'usager électeur.

3.3 - THEME 2 : EXPLOITATION DU TRAMWAY SUR LES BOULEVARDS

3.3.1 - Le choix du système de transport et la capacité du tramway

Point de vue du public

Ce sont surtout les personnes qui ont utilisé le tramway dans les villes de province qui émettent des avis favorables à ce moyen de transport et qui accueillent avec intérêt tout nouvel investissement susceptible de favoriser leurs déplacements.

Il est parfois reproché au tramway, malgré des avancées technologiques certaines, d'être un moyen de transport obsolète qui a été abandonné à Paris depuis 70 ans environ. Certes, le tramway a fait sa réapparition en province. Mais les grandes métropoles régionales ont des densités urbaines moins importantes qu'en Île de France où les habitants font des trajets urbains plus longs. Par ailleurs, en province, le tramway a été aménagé sur des voies pénétrantes et non sur des rocades ce qui gêne moins la circulation des véhicules se dirigeant vers le centre.

En outre, une partie du public estime qu'un système sur rails est rigide et que les rames ne peuvent effectuer des manœuvres d'évitement lors d'un incident quelconque. En cas de panne c'est toute la ligne de tramway qui est arrêtée. Certaines observations proposent d'utiliser des bus ou des autobus électriques non polluants qui seraient également dotés d'un système de priorité aux feux.

Position des maîtres d'ouvrage

En ce qui concerne la rigidité du système les maîtres d'ouvrage rétorquent qu'en cas d'avarie ou d'accident ils mettent en place une exploitation en deux tronçons car les rames sont susceptibles de changer de voie. La gêne causée aux usagers est ainsi réduite, en principe à une seule interstation.

Pour justifier le choix de ce mode de transport les maîtres d'ouvrage estiment que seul tramway à la possibilité d'atteindre les objectifs définis. Les rames ont une capacité de 300 places alors que la capacité maximale d'un autobus ne peut guère excéder 100 places. Seul le tramway est susceptible d'absorber un trafic de 9 000 voyageurs, dans les deux sens, à l'heure de pointe avec un intervalle de quatre minutes entre chaque rame.

Commentaires de la commission

La commission d'enquête a souhaité se rendre compte de la capacité du système de transport actuel (bus PC1) et de ses possibilités d'évolution. Elle a demandé à la RATP de faire une expérience d'augmentation de la fréquence des autobus à l'heure de pointe du matin en faisant passer l'intervalle entre deux voitures de trois minutes (la fréquence de 20 autobus à l'heure, mise en place au début de l'année 2003) à deux minutes.

L'expérience a eu lieu le 27 mai 2003 de sept heures trente du matin à neuf heures.

16 voitures supplémentaires sont venues s'ajouter aux 44 voitures devant circuler normalement entre la porte d'Ivry et la porte de Saint-Cloud.

La commission a constaté certes, que des trains d'autobus se formaient (jusqu'à cinq à se suivre dans les cas extrêmes).

La commission a identifié plusieurs causes de formation de trains de bus :

- blocage de la voirie, conduisant à des rapprochements entre les bus, soit au moment du blocage, soit au moment du déblocage ; cas vécu par la commission à la porte d'Orléans ;
- affluence ponctuelle de clientèle prise en charge par un seul bus, alors ralenti par le temps de chargement ; exemple type : arrivée d'un RER à la Cité Universitaire) ;
- absence ponctuelle d'usagers ou chaussée anormalement dégagée qu entraîne une avance de l'autobus considéré sur son rythme de marche ; dans ce cas, la régulation est à l'initiative du conducteur.

Les informations dont dispose la commission ne lui permettent pas d'aller plus loin dans son analyse. Cette expérience sur une courte durée a néanmoins montré qu'il était possible d'offrir un total nominal de 3000 places dans chaque sens, nombre nettement supérieur à la demande actuelle (1 747 voyages dans le sens le plus chargé Est-Ouest durant l'expérience). Néanmoins cela conduit aux constatations suivantes :

- la nécessité d'une vigilance et d'un encadrement renforcés de la part de l'exploitant ;
- l'augmentation de l'écart type de l'irrégularité, proportionnellement à l'intervalle annoncé : un écart de 1 mn sur 3 mn annoncées représente 33 %, alors que le même écart sur 2 mn annoncées représente 50 %, ce qui est perçu de façon différente ;
- l'attractivité de la ligne (augmentation de la fréquentation) est plafonnée par la vitesse commerciale (inchangée dans l'expérience), par le temps d'attente moyen (posé de 1 à 1,5 mn) et de la perception par l'utilisateur du caractère tolérable des écarts par rapport à l'intervalle nominal.

Corroborant d'autres expériences menées précédemment, la commission pense que la formation de trains de bus conduit nécessairement à des écarts par rapport à l'intervalle nominal, sans pouvoir les quantifier faute de données comparatives. On peut penser qu'à un moment, les arbitrages individuels freineraient la demande de la clientèle à un niveau non déterminable mais supérieur à la situation actuelle.

Actuellement le trafic sur la ligne PC1, à l'heure de pointe du matin et les deux sens confondus est de 3 800 passagers. Compte tenu de la fréquence théorique, d'un autobus toutes les trois minutes mise en place au début de l'année 2003, la capacité de la ligne est de 4 000 passagers à l'heure.

La demande actuelle croissant au rythme d'environ 1 % par an, il est possible d'y répondre par une augmentation de l'offre ... mais une telle réponse n'a pas d'impact significatif sur le transfert modal.

L'expérience réalisée a montré que cette capacité pouvait passer, exceptionnellement, sans inconvénient majeur, à 5 000 ou 6 000 voyageurs à l'heure.

3.3.2 - La desserte des riverains et le nombre d'arrêts

Point de vue du public

Le projet TMS comporte 17 stations alors qu'actuellement la ligne de bus PC1 sur le même tronçon en comporte 23. Le public (en particulier les personnes âgées et les personnes handicapées) s'est montré très sensible à cet aspect du dossier et un tiers des observations consignées sur les registres des mairies évoque le nombre d'arrêts. Les arrêts « Damesne », « Poterne des Peupliers » et « porte de la Plaine » sont le plus souvent cités. Cet argument est aussi mis en avant par les partisans de la réouverture de la petite ceinture ferroviaire qui demandent aussi le maintien des autobus actuels pour assurer une desserte fine du secteur, le réseau ferré assurant la desserte structurante.

Position des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage estiment que la solution retenue représente un compromis acceptable susceptible d'offrir une vitesse commerciale satisfaisante, garante de l'attrait du projet

Commentaires de la commission

La commission estime également que la diminution de la qualité de la desserte est un des aspects les plus pénalisants du projet.

Afin de réduire la gêne causée aux riverains de l'interstation la plus importante, située entre la Poterne des Peupliers et la place d'Italie, il est recommandé que la RATP mette en place une desserte longitudinale des boulevards des maréchaux (entre les deux stations concernées) par une déviation de la ligne d'autobus n° 184. Cette solution est en cours de négociation avec le STIF.

3.3.3 - La vitesse du tramway

Point de vue du public

Le public fait remarquer que la vitesse est un facteur essentiel de l'attractivité d'un moyen de transport et donc du report du trafic automobile. La vitesse commerciale de 20 km/h figurant dans le dossier soumis à enquête publique paraît difficile maintenir pendant l'heure de pointe. Il semble par ailleurs que la vitesse commerciale du tramway Bobigny - Saint-Denis soit de 17 km/h, inférieure celles qui était prévue à l'origine. Enfin la vitesse commerciale moyenne de la ligne PC1 serait de 16 km/h et non de 14,5 km/h annoncés dans l'étude, qui est la vitesse commerciale à l'heure de pointe. Il en résulte qu'en terme de vitesse, l'avantage du tramway par rapport à la situation actuelle serait minime.

Position des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage évoquent maintenant la notion de « priorité maximale » aux feux afin d'assurer la vitesse commerciale prévue, plutôt que celle de « priorité absolue ». Ils font aussi confiance au système de régulation des feux, qui a été mis en place au poste de contrôle « Lutèce » et qui permet d'intervenir à distance grâce à leur système expert.

Commentaires de la commission

Les maîtres d'ouvrage ont indiqué à la commission que la longueur moyenne d'un trajet par les usagers de la ligne PC1 était de l'ordre de 2 à 3 km. Dans ces conditions la vitesse n'a que peu d'incidence sur la qualité du voyage des riverains, mais qui conserve son intérêt pour les voyages avec correspondance (soit 72 % d'entre eux).

En revanche, les usagers de véhicules automobiles effectuent, pour la plupart, des trajets plus longs. Il est à craindre que, si l'utilisation du tramway n'apporte pas à cette catégorie d'usagers un gain de temps significatif, le report du trafic automobile sur les transports collectifs soit minime.

Toutefois, les simulations de trafic ne procèdent pas à une telle segmentation des usagers.

3.3.4 - L'impact du tramway sur la circulation automobile et la pollution de l'air

Point de vue du public

Beaucoup de personnes ont estimé que la réduction de la capacité des carrefours ainsi que le rétrécissement des voies de circulation sur les boulevards allaient être à l'origine d'une congestion généralisée du secteur. L'encombrement des intersections toucherait non seulement les véhicules circulant sur les boulevards mais aussi ceux circulant sur les voies radiales, y compris les autobus. Le tramway lui-même, du fait de la congestion des intersections, aurait des difficultés à progresser.

Le report du trafic de transit des boulevards des maréchaux sur les autres rocade paraît difficile. Le boulevard périphérique a seulement trois voies dans le Sud de Paris et même deux voies entre la porte de Gentilly et la porte d'Orléans. Il est saturé sur ce tronçon, durant une grande partie de la journée. Le report sur les autres rocade, à Paris (rue de Tolbiac, rue de la Convention, etc.) et en banlieue (RD 50, etc.) ne pourra s'effectuer sur ces voies de faible capacité est déjà en grande partie saturées.

De son côté, la pollution de l'air ne dépend pas de la vitesse des véhicules mais du nombre de moteurs en fonctionnement simultanément. Dans ces conditions la pollution ne diminuera pas.

Position des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage font remarquer que les grandes voies pénétrantes de la proche banlieue (RN 7, RN 20, RN 305) vont faire l'objet d'un recalibrage et que la pénétration des véhicules dans Paris devrait en être réduite. Ils font également confiance au système de régulation à distance des feux pour rendre les carrefours plus fluides.

Commentaires de la Commission

Ce point est traité dans le chapitre 3.4.2, relatif à la requalification des boulevards des maréchaux

3.3.5 - Le confort des usagers du tramway

Point de vue du public

Les personnes qui ont utilisé le tramway dans les villes de province apprécient la souplesse de fonctionnement de ce mode de transport et en particulier la douceur de ses accélérations et de son freinage.

L'essentiel des observations défavorables sur ce point porte sur le nombre de places assises. Les personnes âgées en particulier, notent que sur 300 places il n'y en aura que soixante-quinze assises. Il est observé également que, si le tramway est accessible aux fauteuils roulants et aux poussettes d'enfants, cette possibilité ne sera véritablement offerte qu'en dehors des heures de pointe.

Position des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage estiment, qu'en valeur relative, le nombre de places assises offertes par le tramway (75 / 300) est identique à celui des autobus actuels (25 / 100).

Commentaires de la Commission

La commission estime que la douceur des accélérations et des décélérations, de même que les mouvements latéraux atténués sont des progrès intéressants.

De plus, le rafraîchissement de l'air et l'information dynamique représentent des prestations complémentaires qu'il convient de prendre en compte.

3.3.6 - La sécurité des usagers de la voirie

Point de vue du public

Le freinage d'un véhicule à contact roue / rail est estimé moins performant qu'un véhicule monté sur pneumatiques. Certaines personnes l'ont fait observer et ont noté que le tramway avait du mal à réduire rapidement sa vitesse en cas de danger.

De plus, il ne peut faire une embardée pour éviter un obstacle.

Les cyclistes craignent des collisions avec le tramway. Ils craignent aussi de prendre les roues de leurs vélos dans les rails.

L'essentiel des observations des piétons porte sur la position axiale des stations. En effet de quelques endroits qu'ils viennent, les usagers du tramway devront traverser une chaussée des boulevards des maréchaux. Apercevant le tramway ils seront tentés de traverser la chaussée en toute hâte sans porter attention aux véhicules. En outre leur vigilance va être mise à rude épreuve : pour traverser les boulevards et ils devront franchir deux fois une piste cyclable, deux fois une chaussée de deux voies de circulation et la plate-forme du tramway. Sur chacun de ces cinq axes, des véhicules circulent dans des sens et avec des vitesses différentes.

Des personnes non-voyantes craignent le silence du tramway et demandent des aménagements spécifiques.

Position des maîtres d'ouvrage

À toutes ces observations les maîtres d'ouvrage répondent, avec à l'appui le bilan de sécurité du tramway Bobigny - Saint-Denis, que l'accidentologie de ce mode de transport n'est pas plus importante que celle des bus classiques, ceci étant comptabilisé par véhicule et kilomètre parcouru : le bilan par personne transportée est donc amélioré.

Les maîtres d'ouvrage rappellent que chaque chaussée à traverser ne fera que 5,60 m de large (sauf en cas de voie de tourne-à-gauche ou de tourne à droite) alors que la largeur actuelle est bien supérieure. Ils ont bien pris note des problèmes des non-voyants et installeront des signaux sonores adéquats.

3.3.7 - Le garage atelier

Point de vue du public

Les problèmes relatifs au garage atelier n'ont suscité que peu de commentaires de la part du public. Il convient de reconnaître les rues du général Lucotte et Lucien Brossoutrot sont fort peu connues

Quelques personnes ont cependant observé que le site de se trouvaient partiellement en zone inondable. D'autres ont noté le nombre important d'abattage d'arbres.

Position des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage indiquent que différents sites ont été étudiés dont celui de l'ancienne gare marchandise SNCF des Gobelins ainsi que celui de la gare de Rungis mais que, pour des raisons d'urgence et de disponibilité foncière, c'est celui de la rue du Général Lucotte qui a finalement été retenu.

Commentaires de la Commission

La commission a été surprise par le choix de ce site dont l'aménagement est coûteux, inconfortable, qui ne peut pas, a priori, être étendu, qui va nécessiter la disparition d'un espace arboré et, pendant les travaux, la neutralisation d'une (ou parfois deux) voies du BP intérieur.

À la demande de la commission les maîtres d'ouvrage ont produit les documents suivants :

- Une lettre du 29 mars 2001 adressée à la RATP en provenance de la direction Île de France de la SNCF. La SNCF indique que le site des Gobelins est occupé par une activité de fret routier et qu'en conséquence il n'est pas disponible pour des activités de garage et de maintenance du matériel roulant RATP.
- Le compte-rendu de la réunion de la commission du suivi du tramway en date du 15 juin 2001. La commission de suivi avait à son ordre du jour la recherche d'un site de garage et de maintenance. Elle s'est bornée à regretter, qu'en ce qui concerne le site de la gare de Rungis, le représentant de RFF était absent (sic !).

La commission d'enquête ne peut que constater qu'il n'a pas été possible d'utiliser un des deux sites possibles affectés au domaine public ferroviaire et ayant donc vocation **prioritaire** à recevoir l'atelier garage du tramway. Elle constate qu'aucune négociation juridique n'a été entamée et qu'à plus forte raison, aucun arbitrage de l'autorité de tutelle n'a jamais été sollicité.

3.3.8 - La politique commerciale, la fraude et le risque d'agression

Point de vue du public

Des usagers, en majorité des jeunes, demandent que la construction du tramway soit l'occasion d'accroître la qualité du service public en matière de transports collectifs. La demande porte sur le maintien de la fréquence de quatre minutes toute la journée, le maintien du service tard dans la soirée voire la nuit et, bien entendu, le dimanche.

Des observations évoquent la question de la tarification. Il est noté qu'un trajet identique à actuellement sur la ligne d'autobus PC1 nécessitera un ticket pour aller de la porte de Charenton à la porte d'Ivry, puis un autre ticket pour aller (en tramway) de la porte d'Ivry au pont de Garigliano, et enfin un troisième ticket pour aller du pont de Garigliano à la porte de Champerret.

Des personnes estiment que les comportements frauduleux seront d'autant plus fréquents que les conducteurs de tramways n'ont pas pour mission de contrôler la situation des voyageurs au regard de la tarification.

Position des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage font valoir que le tramway est un mode de transport particulièrement convivial, en contact direct avec l'environnement de voisinage, et que la sûreté y sera plus importante que sur la partie souterraine du réseau de la RATP.

La RATP estime que l'augmentation du coût de certains trajets ne concerne qu'un petit nombre de voyageurs, la plupart étant titulaire d'un abonnement forfaitaire et / ou réalisant des trajets relativement courts. De plus, elle rappelle que le STIF organise la politique tarifaire.

Enfin, les contraintes économiques freinent l'extension du service lorsque la demande de transport est jugée insuffisante.

Commentaires de la Commission

La commission estime que les problèmes de sûreté sont des enjeux de société et qu'ils doivent être résolus indépendamment des problèmes de transport.

La lutte contre les incivilités et la petite délinquance est sans doute plus aisée en surface que dans un réseau souterrain.

La lutte contre la fraude est sans doute plus difficile dans un système de transport dépourvu de contrôle d'accès.

3.3.9 - Le coût du projet

Point de vue du public

Certaines critiques sont formulées sur le coût comparatif entre la remise en service de la PCF et la création de TMS. Ce débat a été évoqué et traité dans le cadre du chapitre 3.1.

Un second type de critiques se place dans une logique macroéconomique, urbanistique et sociale. Voici quelques arguments :

- Les dépenses liées au projet sont disproportionnées alors que l'Etat ne répond plus aux normes européennes de déficit public et que les Français attendent une redistribution sociale.
- Les véritables besoins de TC (notamment de rocade) sont en banlieue et non pas pour de faibles améliorations de ce qui existe déjà à Paris. Il en est de même pour les « requalifications » urbaines.
- Les financements mobilisés par ce projet vont freiner l'essor d'autres projets (y compris des plus petits) tout aussi nécessaires, voire plus que TMS.
- Les temps gagnés dans le tramway sont calculés et intégrés dans le bilan socio-économique, mais pas ceux perdus dans les embouteillages créés par la réduction de capacité, que se soit à terme ou durant les travaux.
- Le bilan du service public ajouté par le projet est finalement faible voire nul, par rapport à la situation actuelle, cet engagement financier est donc inutile.

Position des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage ont transmis à la commission des données chiffrées concernant aussi l'hypothèse d'un tramway sur la PCF.

Les coûts globaux du projet TMS sont en effet élevés mais le prix au kilomètre est assez comparable à d'autres projets similaires, conçus en milieu urbain dense.

Il est nécessaire de comprendre que ces coûts ne sont pas uniquement des coûts de l'équipement de transport mais participent de façon importante à la nécessaire revitalisation de ces quartiers : c'est un outil important de la politique urbaine, visant au désenclavement de ces quartiers, dont certains ont été délaissés, et à leur futur dynamisme.

Commentaires de la commission

Concernant le comparatif PCF / TMS, on a analysé que les chiffres annoncés dans le rapport du STIF méritaient à tout le moins d'être corrigés et que la hiérarchie se révèle plutôt inversée, en tenant compte des nouvelles évaluations de la PCF (couverture lourde, sécurisation des tunnels, etc.) telles que transmises par les maîtres d'ouvrage.

Il est néanmoins tout à fait regrettable que ces données n'aient pas été calculées avant l'enquête publique, et notamment lors de la concertation préalable.

De plus, comme dans toute étude multicritère, les coûts ne sont que partiellement comparables, dans la mesure où le service offert n'est pas identique : TMS seul contre PCF + bus de cabotage allégé.

Le projet commençant par supprimer une des lignes de bus parmi les plus fréquentées et efficaces de Paris, il est à noter que le ratio d'évaluation du coût du projet pourrait être imputé à la clientèle supplémentaire attendue (et non à la clientèle totale), même s'il est vrai que le tramway présente un confort supérieur, dont profitera l'ensemble des usagers.

Toutefois, ce mode de raisonnement revient à ne pas prendre en compte le saut qualitatif voulu par les maîtres d'ouvrage.

3.4 - THEME N°3 : AMENAGEMENT URBAIN ET SES CONSEQUENCES

Le dossier présente la requalification des boulevards des Maréchaux comme un des intérêts du projet de tramway implanté sur la voirie. Cette requalification s'effectue notamment à partir d'une réduction de l'espace consacré à l'automobile au profit d'autres usages, et ceci par :

- Le resserrement des deux voies de circulation à 2,80 m chacune,
- La suppression du stationnement non autorisé et la diminution significative des places autorisées,
- L'établissement d'une bande latérale le long de la circulation comportant une rangée d'arbres, quelques stationnements et aires de livraison ¹², des candélabres & supports de caténaires et enfin le mobilier urbain,
- L'organisation d'une bande cyclable continue au delà de cet espace de transition, ceci sur l'ensemble du tracé. Ce réseau devrait, à terme, être reliée aux communes de la petite couronne,
- L'abattage d'un nombre significatif d'arbres, lié à leur état sanitaire ou aux emprises du projet,
- La plantation d'un nombre d'arbres nettement supérieur, d'essences variées et assurant au moins une ligne d'arbres sur chaque trottoir.

¹² Les autres aires de livraison étant reportées sur les rue adjacentes, avec l'objectif d'être à moins de 50 m de tout commerce.

Le projet vise à améliorer la qualité de chaque portion des boulevards, à retrouver des espaces majeurs actuellement sur-occupés par l'automobile : porte de Versailles, porte d'Orléans, porte d'Italie, etc., et surtout à apporter à l'ensemble du tracé des aménagements de qualité.

Il apparaît que la requalification des boulevards, vis-à-vis du projet de tramway, est à la fois :

1. un des arguments justifiant la décision en faveur d'un tramway sur les boulevards des maréchaux ;
2. une conséquence du projet de tramway qui conduit à une restructuration complète de l'espace public ;
3. un investissement qui devenait de toute façon nécessaire un jour ou l'autre.

3.4.1 - La requalification urbaine

Point de vue du public

Certaines observations témoignent des mutations considérables et favorables qu'a apporté le tramway dans les quartiers des villes de province où il a été implanté sur la voirie : Nantes, Lyon, Strasbourg, etc. : une ville plus belle, plus ouverte, plus calme. Le tramway y crée un espace de vie, y rend les quartiers plus attractifs et contribue à leur vitalité économique et sociale. Enfin, la voiture n'y est plus reine dans la ville.

Elle reconnaissent le courage de la politique visant à réduire la place de la voiture, comme un des seuls moyens de faire changer des habitudes et de modifier le cadre de vie des habitants.

Les aménagements prévus permettent de hiérarchiser les transports, de les organiser, de lutter contre le stationnement anarchique et ainsi de fluidifier le trafic routier, tout en abaissant la vitesse durant les heures creuses.

Les observations d'ordre esthétique sont partagées entre ceux qui trouvent le tramway beau et moderne et ceux qui critiquent les caténaires, la coupure de l'espace en deux, voire la création d'une « balafre désertique ».

Néanmoins nombre d'observations émettent des doutes sur la transcription des résultats de province à un axe de rocade aussi stratégique et fréquenté, alors que le transfert modal espéré est assez faible (7 % selon le dossier).

De même, de nombreuses inquiétudes se font jour sur la dégradation de la qualité de vie (agression visuelle, bruit, pollution, ...) du fait de l'augmentation de la congestion des boulevards des maréchaux eux-mêmes et surtout des radiales, notamment en sortie de Paris.

Pour tout dire, malgré les critiques sur le manque d'entretien actuel de ces boulevards, les observations reçues ne montrent globalement pas une forte attente pour cette requalification ... si elle doit se faire au prix d'un tramway.

Beaucoup de personnes récusent le lien automatique entre « requalification » et « tramway » : le réaménagement des Boulevards des maréchaux étant « l'enrobage esthétique et politique pour faire passer un tramway ... ailleurs qu'à sa place naturelle ».

Position des maîtres d'ouvrage

La Ville de Paris est persuadée de l'apport considérable des aménagements aux divers quartiers traversés, tant en terme de desserte en transport, d'image de marque, de qualité d'espace et finalement de tranquillité de vie.

Elle estime que le projet est un moyen très efficace de réorganiser des espaces publics souvent anarchiques, de maîtriser la voiture tout en conservant un maillage suffisant entre les quartiers.

Elle rappelle aussi que le projet comporte des liens avec les opérations d'amélioration des quartiers et de revitalisation des zones les moins dynamiques des franges de Paris. Il présente des opportunités pour assurer la couture urbaine avec les emprises (logements, équipements scolaires, techniques, sportifs, ou autres) situées entre les boulevards des maréchaux et le périphérique, ainsi qu'avec les communes de banlieue.

Enfin, l'opération conjointe de tramway et de requalification permet de mobiliser des financements importants, sans lesquels le réaménagement des boulevards des maréchaux ne pourrait être effectué.

Commentaires de la commission

La commission constate qu'une partie importante des inquiétudes exposées par le public est identique à celles qu'avaient suscitées les projets de tramways dans les villes de province.

Elle estime aussi qu'une partie significative des critiques est formulée en tant qu'argument présenté pour promouvoir les avantages d'une solution sur la PCF et non pas directement en fonction des impacts du projet, tel que soumis aux enquêtes publiques.

Le dessin du projet de requalification, tel qu'il est proposé, est très cohérent avec les objectifs annoncés par les maîtres d'ouvrage, à savoir :

- implantation du tramway,
- réduction de la place de la voiture,
- renforcement des espaces plantés,
- création d'une piste cyclable quasi-continue,
- dessin cohérent des trottoirs et des équipements d'accompagnement.

Il apparaît cependant qu'il n'y aurait pas de requalification de cette ampleur sans projet de tramway.

En effet, le financement du plan Etat - Région permet de mobiliser des financements supplémentaires que la ville de Paris estime ne pas pouvoir mobiliser sur un projet uniquement municipal.

La question reste de savoir si les boulevards, assez délaissés au demeurant, nécessitent une telle intervention (après tout peu exigée durant l'enquête publique), si elle doit s'effectuer « au prix du tramway ».

3.4.2 - La circulation générale

Point de vue du public

Des intervenants notent que le problème des nuisances de la circulation, c'est aussi de faire respecter les règles : respect de la voie des bus, slalom interdit, stationnement interdit, vitesse limitée, tourne-à-gauche réglementé, klaxon interdit, pots d'échappement homologués, ... : il ne peut y avoir de requalification sans présence policière significative sur le terrain (action et répression dans ces domaines).

La baisse annoncée du trafic routier est appréciée par une partie des intervenants. Certains s'étonnent d'une baisse annoncée pour les poids lourds alors qu'il n'y a pas de report modal à en attendre.

Une part du public a noté l'ambiguïté de l'étude, où l'on annonce un transfert modal de 7 % et une baisse de trafic routier de 25 %.

Certains regrettent que le moyen de transport collectif assurant le plus de report modal (en l'occurrence la PCF) n'ait pas été retenu.

Le dossier montre que la baisse de trafic routier n'est pas liée à une baisse de la demande mais à une baisse de capacité des carrefours, découlant du futur cycle de feux à trois phases et parfois des suppressions de files dédiées au *tourne à droite* ou *tourne à gauche*.

L'impact du projet sur le BP (augmentation de trafic de 2 à 3 %) touche sur son seul tronçon à 3 voies, déjà largement congestionné. Ceci est considéré comme une provocation et de toute façon une impossibilité, dans la mesure où il suffit de quelques voitures en plus pour passer d'un régime de circulation très dense à une congestion complète, aboutissant rapidement à un trafic quasi nul.

Certaines observations sont très critiques sur l'absence d'études de trafic, le dossier étant réalisé à partir de très anciennes données de type « origine => destination » et sans enquête cordon spécifique.

Nombre d'intervenants promettent des congestions nettement plus importantes qu'aujourd'hui sur les boulevards des maréchaux comme sur les voies radiales, allant à l'encontre de l'objectif annoncé de baisse de trafic : comme le débit des carrefours sera mécaniquement réduit, il s'en suivra automatiquement des bouchons, principalement sur les radiales :

1. en sortie de Paris (depuis Denfert-Rochereau ou la Place d'Italie),
2. en entrée de Paris, y compris avec augmentation de la congestion des échangeurs avec le périphérique.

A l'inverse, certains autres souhaitent, tant qu'à faire un projet ambitieux, que les boulevards de maréchaux soient réduits à une file dans chaque sens pour le trafic général.

Position des maîtres d'ouvrage

La ville de Paris estime que les études de trafic effectuées sont suffisantes, compte tenu notamment de sa connaissance de lieux, ses capacités d'expertise et des retours d'expérience concernant les grands axes structurants qui ont été modifiés ces dernières années (rue de Rivoli, bd de Sébastopol et de Strasbourg)¹³. Une enquête « origine => destination » est une étude extrêmement lourde et hors d'échelle avec le présent projet. Une telle enquête sera réalisée à l'échéance du PDU.

La ville confirme la baisse de capacité de 20 à 25 % concernant les carrefours les plus sollicités (les autres n'ont pas de problème), allant dans le sens de la politique municipale de réduction de la nuisance des automobiles.

Elle souligne avoir réalisé une modélisation dynamique du trafic sur les différents carrefours modifiés par le passage du tramway (l'animation vidéo en temps réel de cette modélisation a été montrée à la commission d'enquête lors de sa visite du PC routier « Lutèce », voir ci-avant, chapitre 2.7.1).

L'idée de ne maintenir qu'une seule file dans chaque sens n'a pas été retenue comme raisonnable par la ville de Paris, compte tenu des résistances déjà rencontrées à la politique de maîtrise de l'automobile.

Commentaires de la commission

Il est difficile à la commission de faire la part des choses entre les inquiétudes réelles et celles faisant partie d'une argumentation de réfutation du projet (au profit d'un transport ferré sur la PCF, qui ne modifie pas nécessairement la circulation sur les boulevards des maréchaux).

Concernant le niveau des études de circulation réalisées, la commission estime que l'importance du projet et son coût pouvaient justifier des études de trafic plus poussées. Néanmoins, cette position est partiellement atténuée par les faits suivants :

- les évolutions de l'urbanisme à Paris et en petite couronne restent assez lentes pour que le décalage des données ne dénature pas les bases du dossier,
- les possibilités de changement des comportements individuels (arbitrages entre les modes de transport) liées à une politique de transport et au nouveau partage de la voirie semblent nettement supérieures aux tendances naturelles d'évolution du trafic.

La commission prend acte de la volonté de la ville de Paris de poursuivre une politique volontaire de réduction de la circulation routière, dans l'esprit du PDU et plus généralement des objectifs du développement durable (partage équilibré de l'espace, réduction des nuisances et de la consommation de combustibles non renouvelables¹⁴, ...).

13 Des comptes rendus de l'évolution de trafic et de la pollution (avant et après ces modifications) ont été transmis à la commission d'enquête.

14 La commission ne rentrera pas dans le débat sur la fabrication de l'électricité à partir du nucléaire.

Concernant le trafic routier en rocade, la commission a bien compris que l'application de mêmes caractéristiques (nombre et largeur de files, durée des feux, ...) tout au long des boulevards des maréchaux était de nature à moduler la vitesse et à régulariser leur trafic routier.

La commission reste néanmoins très circonspecte sur les sujets suivants :

- les affirmations sur la capacité des autres voies de rocade (notamment le BP) à assumer le supplément de trafic lié aux modifications (même s'il est évident que les boulevards des maréchaux auront moins tendance à servir de délestage au BP lorsque celui-ci sature ;
- les difficultés liées aux fermetures nocturnes du périphérique et au délestage nécessaire en cas de grave accident ;
- les difficultés résultant de la réduction des phases des feux sur les radiales, sachant qu'il ne peut être espéré de transfert modal dans le sens radial et que les trajets Paris => banlieue et retour sont déjà tellement difficiles que des augmentations de bouchons ne rebuteront que peu les assidus ... alors qu'ils peuvent encore dégrader le cadre de vie des riverains.

Ainsi, ce n'est pas la réduction du trafic sur les boulevards des maréchaux eux-mêmes qui interpelle la commission mais le risque de congestion du périphérique ainsi que les risques d'attente sur l'ensemble des radiales structurantes (A6a, A6b, RN20, RN7, etc.) ... sauf à détruire le concept :

1. abandon de la priorité du tramway aux feux (c'est à dire l'anticipation du passage au vert à l'approche du tramway) de façon à toujours laisser aux radiales leur temps de vert maximal prévu par le cycle de feux ;
2. suppression de la phase de vert spécifique au tramway (revenir du cycle prévu à 3 phases à un cycle classique à 2 phases afin de donner plus de temps de vert aux radiales dans un cycle de 90 secondes). Dans un tel cas, les véhicules tournant à gauche passant en même temps que le tramway, ils doivent patienter le temps de son passage et ne peuvent patienter sur la plate-forme du tramway, ce qui conduit à devoir créer des files spécifiques de *tourne à gauche* de longueur judicieusement calculée, avec des îlots directionnels adaptés : la largeur de chaussée disponible sur les boulevards des maréchaux ne le permet généralement pas.

Néanmoins, la commission reconnaît que la maîtrise de la circulation automobile en milieu urbain dense s'effectue nécessairement par la réduction de la capacité viaire, la demande de mobilité individuelle étant très extensible.

Ainsi, les comptages effectués sur les radiales Nord-Sud lors de la fermeture pour travaux de l'autoroute A6b ont montré l'élasticité du trafic qui s'est adapté à la réduction de capacité (moyennant une intense information préalable).

Cependant, le projet, tel qu'il est organisé, ne permet aucun retour en arrière si le risque de congestion des carrefours devenait une réalité ?. Toutefois, l'élasticité de la demande d'une part, et les réductions de capacité des radiales intermédiaires d'autre part, devraient permettre d'éviter ce scénario.

3.4.3 - La suppression de la voie réservée pour les véhicules prioritaires

Point de vue du public

La suppression des voies réservées aux autobus est un des sujets les plus évoqués par le public. Elle est très critiquée, dans la mesure où ces voies permettent, sans gêner significativement le trafic des bus, un bon transit des véhicules prioritaires (pompiers et police) et des ambulances accédant aux nombreux hôpitaux de la zone d'impact (dans Paris et en banlieue). Leur ralentissement ne pourra qu'aggraver les conditions de transfert sanitaire des malades et blessés vers les établissements de soins.

Il en est de même concernant les taxis qui les empruntent efficacement pour tous types de trajets (notamment vers Orly).

Ces voies sont aussi utilisées par les lignes RATP ayant un tronçon en rocade. La supprimer va conduire ces véhicules à rester dans la circulation générale, abaissant la qualité du service public et donc le « bilan transports collectifs » du projet.

En cas d'accident grave sur le boulevard périphérique les pompiers et les autres véhicules de secours ne pourront plus circuler et une asphyxie générale du Sud de la capitale risque de se produire. Il apparaît en fait que cette voie réservée est ressentie comme un axe qui permet aux véhicules prioritaires d'accéder au Sud de Paris quand la congestion totale s'instaure.

L'obstacle infranchissable au milieu de la voie et la faible largeur des voies empêchent les « slaloms » ne permettra plus aux véhicules prioritaires d'avancer dans un bouchon, en l'absence de voie réservée.

Certains souhaitent que les boulevards des maréchaux soient réduits à une file banalisée dans chaque sens et comportent une file pour les taxis et véhicules prioritaires qui sont les « négligés du projet actuel ».

Position des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage estiment que l'utilisation par les véhicules prioritaires des couloirs de bus est une possibilité offerte là où existent de tels couloirs et non une fin en soi. De nombreuses avenues n'ont pas de telles facilités.

En cas de grande urgence, les véhicules des pompiers ou de la police pourront utiliser la plateforme du tramway, bien qu'elle soit majoritairement prévue engazonnée.

Concernant les taxis, pour des courses assez longues, leur itinéraire de rocade doit être le périphérique, d'ailleurs, le choix des boulevards des maréchaux est généralement déjà peu judicieux en terme de vitesse moyenne.

Pour ce qui est des autobus de la RATP, les circuits de ceux qui empruntent partiellement les couloirs du PC1 ont été réétudiés afin de minimiser chaque fois que possible d'utilisation de cet axe.

Commentaires de la commission

La suppression de ces couloirs réservés constitue un recul très net de qualité de service et de sécurité par rapport à la situation actuelle. En période de circulation à peu près fluide, elle n'est naturellement que de peu d'importance.

En période dense (voir chapitre précédent), elle est problématique.

- Pour les longs trajets, ces véhicules auraient-ils intérêt à se reporter, chaque fois que possible, sur un périphérique (même saturé) où la largeur des voies permet le passage en force dans la mesure où les automobilistes doivent s'écarter (Code de la Route) ?
- Pour les courts trajets et l'accès aux immeubles riverains (centres de soin et habitations), le projet ne présente aucune alternative et conduit à une diminution de la sécurité civile.

Il s'agit là d'un des points sur lesquels la commission rejoint très largement les préoccupations du public.

Néanmoins, dans l'hypothèse ultime d'un très grand succès des opérations de réduction de voirie ou d'une volonté politique draconienne, si la circulation sur les boulevards connaissait une baisse significative, l'hypothèse de réserver (à terme) une voie pour les véhicules prioritaires paraîtrait tentante mais difficile à réaliser, notamment à cause de la largeur réduite des voies, dont la géométrie ne permet plus de créer un couloir séparé.

3.4.4 - Le tunnel de la porte d'Italie

Point de vue du public

Cette suppression est dénoncée comme un gâchis de l'argent public précédemment investi (encore qu'il y a presque 70 ans : mise en service le 27 juin 1936) et une volonté de créer des embouteillages supplémentaires, pour des raisons politiques : « *D'habitude, on a recours au souterrain pour assurer un passage fiable dans un secteur critique : ici, c'est l'inverse, on supprime l'existant à un des endroits cruciaux de l'opération* » .

Certains font remarquer que des villes acceptent de faire passer en tunnel un moyen de transport de surface (notamment Rouen et Strasbourg) lorsque des conditions l'exigent. D'ailleurs l'autobus PC1 l'emprunte ne cas de nécessité ¹⁵.

Durant l'enquête, contrairement à ce qui était signalé par la ville de Paris, le tunnel n'est pas apparu comme un obstacle à l'union des deux côtés de la ville, certains trouvant même nécessaire aux piétons l'îlot central entre les deux sens du trafic que représente son tablier.

Certains estiment que le tramway pourrait passer :

1. dans le tunnel actuel,
2. en latéral, sur le trottoir Sud (les deux voies de tramway contiguës),
3. latéralement, de part et d'autre du souterrain conservé et le long des trottoirs (de toute façon il a priorité aux intersections lorsqu'il revient dans les autres positions).

¹⁵ Ce que la commission a aussi constaté.

Position des maîtres d'ouvrage

La concertation préalable avait mis en évidence une opposition locale au passage en latéral Sud à cet endroit (notamment liée à un passage très proche d'un immeuble où est situé un bureau de La Poste).

Le débat sur la position centrale ou latérale ne portait pas de toute façon pas sur le maintien ou la suppression du tunnel, que la ville estime nécessaire de détruire pour des raisons :

- d'urbanisme (liaison des quartiers),
- de cohérence du trafic routier sur les boulevards des maréchaux,
- de passage du tramway, raisonnablement impossible autrement.

La ville a d'autant plus accepté la demande en faveur du passage en position centrale que le passage en latéral posait aussi divers autres problèmes.

En tout état de cause, dans la mesure où un des objectifs du projet de requalification urbaine est la réduction du trafic automobile, le maintien d'un ouvrage routier apportant une capacité nettement plus importante que les autres tronçons des boulevards des maréchaux (et occasionnant des excès de vitesse et donc des risques importants dans le tunnel et en sortie de celui-ci) ne se justifie pas.

Par ailleurs, le feu tricolore du carrefour avec les rues Gandon et Paulin Enfert (passage important entre les écoles et les logements, juste avant la station de la porte de Choisy) est très proche de la sortie du tunnel, ce qui pose des problèmes de sécurité. Il en est de même du passage protégé permettant de traverser le boulevard Kellermann vers les équipements publics situés au Sud-Est de la porte d'Italie. Ces passages sont des lieux de forte accidentologie.

Sur le plan technique, la ville estime que le fonctionnement dynamique du carrefour routier de la porte d'Italie (avec les 3 phases prévues) ne justifie pas non plus maintien du souterrain, dans la mesure où :

- l'ensemble des voies du carrefour doit faire l'objet d'une réduction de capacité, créant des gabarits identiques (2 fois 2 voies) et constants : l'avenue d'Italie est réalisée, la RN 7 devrait être réaménagée dans un délais assez proche ;
- de tels réaménagements conduisent toujours à une baisse considérable des comportements illicites (arrêt en double file notamment), ce qui améliore la fluidité et la régularité du trafic, facilitant la gestion du carrefour ;
- les temps de feu vert dans chaque sens dépendent largement des durées nécessaires aux « *tourne à droite* » (freinés par le passage des piétons) et aux « *tourne à gauche* » : la suppression ou non du trafic de transit Est - Ouest sur les boulevards des maréchaux n'a pas d'impact significatif sur le cycle de feu, et donc sur le temps de vert qui pourrait être accordé au trafic radial.

Commentaires de la commission

Ce sujet a interpellé la commission durant toute l'enquête publique.

La commission a demandé des éclaircissements aux maîtres d'ouvrage (voir réponses ci-avant). Elle a pu consulter l'étude préalable de la porte d'Italie qui comportait un tramway en position latérale Sud. Elle a analysé les différences par rapport au projet soumis aux enquêtes publiques. La commission reconnaît les difficultés que pose le passage en latéral Sud, partiellement sur la porte d'Italie mais surtout de part et d'autre de celle-ci.

La commission a aussi évoqué l'hypothèse du passage du tramway sur les trottoirs latéraux, de part et d'autre du souterrain qui serait alors conservé : les deux voies du tramway seraient ainsi éloignées. Les difficultés détectées concernent :

- l'implantation des stations, en regard des nécessités d'une bonne correspondance avec le métro et les bus ;
- le passage devant les façades sur les deux rives du boulevard ;
- un cisaillement des 4 voies automobiles pour la voie de tramway du sens Est > Ouest, avant et après la porte d'Italie ;
- l'aspect psychologique que représente la création d'une autre typologie d'implantation, des voies du tramway, alors que les deux voies se jouxtent sur l'ensemble du tracé et que des craintes se font déjà jour sur l'adaptation à accomplir vis-à-vis d'un cadre de vie profondément modifié.

On constate qu'aucun des projets étudiés par la ville de Paris ne prévoit le maintien du passage souterrain.

La commission a étudié (à partir d'un croquis du passage souterrain ¹⁶) ce que donnerait le passage du tramway sous le tunnel, en y implantant la station de la porte d'Italie :

- en plan, pas de problème majeur pour implanter en ligne droite la station de 45 m de longueur, mais un gros problème de largeur des quais, variable (entre 3 et 4 m en fonction de la courbure du tunnel) et surtout beaucoup trop étroite par rapport à l'objectif de 6 m souhaité pour cette station majeure de la ligne ;
- en profil, le passage du tramway impose un abaissement de 1 m du plan de roulement sous le tunnel (il faut y rajouter les fondations de la voie ferrée). Mais aussi, du fait de la longueur de la station et d'une pente maximale de 5 % (au lieu des 6 % des rampes routières actuelles), le tramway serait encore à 4 m de profondeur là où la voie routière actuelle rejoint le niveau naturel.

Du côté de la Poterne des Peupliers, ceci n'est pas un problème majeur mais, du côté de la porte de Choisy, cela impliquerait le prolongement de la trémie du tunnel sur environ 80 à 100 m, neutralisant totalement (voitures et piétons) le carrefour avec la rue Paulin Enfert et interdisant radicalement le passage en latéral Sud avant la Porte de Choisy (correspondance avec le métro et de nombreux autobus) qui est pourtant un des nœuds importants de la connexion du projet avec les autres transports publics ;

- des circulations verticales sont nécessaires pour faire accéder aux quais depuis les trottoirs comme depuis le métro.

¹⁶ Il s'agit d'un relevé sommaire et très ancien du tunnel existant communiqué par la ville de Paris.

Ainsi, cette hypothèse n'a pas de crédibilité et la commission reconnaît que le parti choisi par les maîtres d'ouvrage répond le plus correctement possible aux objectifs annoncés pour le projet, à partir du moment où l'on accepte le choix du tramway sur les boulevards des maréchaux.

3.4.5 - Le stationnement, les livraisons

Point de vue du public

Certains critiquent la situation de référence de l'état du stationnement, fixées postérieurement aux travaux des couloirs de bus, ayant précédemment occasionné de très nombreuses suppressions de places autorisées, sans compter le stationnement toléré désormais interdit.

La dégradation des fonctions de desserte locale des boulevards des maréchaux inquiète les riverains alors même que la situation, notamment aux abords de la porte de Versailles est déjà très mauvaise. Des personnes âgées se plaignent de ne plus recevoir des visites de leurs familles faute pour ces dernières de trouver des places de stationnement.

Il est à craindre également que les véhicules de livraison qui s'arrêtaient auparavant dans les couloirs réservés aux autobus utilisent dorénavant la voie de droite de la circulation générale ce qui générera une augmentation de la congestion automobile.

Les déménagements suscitent également des inquiétudes car la durée des opérations est beaucoup plus importante. Mais ce sont surtout les habitants des immeubles situés aux endroits où le tramway sera en position latérale qui s'inquiètent de l'accès des véhicules lourds.

Ces couloirs compliquent la vie des habitants et occasionnent encore des suppléments de trafic liés à la recherche d'une place de stationnement (si possible gratuite) dans le quartier.

De plus, chasser les voitures stationnées en surface est considéré comme une pénalisation des habitants qui ne disposent pas de stationnement souterrain (notamment dans les HBM).

De ce fait, la mise en zone payante est considérée comme une atteinte aux personnes modestes habitant les logements sociaux du secteur.

Les problèmes des arrêts courts (par exemple pour faire descendre une personne âgée et l'accompagner à son appartement) ou pour des livraisons ponctuelles, ainsi que des durées plus longues des déménagements, sont aussi posés.

Il en est de même des livraisons pour les commerces et les équipements de restauration, dont la suppression de tout stationnement et des « tolérances » va restreindre la clientèle et compliquer l'exploitation.

D'autres enfin estiment que le présent projet devrait s'accompagner de la construction de plusieurs grands parkings de délestage aux portes de Paris, utilisables notamment pour l'accès au Parc des Expositions : pourquoi ne pas faire la promotion d'un billet combiné incluant le salon, le tramway et la place de parking ?

Position des maîtres d'ouvrage

La ville de Paris rappelle que l'utilisation privative de la voie publique par les voitures particulières en stationnement n'est pas un avantage acquis.

Elle trouve normal d'avoir décompté les places actuellement existantes pour la présente étude.

Elle estime que la mise en zone de stationnement payant (avec un tarif résidentiel adapté pour les riverains) est le meilleur moyen de dissuader les voitures qui viennent à Paris pour stationner ici longuement et gratuitement (la plupart des communes de banlieue ont des stationnements payants) et ainsi de :

1. rendre des places restantes aux riverains,
2. faciliter la rotation des places.

La ville de Paris a communiqué à la commission un tableau récapitulatif des places de stationnement recensées sur le secteur :

Localisation	Type (y compris places réservées pour les handicapés)	Etat initial (relevé DVD 2000, réalisé après la mise en place des couloirs réservés pour bus)	Etat projeté (dossier technique actuel, non compris les 38 places de livraison sur voies latérales)
13 ^e arrondissement	Stat. sur voirie	218	69
	Stat. hors voirie	8 282	8 282
	Total	8 500	8351
14 ^e arrondissement	Stat. sur voirie	261	84
	Stat. hors voirie	4 316	4 316
	Total	4 577	4 400
15 ^e arrondissement	Stat. sur voirie	153	71
	Stat. hors voirie	7 387	7 387
	Total	7 540	7 458
Total	Stat. sur voirie	632	224
	Stat. hors voirie	19 985	19 985
	Total	20 617	20 209

La ville rappelle aussi que nombre de livraisons s'effectuent actuellement dans les couloirs de bus, à l'encontre de la réglementation, ceci bien que des zones de livraison soient dès à présent organisées à proximité de beaucoup de commerces.

Dans le cadre du projet, la ville s'engage à ce que chaque commerce trouve une zone de livraison à moins de 50 m, la plupart du temps située dans une voie perpendiculaire.

Commentaires de la commission

Par lettre du 11 mai 2003, le président de la commission a interrogé la mairie de Paris, afin de connaître le nombre de places de stationnement avant le début des travaux de construction des couloirs d'autobus. La commission n'a pas reçu de réponse sur ce sujet.

La commission souhaite commenter le tableau précédent : en effet, il y a deux façons de calculer l'évolution prévue :

1. En prenant en compte les places de stationnement sur voirie, le projet implique une disparition d'environ 400 places, correspondant à une diminution de 65 % des places sur voirie.
2. En prenant aussi en compte les places hors voirie, le projet ne conduit qu'à une diminution de 2 % du nombre total de places du secteur.

Néanmoins, les publics visés ne sont pas les mêmes et toute globalisation reste hâtive.

Plus généralement, la commission reconnaît que la gestion de la pénurie et le coût dissuasif du parking restent les meilleurs moyens de maîtriser l'usage parfois excessif de l'automobile en ville. Il suffit en effet que quelques pour cents des automobilistes soient dissuadés pour alléger la pression exercée sur l'espace public.

Néanmoins la ville de Paris ne peut ignorer que des îlots entiers ne disposent d'aucune place au sein des parcelles (les logements de type HBM notamment). Il semble que dès à présent, une part très significative des places de l'ensemble des voies secondaires soit occupée par des riverains, dont certains sont immatriculés en banlieue ou en province.

De fait, le problème du riverain qui occupe l'espace public durant toute la semaine pour n'utiliser sa voiture que certains week-ends reste posé, ici comme ailleurs.

La commission comprend la nécessité d'instaurer un stationnement payant. Les riverains de quelques mois devraient pouvoir bénéficier du stationnement résidentiel.

La commission n'est pas certaine que ce soit aux portes de Paris qu'il faille des grands parkings mais sans doute plus utilement dans les grands pôles d'échange de banlieue. Néanmoins, elle a apprécié l'idée de billets combinés (salon + tramway + parking) pour l'entrée au Parc des Expositions : gros effort de marketing en perspective.

Plus localement, la commission craint, que compte tenu de la pénurie de places de stationnement de courte durée dans le secteur les emplacements de livraison soient toujours occupés et que des véhicules soient à l'arrêt ou en stationnement en pleine voie aggravant encore les conditions de circulation.

3.4.6 - L'impact visuel et les plantations

Point de vue du public

Une partie du public prend acte de ce que le projet prévoit plus de plantations que d'abattages.

Néanmoins, beaucoup de remarques critiquent l'abattage de plus d'une centaine de grands arbres d'alignement, certains supposés centenaires, dont une partie sous couvert d'un mauvais état phytosanitaire.

Les abattages nécessaires à la création du garage atelier sont aussi critiqués, mais peu de gens se sont préoccupés de cet atelier garage (qui n'occupe qu'une seule page dans le dossier global), sans doute par manque d'information et parce qu'il n'impacte pas directement des boulevards.

Les mêmes font remarquer qu'une implantation sur la PCF ne conduirait à aucun abattage. D'autres trouvent que les images vidéo de synthèse présentées durant les enquêtes publiques sont idylliques, dans la mesure où les arbres sont déjà grands et le trafic routier est faible.

Sur d'autres sujets, certains critiquent la présence des câbles caténaires et leur câbles supports couvrant toute la largeur du boulevard, alors que plus aucun câble ne pollue le ciel parisien. D'autres enfin s'interrogent sur l'implantation et la future esthétique des postes de transformation électrique.

Position des maîtres d'ouvrage

La ville de Paris admet tout à fait qu'il y aura des abattages mais affirme que le dessin du projet a mis tout ce qui est possible en œuvre afin de minimiser ces abattages. Le projet prévoit de conserver ou de rétablir au moins une rangée d'arbres de chaque côté des Maréchaux.

Le bilan prévisionnel de l'étude d'impact est le suivant :

	Arbres à abattre	Arbres à planter
Boulevards des maréchaux	250	600
Station des tramway	0	100
Garage Lucotte	160	0
Environnement local	0	400
TOTAL	410	1 100

Les modifications sont l'occasion pour la ville de diversifier les essences plantées et, chaque fois que possible, de relier ces alignements avec les parcs, squares et autres espaces verts de proximité. Le bilan final global est largement positif, malgré des inconvénients dans certaines zones.

Enfin, les stations de tramway seront plantées d'arbres de taille raisonnable scandant les boulevards.

Pour ce qui concerne le garage atelier, les abattages concernent environ 160 arbres de tailles très diverses mais pas exceptionnelles.

Commentaires de la commission

Il est évident que le projet a un impact sensible sur certains alignements de belle taille. Il faut reconnaître avec le public qu'un alignement centenaire ne peut être remplacé avant des dizaines d'années, même en triplant les plantations avec des beaux sujets provenant des pépinières de la ville de Paris.

Ceci concerne :

- l'importance visuelle des plantations,
- l'effet d'assourdissement du bruit,
- l'effet d'ombre et de fraîcheur,
- le piégeage des poussières, etc.

Il est clair que des groupes d'immeubles vont se retrouver mis à nu par les abattages à réaliser. Concernant la ligne de tramway, la commission estime que les abattages de beaux arbres sont en effet dommageables localement mais sont largement compensés par le projet de paysagement global autour de la ligne, que se soit en terme quantitatif (nombre d'arbres), qualitatif (espèces plus adaptées et assez variées) et, à terme, de volume végétal. Néanmoins l'impact transitoire de ces abatages est considérable, et ne se justifie qu'en rapport à un projet présentant des avantages incontestables.

En ce qui concerne la protection du patrimoine historique, l'étude d'impact se borne à constater que le projet est situé dans le périmètre de quelques monuments historiques inscrits ou classés localisés le long du tracé. Bien que l'architecte des Bâtiments de France soit doté de compétences propres dans ce domaine, il n'a pas été consulté dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central. Il n'est donc pas possible de connaître les éventuels aménagements qui seront demandés pour la protection du patrimoine historique.

Concernant les caténaires, la ville n'a pas souhaité utiliser une technique d'alimentation pas le sol, dans un souci d'exploitation, du fait que cette technologie est nouvelle et non éprouvée, ce que la commission ne peut blâmer.

En revanche, concernant le garage atelier, son implantation est prévue à l'emplacement de la rue Lucotte et d'un important talus des marges du périphérique, qui sera remplacé par un mur de soutènement, après abattage d'environ 150 arbres qui forment actuellement (sans doute) le plus important bosquet visible du périphérique entre les bois de Boulogne et de Vincennes. La commission a conscience que la ville de Paris et la RATP avaient précédemment recherché d'autres sites, notamment des emprises ferroviaires avant de s'orienter vers ce site.

Concernant le site de la gare de fret, dite de Rungis, la commission regrette que ce site n'ait pu être retenu dans le cadre d'un aménagement cohérent (notamment en raison d'un phasage de conception et de financement impossible).

Elle constate aussi que le dossier ne présente pas de mesure particulière concernant le secteur boisé à supprimer pour réaliser le garage - atelier, qui constitue encore un grignotage des espaces plantés alors que la municipalité annonce une politique de création d'espaces verts. Cela ressemble à un nouveau « bourrage » des espaces interstitiels de la ville.

La commission est très critique sur le choix de cette implantation, sur la longueur des voies ferrées d'accès, sur son coût (et ses surcoûts acquis et probables) et surtout sur les impacts environnementaux :

- provisoire (impact sur le BP, transport de volumes important de terre excavée du talus à remplacer par un mur de soutènement) ;
- et surtout définitif (suppression d'un bosquet linéaire de très belle taille, un des seuls du Sud du BP).

3.4.7 - Les marchés forains

Point de vue du public

Le public est très attaché au maintien des marchés forains.

Certaines observations craignent que le projet conduise, même involontairement, à faire périliter les marchés, notamment du fait des difficultés de stationnement des commerçants forains. A ce propos, certains critiquent le montage vidéo qui présente des estafettes garées en épi alors que les commerçants forains disposent de véritables camions.

D'autres critiquent le fait que les pistes cyclables soient coupées les jours de marchés et que l'ensemble de la circulation doive s'effectuer sur une seule voie, y compris durant la pointe de trafic du matin.

Quelques observations signalent le cas de l'interface entre le bus 58 et le marché au puces.

Position des maîtres d'ouvrage

La ville de Paris prend l'engagement de maintenir les différents marchés et d'organiser le stationnement des véhicules de marchés à moins de 50 m, tout en laissant disponible la voie de circulation de gauche des boulevards concernés.

De plus la ville affirme avoir obtenu l'accord d'associations de cyclistes concernant la neutralisation des pistes cyclables concernées durant les marchés.

Commentaires de la commission

La commission prend acte de la volonté de la ville de Paris de maintenir les marchés forains qui demeurent un lieu de convivialité important.

Néanmoins, pour avoir observé le fonctionnement d'un des marchés actuels, il est clair que la longueur des camions utilisés ne permettra plus leur stationnement en épi comme aujourd'hui, en raison de la présence de la plate-forme du tramway, qui sera implantée exactement là où la seule voie de circulation est actuellement maintenue.

Or tout autre mode de stationnement conduirait à éloigner les commerçants de leur camion, ce qui se pratique dans des marchés fixes mais ne semble pas ici correspondre aux habitudes.

La commission s'interroge sur la capacité de maintenir la même activité commerciale, du fait des difficultés prévisibles des livraisons et du stationnement des camions.

A contrario, elle rappelle aussi que les commerçants forains n'ont pas de droit absolu à occuper la voie publique avec leurs véhicules, surtout lorsque c'est au détriment d'autres usagers.

3.4.8 - Les autres usagers (cyclistes, piétons et PMR)

Point de vue du public

Concernant la circulation des vélos, le principe d'une liaison cyclable continue est globalement apprécié, certains n'y voyant cependant qu'un gadget politique, du fait du faible nombre de pratiquants.

D'autres craignent que les rails à gorge du tramway soient source d'embûche pour les vélos, notamment lors des franchissements en biais aux passages de la position centrale à la position latérale.

Quelques associatifs estiment que la place du vélo est d'être sur un itinéraire protégé mais auprès des voitures et non pas « *plus ou moins mélangés avec les piétons et autres usagers des trottoirs* », un marquage coloré au sol étant insuffisant du fait de la différence des vitesses sur une même surface.

Concernant les piétons et surtout les divers cas de personnes à mobilité réduite (et pas seulement les personnes en fauteuil roulant), de nombreuses critiques ou suggestions portent principalement sur :

- la position des stations du tramway en milieu des boulevards (la nécessité de traverser dans tous les cas),
- l'accessibilité matérielle aux stations et à la rame de tramway (les pentes notamment),
- la durée et la complexité de franchissement d'un carrefour à trois phases de feux,
- la nécessité d'une signalisation spécifique pour les aveugles ... d'autant que le tramway est réputé silencieux.

Il est aussi craint que le nouvel aménagement soit un facteur de désorientation supplémentaire, source d'accidents du fait du franchissement successif de plusieurs voies parallèles (cinq) où circulent des mobiles ayant des vitesses différentes.

Position des maîtres d'ouvrage

La réalisation de pistes cyclables quasi-continues sur l'ensemble du parcours (et dans des conditions plus rationnelles et confortables que les bandes actuelles) fait partie de la politique générale du projet. Ceci a pour but de faciliter les circulations douces et de favoriser, à terme, un maillage à terme avec les itinéraires de banlieue.

Le projet a été validé par des associations de cyclistes.

Le risque de coincer la roue dans le rail est assez hypothétique dans la mesure où les trajectoires des vélos ne croisent pratiquement jamais le tramway en sifflet.

Concernant les piétons, la position du tramway conduit à traverser à chaque fois, mais généralement uniquement deux voies de circulation (5,60 m) et dans des conditions nettement plus sécurisées que la situation actuelle.

Concernant les personnes à mobilité réduite, la ville de Paris et la RATP prennent naturellement en compte de ces obligations réglementaires, mais aussi les demandes particulières légitimes du public, dans le cadre des études de détails.

Commentaires de la commission

Selon les endroits de l'itinéraire, la piste cyclable est positionnée en limite de la chaussée ou bien derrière la rangée d'arbres. Néanmoins, le projet prévoit une unité de matériau (revêtement coulé) sur l'ensemble du parcours, de façon à identifier le mieux possible ce parcours et parfaitement le signaler aux autres usagers.

Si chaque tronçon semble avoir été réalisé au mieux, compte tenu de la morphologie des boulevards, il n'en demeure pas moins que :

- le trajet cycliste reste assez disparate (en bordure de chaussée et sur trottoir),
- les pistes sont parfois interrompues,

chaque traversée de carrefour donne lieu à des chicanes (politique de la ville de Paris, dans le cadre du respect du Code de la Route) manifestement désagréables et sujette à envie de prendre la chaussée principale ou à des ambiguïtés ou conflits avec les autres usagers.

En ce qui concerne les piétons, les positions latérale comme axiale présentent des avantages et des inconvénients pour l'accès aux stations (franchir une fois sur deux un large boulevard ou à chaque fois une seule chaussée plus étroite). L'étroitesse des voies routières et la présence des quais centraux (îlots importants scandant la traversée du boulevard) devraient permettre des traversées satisfaisantes ... mais au prix d'une réadaptation complète des habitudes individuelles.

Concernant les personnes à mobilité réduite, la commission prend acte de la position des maîtres d'ouvrage.

Néanmoins, malgré les aménagements proposés, notamment pour la traversée des piétons, la commission est très consciente des difficultés d'adaptation qu'auront les personnes à mobilité réduite, mais tout autant les personnes âgées.

3.4.9 - La vie de quartier

Point de vue du public

Le projet présente un progrès pour les asthmatiques qui ne peuvent pas prendre le métro.

Le devenir des quartiers et les notions de coupure ou de couture urbaine ont fait l'objet de remarques. Les avis sont partagés. Pour l'instant, il semble que le tramway soit plutôt considéré par le public comme un élément de coupure que de liaison entre les quartiers. Les difficultés de passage des piétons forment l'appréhension de certains.

De plus, quelques interlocuteurs craignent ce que peut être un projet global : ainsi, la rénovation de l'avenue d'Italie n'est pas considérée comme une réussite par certains.

Il se fait jour une crainte par rapport à tout changement du cadre de vie, derrière les promesses des élus, une partie significative des citoyens reste très méfiante.

Enfin, d'autres estiment que l'étude ne prend pas en compte les aspects sociaux d'une population généralement très modeste : « quel taux de RMI parmi les parents des enfants dans les crèches voisines ? ».

Position des maîtres d'ouvrage

Dans les villes où ce type de projet a été réalisé (tramway et requalification simultanée), il apporte une qualité de vie et des avantages qui dépassent la simple mise en place d'un moyen de transport. Il permet de réorganiser un morceau de ville et de fédérer les quartiers autour d'un nouveau paysage urbain, mieux respectueux des différents usagers.

Loin d'être une coupure, le projet assurera une nouvelle cohésion entre les deux rives des boulevards, actuellement séparées par un flot de voitures et dégradé par la pollution due à l'automobile.

Commentaires de la commission

La réduction de la place de l'automobile, la réorganisation des boulevards, le renforcement de leur paysagement et l'image de marque du tramway sont en effet capables de modifier l'image du quartier et le cadre de vie des habitants.

On notera qu'une réorganisation de l'espace et de nouveaux arbitrages pourraient techniquement tout autant être réalisés sans tramway ... mais celui-ci apporte le financement.

Néanmoins, et notamment pour ce qui concerne les commerces de proximité, le projet conduira probablement des mutations accélérées, dont toutes ne sont pas souhaitées (hausse du foncier, mutation des commerces, ...). Si les logements sociaux ne sont pas directement impactés par le projet, il sera néanmoins probable que le tramway soit un accélérateur des transformations et déménagements déjà observés dans la plupart des quartiers de Paris.

3.5 - THEME N°4 : DEPLACEMENT DES RESEAUX ET LES TRAVAUX

3.5.1 - La phase chantier et l'information du public

Point de vue du public

Une observation résume l'avis de quelques optimistes ou réalistes : « *Le point noir de ce projet, ce sont les travaux, autant par la durée que par les nuisances occasionnées. Pour avoir visité Lyon en utilisant les deux lignes de tramway, je peux dire que cela vaut la peine de subir ces inconvénients. Le résultat obtenu fera vite oublier la gêne des travaux.* »

Cependant, la majorité des observations formulées sur ce sujet est extrêmement critique sur la période de travaux, d'autant moins appréciée que l'alternative sur la PCF est supposée ne pas induire de travaux significatifs (tout au moins pour les riverains des boulevards).

Ceux qui ont vécu les travaux de mise en place des couloirs de bus (qualifiée de déjà pénalisante) imaginent parfois avec horreur l'importance et la durée des travaux qui s'annoncent.

Contrairement à ce qu'attendais la commission, l'inquiétude concernant la continuité de service du PC1 (maintien du service et qualité de celui-ci dans le flot des voitures) durant les travaux n'a pas été fortement exprimée, nettement moins que les craintes de congestion importante durant plusieurs années, partagée par de très nombreuses personnes.

La demande d'information est forte, y compris sur le détail du planning de chantier : « *pour m'organiser, je souhaite savoir de quand à quand vais-je avoir le marteau piqueur et la poussière* ».

Enfin certains se sont enquis des moyens d'indemnisation (voir chapitre 3.5.5).

Position des maîtres d'ouvrage

Ils reconnaissent que la période des travaux sera particulièrement délicate à vivre pour les riverains et les usagers, de même qu'elle l'a été dans tous les cas de création de tramway en province.

Le planning nécessite de démarrer le chantier par de nombreux points à la fois, de façon à minimiser la période de travaux, les restrictions de circulation et la baisse de qualité du transport public de rocade.

Les chantiers commenceront par la déviation des réseaux d'eau et des différents réseaux, qui devraient débuter durant l'été 2003 pour assurer le planning prévu.

Le planning du chantier nécessite, dès le début des travaux, la suppression des couloirs de bus afin de réaliser la réfection des trottoirs (généralement dans leur géométrie définitive).

Ensuite, les travaux s'étendront à la plate-forme du tramway et à la chaussée routière proprement dite.

Il y aura nécessairement une baisse de trafic routier durant le chantier, lié aux informations délivrées et aux stratégies alternatives des conducteurs (transfert modal, autre trajets, ...), de la même manière que cela a été observé autour des autres grands chantiers de Paris ou de banlieue (durant la fermeture de l'A6b notamment).

Le PC1 sera conservé durant tous les travaux : les maîtres d'ouvrage auront pour but de permettre son fonctionnement dans les conditions les meilleures possibles.

Commentaires de la commission

Faut-il être optimiste comme l'observation citée ci-avant ?

En effet, la période des travaux sera particulièrement difficile ... y compris durant les mois où le chantier sera apparemment achevé et où le tramway sera testé à vide alors que le bus PC1 circulera dans les voies étroites, banalisées et sans doute passablement occupées.

La commission reconnaît cependant la nécessité de travaux, si l'objectif de satisfaction d'un intérêt général est légitime.

En vue du projet, la commission souhaite que la ville de Paris prépare dès à présent et très activement les moyens d'information du public, de dialogue avec les riverains et de médiation pour les cas délicats : panneautages et explications (texte, schémas, planning, ...), numéro vert, permanences sur les lieux, procédures de conciliation ou d'indemnisation, ...

A la connaissance de la commission, la réalisation du tramway sur pneu de Caen a vu la mise en place d'une commission de médiation qui a permis de prévenir une issue contentieuse à plus de 90 % des dossiers.

3.5.2 - Le déplacement des réseaux

Point de vue du public

Ce sujet intéresse assez peu de monde, hormis les partisans de la PCF, afin de montrer l'absurdité du projet choisi, sur les plans technique et financier. Il est cependant critiqué l'absence de données chiffrées concernant les concessionnaires autres que SAGEP.

Enfin, un riverain du boulevard Kellermann dénonce le passage du tramway en latéral, là où les réseaux sont nombreux.

Position des maîtres d'ouvrage

La ville de Paris rappelle qu'une partie importante des réseaux est ancienne et que les coûts ne sont donc pas entièrement imputables au projet. Elle signale aussi la jurisprudence du Conseil d'Etat qui impute aux concessionnaires la réfection de leurs réseaux impactés par un projet sur le domaine public routier.

Commentaires de la commission

Les travaux sont en effet très importants, mais ceci est de plus en plus vrai pour les travaux réalisés en milieu urbain dense.

La commission n'a pas à rentrer dans le débat juridique sur l'imputation des coûts et se contente que constater que les reprises de réseaux nécessaires sont déclenchés par le projet et qu'elles vont automatiquement impacter quelque part.

3.5.3 - La protection du patrimoine souterrain

Point de vue du public

Quelques associatifs s'inquiètent du devenir des carrières et anciens souterrains (y compris liés aux anciennes fortifications) et craignent les injections intempestives qui bouchent aveuglément les tunnels de liaison entre les zones potentiellement intéressantes.

Position des maîtres d'ouvrage

La ville de Paris ne peut que s'en remettre à l'avis du Service des carrières pour ce sujet, sachant que les techniques de confortation et d'injection ne sont pas préconisées dans les mêmes configurations.

Commentaires de la commission

La commission comprend le souci de préservation du patrimoine souterrain. Néanmoins, sans connaissance particulière sur ce sujet (ni technique, ni de terrain), elle ne peut que répercuter les arguments des associatifs rencontrés.

3.5.4 - Les compensations financières

Point de vue du public

Il est parfois critiqué que les mesures de compensation financière ne soient que de vagues promesses de circonstance, sans énumération des cas potentiels, ni évaluation, bref, sans la transparence nécessaire.

Outre le cas plausible des indemnisation des commerçants, certains particuliers se sont enquis des moyens d'indemnisation (dont ristourne de la taxe d'habitation durant les travaux). Des cas précis ont été évoqués : le commerçant gêné dans ses livraisons et surtout connaissant une baisse de fréquentation liée au travaux sur le trottoir, salarié travaillant de nuit, nourrisse gardant des enfants, etc. Voir le chapitre 6) de la compilation des observations, présentée en annexe.

Tous ces gens se demandent bien comment ils vont supporter trois années (au minimum, car les riverains ne croient absolument pas au planning « électoraliste » annoncé).

Position des maîtres d'ouvrage

La ville est en droit de réaliser sur le domaine public des travaux d'intérêt général. Le dossier ouvre néanmoins la porte à des demandes d'indemnisation dans des cas particuliers qui le nécessiteraient, par exemple des commerçants particulièrement lésés. Les conditions de communication avec le public seront prochainement étudiées, s'inspirant d'autres cas déjà testés.

Commentaires de la commission

La commission estime en effet nécessaire l'instauration d'une cellule de dialogue (munie d'un budget adapté) pour un projet de cette ampleur.

Les enjeux privés (des commerçants ou autres) ne sont en effet souvent découverts qu'au fur et à mesure de l'avancement du chantier, voire des problèmes qui apparaissent en cours de route.

La commission, rappelle la recommandation relative à la prise en place d'une commission de concertation et de médiation et souligne la nécessité d'une présence quotidienne des maîtres d'ouvrage sur le terrain.

° °
°

Document achevé le 11 juin 2003

Bruno Ferry-Wilczek
Commissaire
Enquêteur

Claude Huot
Président
de la Commission d'enquête

Gérard Franc
Commissaire
enquêteur

**Voir ci-après les conclusions motivées de la commission,
relatives aux deux objets des enquêtes publiques conjointes.**

4 - CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE SUR LE PROJET DE TRAMWAY ET DE REQUALIFICATION DES MARECHAUX SUD

Sur les objectifs du projet :

Attendu que, compte tenu du trafic actuel de la ligne d'autobus de la petite ceinture et de la nécessité qu'une partie du trafic automobile se reporte sur les transports collectifs, il y a lieu de mettre en place à moyen terme un système de transport de plus grande capacité en rocade Sud de Paris,

Attendu qu'il convient de conforter le maillage entre les différents modes de transport collectif existant sur le secteur et améliorer ainsi la desserte locale dans le Sud de Paris en renforçant les liaisons,

Attendu que la mairie de Paris a retenu en mars 2000 le principe d'un tramway sur les boulevards des maréchaux Sud (TMS), permettant également de réaménager le paysage urbain des boulevards des maréchaux et de réaliser une opération de réduction de la capacité automobile,

Attendu que les maîtres d'ouvrage (Ville de Paris et RATP) ont présenté à l'enquête publique un projet de tramway de 7,9 km de longueur entre le pont de Garigliano et la porte d'Ivry sur les boulevards des maréchaux, intégrant des aménagements significatifs de l'espace public,

Sur la cohérence générale de l'action publique :

Attendu que l'Administration a affirmé à plusieurs reprises sa volonté de préserver la petite ceinture ferroviaire mais que, parallèlement, nombre de décisions administratives conduisent à en restreindre les potentialités, ceci depuis des dizaines d'années,

Attendu que le Schéma Directeur de la Région Île de France (SDRIF) a pour objet d'assurer la mise en cohérence des projets et qu'il mentionne, pages 145 et 178, la réutilisation de la petite ceinture ferroviaire, en liaison avec T2 (tramway Trans Val de Seine), depuis la station du RER Boulevard Victor jusqu'à la Cité Universitaire, et éventuellement à Maison Blanche, que ce raccordement conférerait au projet global T2 + PCF une vocation régionale, et que, de ce fait, la commission est partagée sur l'appréciation de la compatibilité avec le SDRIF du présent projet TMS,

Attendu que la réalisation du projet TMS repousse vraisemblablement au delà du terme du SDRIF (pour des raisons de trafic attendu et de financement) tout projet de transport de voyageurs sur l'emprise inscrite au SDRIF,

Attendu que la prolongation du tramway T2, telle qu'elle a été retenue à l'issue de la concertation préalable de 2002, devrait finalement se réaliser sur un autre itinéraire que celui prévu au SDRIF, parallèle au projet TMS, à moins de 200 m de celui-ci, sans qu'il y ait beaucoup de riverains entre les deux et sans interopérabilité,

Attendu qu'une étude sur l'utilisation de la petite ceinture ferroviaire (PCF) à l'Est de Paris a été récemment demandée au Syndicat des Transports de l'Île de France, alors que le projet TMS envisage la prolongation du tramway à l'Est de Paris sur les boulevards des maréchaux,

Attendu que seule une étude approfondie est susceptible de renseigner les pouvoirs publics sur la vocation voyageurs la plus pertinente pour la ligne PCF et le type de système de transport qu'il convient d'y faire circuler,

Sur le choix du parti :

Attendu que l'article 2-3 du décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 prescrit que les études d'impact présentent « *les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés le projet présenté a été retenu* »,

Attendu que l'Administration a envisagé d'utiliser le site de la PCF pour un transport ferré de voyageurs,

Attendu que l'étude d'impact ne présente que peu d'appréciation environnementale comparative entre les deux partis, se contentant des aspects transport, desserte des quartiers et de l'évocation de l'hypothèse d'un aménagement paysager réversible sur certains tronçons de la PCF. La commission le regrette sur le plan de l'information du public. Elle est partagée concernant son caractère substantiel et exhaustif (air, bruit, esthétique, ...) et l'incidence de cette éventuelle insuffisance sur la pertinence du choix du parti,

Attendu que l'article 3 de la LOTI dispose que « *la politique globale des transports optimise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants* », le choix de TMS rend nécessaire l'analyse du projet en regard de ce texte, visant à prévenir une erreur manifeste d'appréciation dans le choix d'un parti. Certes, le maître d'ouvrage annonce que le choix effectué est plus urbain que le site PCF, qu'il assure mieux des échanges aisés avec plus de correspondances et s'intègre dans un projet de requalification des boulevards. Néanmoins d'évidence, TMS n'optimise pas l'utilisation du réseau PCF existant, même si les maîtres d'ouvrage présentent les avantages du projet choisi. La commission est partagée sur le respect de l'article 3 de la LOTI.

Attendu que la concertation préalable, organisée en application de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, a fait apparaître une demande pressente de présentation parallèle des deux partis possibles avant un choix définitif ainsi qu'une opposition significative de riverains à TMS,

Attendu cependant que le choix de TMS a été effectué par la précédente municipalité et qu'il a ensuite fait partie du programme électoral (en 2001) de l'actuelle municipalité,

Sur le projet de tramway :

Attendu que le projet TMS constitue certes une opération à part entière, qui se suffit à elle-même, mais que les maîtres d'ouvrage indiquent qu'ils ont intention de desservir à terme l'ensemble des boulevards des maréchaux,

Attendu que la concertation préalable, prévue à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, a été effectuée en ce qui concerne la prolongation de TMS jusqu'à la porte de Charenton,

Attendu qu'il s'agit donc d'un projet réalisé par tranches successives, que l'article 2 du décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 prescrit que « *lorsque la réalisation (de travaux) est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme* » et que la commission est partagée sur le respect de cette disposition par le présent dossier,

Attendu que l'article 3 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 (pris en application de l'article 14 de la LOTI) prescrit que « *lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, l'évaluation prévue à l'article 4 (notamment motivation du choix parmi les partis envisagés, compatibilité avec les schémas directeurs d'infrastructure, coût total du projet global) doit être préalable à la réalisation de la première tranche* » et que la commission est partagée sur le respect de cette disposition par le présent dossier,

Attendu que le projet TMS représente des sauts importants, quantitatif (capacité de l'offre de transport en rocade Sud) et qualitatif (vitesse et confort) qui ne sont que peu contestés, y compris par les partisans de l'utilisation de l'emprise PCF,

Attendu cependant que, si le projet prévoit un doublement de la fréquentation par rapport à la ligne actuelle d'autobus PC1 attirant ainsi une nouvelle clientèle plus régionale, il comporte en revanche 30 % d'arrêts en moins, réduction soulignée par des riverains, aussi sensibles à la finesse de la desserte qu'à la vitesse et au confort,

Attendu que la vitesse commerciale du tramway sera supérieure à celle de la ligne PC1 actuelle, mais seulement de 30 à 35 %,

Attendu que le dimensionnement du projet double l'offre de transport mais ne lui confère pas de réserve de capacité suffisante à long terme,

Attendu que le coût d'exploitation (amortissement inclus) du tramway TMS présenté par les maîtres d'ouvrage est inférieur à celui de la ligne d'autobus PC1 actuelle,

Attendu que le taux de rentabilité interne du projet TMS présenté en enquête n'inclut pas les frais significatifs de reconstruction des réseaux et les suppléments déjà connus. La commission a calculé que le coût total de ces travaux fait passer le dit taux de 20,7 % à 15,6 %. De plus, la commission s'est interrogée sur l'absence de prise en compte d'externalités négatives, dans le dossier,

Attendu que les véhicules d'urgence ne bénéficieront plus du couloir réservé existant qui sera supprimé,

Attendu, qu'en ce qui concerne la circulation routière, le dossier se limite à l'étude des conséquences du projet sur les seuls carrefours situés sur les boulevards des maréchaux, à partir de la réduction de capacité globale de 25 % (tome 2 page 198),

Attendu que la commission a interrogé les maîtres d'ouvrage afin de comprendre comment cette réduction de capacité ne serait pas la source de blocages inacceptables des carrefours, liés au trafic radial et aux tourne-à-gauche. La commission ne peut évaluer le risque ainsi pris par les maîtres d'ouvrage et estime qu'il manque au dossier présenté au public une expertise des conséquences du projet sur la circulation routière radiale,

Attendu que les maîtres d'ouvrage ont inclus dans le dossier des schémas de restructuration des lignes d'autobus du secteur, visant notamment à faciliter les correspondances et à minimiser l'emprunt des boulevards des maréchaux par les autobus, mais que le dossier ne présente pas au public les conséquences du projet sur la fréquentation des ligne de bus du secteur,

Attendu que le trafic actuel de la ligne de bus PC1 est de 3 800 personnes à l'heure de pointe (dans les deux sens), que l'exploitation actuelle de la ligne permet de transporter environ 4 000 personnes, qu'il est possible (en augmentant la fréquence) de passer pour une durée limitée à 5 000 personnes environ et que le système possède donc encore des réserves de capacité pour plusieurs années permettant d'assumer l'augmentation régulière de la demande par un accroissement parallèle de la fréquence, délicat de mise en œuvre et de coût marginal non évalué,

Attendu que l'objectif de diminution de 5 % de la circulation automobile, inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains pour Paris et la petite couronne a déjà été atteint à Paris mais pas en banlieue,

Attendu que la commission est partagée sur le caractère d'urgence de la réalisation du projet,

Sur l'aménagement urbain :

Attendu que le projet comprend également l'amélioration du paysage urbain des boulevards des maréchaux (hormis les caténaïres), moyennant de gros travaux,

Attendu que les travaux et les mesures compensatoires annoncées conduisent à l'abattage de 400 arbres environ et à l'annonce de la plantation de plus de 1 100 arbres dans le secteur du projet,

Attendu que le réaménagement des boulevards des maréchaux peut techniquement être tout aussi bien obtenu sans créer un tramway. Toutefois une opération indépendante ne pourrait alors plus bénéficier des cofinancements liés aux opérations de transports collectifs,

Sur les résultats de l'enquête publique :

Attendu que les observations des participants à l'enquête publique et les comptes-rendus des deux réunions publiques joints au présent rapport montrent que les préoccupations du public portent essentiellement sur le choix du site, et que si des éléments de comparaison avaient été donnés dans le dossier, tenant compte des résultats de la concertation préalable, l'information du public aurait été meilleure et les débats plus clairs et plus sereins,

Attendu qu'il ressort de l'analyse de la commission d'enquête que 731 personnes sur 1254 (soit 58 % des personnes qui ont formulé un avis individuel sur un registre ou par internet) se sont déclarées défavorables au projet, et que plus de 5 055 personnes ont signé des pétitions défavorables au projet (contre 199 personnes favorables),

Attendu que parmi les personnes qui ont déposé des observations sur les registres des mairies d'arrondissement (en majorité des riverains particulièrement concernés par l'impact du projet sur l'environnement) 479 personnes sur 676 soit 71 % se sont déclarées défavorables à l'opération,

Attendu que la diminution du nombre des stations pénalise certains riverains des interstations les plus longues, ceci à l'encontre de l'objectif de mobilité urbaine annoncé,

Attendu que l'abattage de nombreux arbres a émus le public, même les personnes favorables au projet et que la suppression du bosquet (190 arbres) le long de la rue Lucotte ne comporte aucune mesure compensatoire précise et localisée,

Attendu que les inquiétudes se sont fait jour concernant les nuisances en cours de travaux, les baisses de chiffre d'affaire des commerçants, les diverses difficultés d'accès et le besoin d'information sur le phasage précis des travaux,

Etant donné que :

la commission d'enquête publique s'est rendue sur les lieux de l'opération projetée à de nombreuses reprises, elle a longuement étudié le dossier, elle a tenu les 17 permanences prévues, elle a mis en place un site internet, elle a organisé deux réunions publiques, elle a pris connaissance des observations écrites et orales, elle a effectué des investigations complémentaires elle a rédigé le présent rapport et elle a délibéré longuement sans parvenir à un avis unanime.

La commission constate que ses membres disjoignent le sens de leur avis.

En conséquence :

Gérard Franc donne un avis **DEFAVORABLE** à l'aménagement, par la ville de Paris et la RATP, d'une ligne de tramway sur les boulevards des maréchaux Sud à Paris 13^e, 14^e et 15^e arrondissements.

Claude Huot et Bruno Ferry-Wilczek donnent un avis **FAVORABLE** à l'aménagement, par la ville de Paris et la RATP, d'une ligne de tramway sur les boulevards des maréchaux Sud à Paris 13^e, 14^e et 15^e arrondissements.

Toutefois, cet avis est formulé avec les **réserves expresses** suivantes :

- que le nombre de stations de tramway ne soit pas augmenté tant qu'un moyen de transport lourd ne serait pas mis en place sur la PCF,
- que la ville de Paris respecte son engagement de la page 188 du tome 2 : "*dans les voies proches des boulevards des maréchaux : dans les 5 années à venir, plus de 400 arbres seront ainsi plantés*",
- qu'une structure d'information, de suivi et de médiation soit mise en place par les maîtres d'ouvrage, dès le début des travaux de déviation des réseaux.

Et avec le **souhait** suivant :

- que l'emprise comporte une surlargeur permettant l'éventuelle mise en place d'une station ultérieure à proximité de la rue Damesme ou de la rue du Moulin de la Pointe.

En conséquence, le président de la commission constate que la majorité de la commission a donné un avis FAVORABLE moyennant les réserves et suggestions ci-dessus.

Document achevé le 11 juin 2003

Bruno Ferry-Wilczek
Commissaire
Enquêteur

Claude Huot
Président
de la Commission d'enquête

Gérard Franc
Commissaire
enquêteur

**Nota : toute reproduction de ce rapport doit être réalisée intégralement.
La conclusion de la commission d'enquête étant le résultat d'une analyse
développée dans l'ensemble du rapport.**

5 - CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE SUR LE PROJET DE DEPLACEMENT DES CANALISATIONS SOUTERRAINES D'EAU

Sur le projet de déviation des réseaux :

Attendu que le projet est indispensable à la réalisation de la ligne de tramway TMS et au réaménagement des boulevards des maréchaux,

Attendu que les travaux ont été présentés au public dans le cadre d'enquêtes conjointes avec le projet de tramway,

Attendu le faible nombre d'observations du public concernant ces travaux,

Attendu que les travaux présentent des inconvénients temporaires notables mais strictement nécessaires à la réalisation du projet de tramway,

Attendu que les inquiétudes se sont fait jour concernant les nuisances en cours de travaux, les baisses de chiffre d'affaire des commerçants, les diverses difficultés d'accès et le besoin d'information sur le phasage précis des travaux,

Etant donné que

la commission d'enquête publique s'est rendue sur les lieux de l'opération projetée à de nombreuses reprises, elle a longuement étudié le dossier, elle a tenu les 17 permanences prévues, elle a mis en place un site internet, elle a organisé deux réunions publiques, elle a pris connaissance des observations écrites et orales, elle a effectué des investigations complémentaires elle a rédigé le présent rapport et elle a délibéré longuement sans parvenir à un avis unanime.

La commission constate que ses membres disjoignent le sens de leur avis.

En conséquence,

Gérard Franc donne un avis **DEFAVORABLE** au déplacement des canalisations souterraines d'eau lié au projet TMS sur les boulevards des maréchaux Sud à Paris 13^e, 14^e et 15^e arrondissements.

Claude Huot et Bruno Ferry-Wilczek donnent un avis **FAVORABLE** au déplacement des canalisations souterraines d'eau lié au projet TMS sur les boulevards des maréchaux Sud à Paris 13^e, 14^e et 15^e arrondissements.

Toutefois, cet avis est formulé avec la **réserve expresse** suivante :

- qu'une structure d'information, de suivi et de médiation soit mise en place par les maîtres d'ouvrage, dès le début des travaux de déviation des réseaux.

En conséquence, le président de la commission constate que la majorité de la commission a donné un avis FAVORABLE moyennant la réserve ci-dessus.

Document achevé le 11 juin 2003

Bruno Ferry-Wilczek
Commissaire
Enquêteur

Claude Huot
Président
de la Commission d'enquête

Gérard Franc
Commissaire
enquêteur

**Nota : toute reproduction de ce rapport doit être réalisée intégralement.
La conclusion de la commission d'enquête étant le résultat d'une analyse
développée dans l'ensemble du rapport.**

**ANNEXE 1 - RECAPITULATIF DES DEPOUILLEMENTS DES LETTRES,
DES REGISTRES ET DES PETITIONS**

1.1 - Tableau général

1.2 - Préfecture de Paris

1.3 - Centre administratif Morland

1.4 - Mairie du XIII^e

1.5 - Mairie du XIV^e

1.6 - Mairie du XV^e

**ANNEXE 2 - RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS REÇUES PAR
MESSAGERIE ELECTRONIQUE**

ANNEXE 3 - COMPILATION DES AVIS DU PUBLIC

**ANNEXE 4 - ANALYSE THEMATIQUE DES FICHES DE DIALOGUE
DES DEUX SOIREES DEBAT**

ANNEXE 5 - COURRIERS DIVERS

5.1 - Lettre de la Ville de Paris et la RATP du 24 avril 2003 et 3 de ses annexes

N° 1 : évaluation actualisée du comparatif financier PCF / TMS

(N° 2 : non joint)

N° 3 : note de la SAGEP

N° 4 : étude de l'impact du réaménagement des couloirs de bus dans Paris

5.2 - Note de la RATP du 15 mai 2003 sur les lignes PC1, PC2 et PC3

5.3 - Note de la RATP du 28 mai 2003 : compte rendu de comptage / chronométrage durant l'expérimentation de l'augmentation des fréquences à 2 mn

5.4 - Lettre de la Ville de Paris et la RATP du 4 juin 2003 (sans les annexes)

5.5 - Lettre d'EDF-GDF Services du 10 juin 2003

5.6 Lettre du STIF du 10 juin 2003