

**Commission d'enquête projet de prolongement du tramway T3
de la porte d'Asnières à la porte Dauphine**

Annexe - Compte-rendu de la réunion publique tenue le mardi
9 octobre 2018 à l'École de Paris des Métiers de la Table 17 rue Jacques
Ibert 75017 Paris de 20 h à 22 h 30

Public : 174 personnes
18 questions (regroupées par intervenants et thèmes)

Commission d'enquête

Stanley GENESTE, Président

Catherine MARETTE, membre titulaire

Régis THEPOT, membre titulaire

Maîtrise d'ouvrage

Christophe NADJOVSKI, maire adjoint, Ville de Paris

Sandrine GOURLET, directrice adjointe voirie et déplacements, Ville de Paris

Sophie GOUÉE, chargée de projets, Ville de Paris

Alexandre BERNUSSET, directeur des infrastructures, IDF Mobilités

Florian TEDESCHI, chargé de projets, IDF Mobilités

Animateur de la réunion

Gilles-Laurent RAYSSAC, Cabinet Res publica

Nota : le présent compte-rendu établi par la commission d'enquête est issu du verbatim de la réunion publique qui a été organisée en deux grandes parties : une présentation générale du projet par les maîtres d'ouvrages puis un échange de questions/réponses avec la salle en dissociant les questions relatives au projet, de celles portant sur le chantier proprement dit. Une conclusion générale des échanges a été effectuée par le directeur des infrastructures d'IDF Mobilités, le maire adjoint de Paris, le maire du 17^{ème} arrondissement et le Président de la commission d'enquête

Il a été rédigé de manière à faciliter sa lecture et assurer une compréhension d'ensemble, étant précisé que les questions et réponses ont été synthétisées en suivant le déroulé des débats, sans les regrouper nécessairement par thèmes.

Les questions posées, fléchées suivant la grille d'analyse des 7 thèmes identifiés par la commission d'enquête, sont numérotées ci-après par intervenant de 17-RP1 à 17-RP18.

Sont par ailleurs surlignés en jaune les échanges qui ont été considérés comme les plus importants par la commission d'enquête.

Stanley GENESTE, Président de la Commission d'enquête introduit la réunion et présente les 2 autres membres de la Commission : Catherine MARETTE et Régis THEPOT.

Il rappelle ensuite le rôle d'une Commission d'enquête, désignée par le Tribunal administratif et indépendante du porteur du projet qui est d'encadrer la participation du public et de recueillir son avis afin d'éditer un rapport dans lequel elle remettra ses conclusions par rapport à l'extension du tramway T3 de la porte d'Asnières à la Porte Dauphine.

Il s'agit d'une enquête publique dite environnementale sur les conséquences du prolongement du tramway avec les travaux associés de canalisation d'eau potable. C'est une enquête publique unique, qui porte également une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris.

Elle fait suite à une concertation préalable qui a eu lieu en 2016, et est préalable à la délivrance de l'autorisation et au lancement des travaux.

1^{ère} PARTIE DE LA RÉUNION – PRESENTATION DU PROJET PAR LES MAITRES D'OUVRAGE

Florian TEDESCHI, chargé de projets, IDF Mobilités introduit le contexte et les grandes lignes du projet et signale que les études du tramway ont été menées conjointement par :

- Île-de-France Mobilités pour tout ce qui concerne le système de transport, c'est-à-dire les rails, la plateforme, l'alimentation électrique et les stations. La RATP prendra le relais d'Île-de-France Mobilités à partir des études détaillées pour tout ce qui concerne le système de transport proprement dit.
- la Ville de Paris pour les aménagements urbains connexes, donc la voirie, le stationnement, les pistes cyclables, trottoirs et aménagements urbains.
- Eau de Paris est aussi présent sur le projet, puisque dans le cadre des travaux du T3, il y aura une opportunité de rénover la canalisation « Ceinture nord » de la distribution d'eau potable et Eau de Paris est en charge des études et des travaux.

Pour rappel un premier tronçon du T3 a été mis en service jusqu'à la Porte d'Ivry en 2006, un deuxième en 2012 jusqu'à la Porte de la Chapelle, avec une division de la ligne en deux arcs pour permettre une meilleure exploitation du tramway et enfin le tronçon entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières, avec une mise en service prévue très prochainement, le 24 novembre 2018. Le tronçon qui nous occupe aujourd'hui est situé entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine.

Ce nouveau prolongement, entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine est inscrit au schéma directeur de la région Île-de-France, qui est le document-cadre pour l'aménagement et le développement de l'urbanisme à horizon 2030. Il est aussi inscrit au CPER (contrat de plan État / Région) 2015-2020, qui cadre les financements de l'État, de la Région sur les gros projets d'infrastructure.

Le prolongement présenté aujourd'hui représente un tracé de 3,2 km qui se développe principalement le long des boulevards des Maréchaux, avec 7 nouvelles stations proposées, dont 3 en correspondance.

- La première au niveau de la Porte de Champerret, en connexion avec la ligne 3 de métro et de nombreuses lignes de bus.
- Le pôle majeur sera au niveau de la Porte Maillot, avec le RER C, la ligne 1 du métro, et aussi la future ligne Éole, donc le prolongement du RER E, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2022.
- Au niveau de la Porte Dauphine, où l'on retrouve encore le RER C et la ligne 2 du métro.

Le temps de parcours sur ce prolongement est estimé à 12 minutes avec près de 60 000 voyageurs par jour.

L'un des buts principaux de ce projet est bien de proposer une offre de transport en commun de rocade, qui vient se connecter aux lignes radiales pour favoriser l'usage des transports en commun, proposer des temps de parcours attractifs, améliorer leur fréquence et aussi leur régularité.

C'est aussi un projet de surface et de voirie qui offre l'opportunité d'accompagner le développement urbain et de repenser l'espace public qui est aujourd'hui assez routier et minéral, avec de nombreuses coupures urbaines.

Sophie GOUÉE, chargée de projets Ville de Paris poursuit sur le coût et le financement du projet. Celui-ci s'établit à 193 millions d'euros, dont :

- 165 millions d'euros correspondent au coût de l'infrastructure, financé par la Ville de Paris, à hauteur de 60 %, par l'État à 12 %, et par la Région Île-de-France à 28 %. Île-de-France Mobilités finance également les coûts d'exploitation du tramway.
- 28 millions d'euros qui correspondent au matériel roulant, soit 8 rames, nécessaire à ce prolongement, financé à 100 % par Île-de-France Mobilités.

Pour se resituer dans le calendrier de l'opération, une première phase d'étude et de concertation publique s'est déjà déroulée entre 2015 et maintenant. Nous sommes maintenant dans une phase d'enquête publique, pour présenter le projet et vous permettre d'exprimer votre avis. Notre objectif est de démarrer les travaux en 2019 pour une mise en service du tramway fin 2023 à Porte Dauphine.

Les évolutions du projet depuis la concertation de 2016

Nous étions déjà venus devant le public début 2016 pour lui présenter des variantes de tracés et de prolongement du tramway. Le bilan de la concertation a permis de confirmer l'étude d'une variante de prolongement à la Porte Dauphine, en passant en surface au niveau de la Porte Maillot, et l'approfondissement des variantes au niveau du secteur Champerret.

Les deux maîtres d'ouvrage Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris ont travaillé et ont étudié deux variantes sur le secteur de Champerret pour vous proposer aujourd'hui un tracé qui passe avec la variante nord par l'avenue Paul Adam et l'avenue Stéphane Mallarmé.

Depuis la concertation, nous avons également poursuivi les échanges avec les acteurs locaux. Il nous a été demandé d'améliorer le projet avec la desserte, d'une part des équipements de la Porte de Courcelles, et d'autre part de la Porte des Ternes, en prévision des futurs ensembles immobiliers « Mille Arbres » et « Ville multi strates ». À cet effet, nous avons étudié plusieurs solutions. La première station, qui était initialement sous le boulevard Berthier a été déplacée sur l'avenue Paul Adam pour améliorer la desserte des équipements de la Porte de Courcelles. Il a été créé une station supplémentaire au niveau du boulevard Gouvion Saint-Cyr, à proximité de l'avenue des Ternes ce qui a conduit à déplacer la Porte de Villiers pour respecter un équilibre de distance entre les stations.

Les grands principes qui ont guidé l'insertion du projet sont les suivants :

- Nous cherchons avant tout à proposer un tracé qui soit en connexion avec les correspondances de transport en commun, avec des stations positionnées au plus près des correspondances.
- Permettre d'avoir un mode de transport qui soit performant, capacitaire et régulier, le tramway circulant sur sa plateforme dédiée, avec une priorité aux feux, au niveau des carrefours.
- À Paris, nous requalifions en même temps l'espace public de façade à façade en privilégiant les modes actifs. Le projet vise ainsi à élargir les trottoirs, sécuriser les traversées piétonnes, proposer des pistes cyclables sécurisées qui sont connectées avec le réseau existant et futur, et également à améliorer la végétalisation de l'espace public, par de nouvelles plantations. La végétalisation de la plateforme y contribue également.

Description détaillée du tracé secteur par secteur

Le premier secteur de la Porte d'Asnières à la place Léautaud est un secteur qui est dans la continuité du tronçon précédent où la plateforme se connecte à l'arrière gare de la station Porte d'Asnières, implantée au centre de la voirie. Il y a deux files de circulation dans chaque sens et on crée une piste unidirectionnelle dans chaque sens, de 2 m de large, dans la continuité du tronçon précédent.

La place Léautaud, qui fonctionne aujourd'hui en giratoire sera aménagée demain en carrefour à feux, pour permettre la circulation du tramway, avec également des plantations qui permettent d'agrémenter le paysage urbain.

À partir de la place Léautaud et jusqu'à la Porte Maillot, nous arrivons sur un secteur dense, dont les largeurs de façade à façade sont plus contraintes. Il est très marqué par le passage souterrain routier Champerret, avec des trémies d'accès ou sortie, l'une avenue Paul Adam, l'autre avenue Stéphane Mallarmé et la troisième, boulevard de Reims. Pour faire circuler le tramway au centre de la voie, il sera nécessaire de combler les trémies. Sur ce secteur moins large, nous élargissons néanmoins les trottoirs qui sont, au niveau de l'avenue Paul Adam, relativement étroits. Nous proposons une file de circulation dans chaque sens et le cheminement cyclable s'effectue par des pistes unidirectionnelles, dans la continuité du boulevard Berthier.

Sur le boulevard de Reims, nous comblerons également la trémie, bien que le tramway n'y circule pas. Mais cela permettra de proposer des plantations supplémentaires et des places de stationnement qui sont supprimées sur le tracé.

De la Porte de Champerret sur le boulevard Gouvion Saint-Cyr, nous poursuivons ce même principe de répartition de l'espace public avec la plateforme au centre, une file de circulation dans chaque sens et l'itinéraire cyclable par des pistes unidirectionnelles de chaque côté. Sur ce secteur également, la trémie du passage souterrain Champerret est

comblée, ce qui permet d'élargir les trottoirs et de proposer de nouvelles plantations. La station Porte de Champerret, qui est la première station en intermodalité avec le métro Ligne 3 et le pôle bus, est placée à toute proximité de ces autres modes de transport en commun, de façon à avoir un pôle multimodal et la meilleure des correspondances.

Boulevard Gouvion Saint-Cyr, c'est aujourd'hui un boulevard assez minéral, qui demain sera emblématique de la répartition de l'espace public, avec au centre le ruban vert de la plateforme végétalisée, la circulation routière et les vélos de part et d'autre.

À partir de la Porte de Villiers jusqu'à la Porte des Ternes, nous avons essayé sur ce secteur de minorer l'impact de la station Porte de Villiers, que nous proposons de ce fait avec un quai central. Néanmoins, pour implanter cette station, il est nécessaire d'abattre les arbres de part et d'autre, qui sont aujourd'hui à petit développement. S'agissant d'une station à quai central, les voies passent de part et d'autre. Du coup, la plateforme juste après fait une largeur d'environ 10 m, qui représente un tiers de la largeur face à la façade, et sera végétalisée, ce qui permettra de proposer une relative compensation visuelle à l'abattage de ces arbres.

Après, sur le petit tronçon boulevard Gouvion Saint-Cyr, à partir du coude et jusqu'à l'avenue des Ternes, le boulevard Gouvion Saint-Cyr est fermé à la circulation publique pour l'insertion de la station Porte des Ternes. Ce projet propose un aménagement d'aire piétonne et d'une petite placette de quartier, avec ses commerces et ses restaurants. Pour la rue Ruhmkorff, le sens de circulation est inversé de façon à préserver une circulation dédiée à la desserte locale.

Après l'avenue des Ternes, nous poursuivons sur le boulevard Gouvion Saint-Cyr, où les largeurs sont encore plus contraintes. De ce fait, ce boulevard est mis à sens unique dans le sens Maillot vers Ternes. Son accès est possible depuis le boulevard Pereire. Et les itinéraires cyclables sont, d'une part, assurés par la création d'une piste bidirectionnelle sur trottoir le long du Palais des congrès et d'autre part, possibles sur le boulevard, qui est aménagé en zone 30 km/h avec la possibilité d'un contresens cyclable.

Nous arrivons ensuite sur le secteur de la Porte Maillot qui est réaménagée selon «l'axe majeur». Ce projet de réaménagement de la place a fait l'objet d'une concertation spécifique, qui s'est déroulée en 2017 et fera également l'objet d'une enquête publique en 2019.

Sur ce secteur, l'enjeu est de réussir la meilleure intermodalité avec le RER C, la ligne 1 du métro et le RER E. La station Porte Maillot est intégrée sur le nouveau parvis qui est créé à l'occasion du réaménagement de la place et nous avons veillé à assurer les meilleures continuités cyclables et piétonnes pour les cheminements en mode doux.

Boulevard Gouvion Saint-Cyr, en regardant vers la Porte Maillot, une place prépondérante est donnée aujourd'hui à la voiture et demain, grâce à l'aménagement de la plateforme et à l'arrivée du tramway, l'espace public sera mieux partagé.

Dans le 16^e arrondissement l'arrivée du tramway transformera le boulevard Amiral Bruix en une promenade plantée. Au niveau de la Porte Maillot, grâce à l'extension du square réalisée dans le cadre du projet de réaménagement de la place, il sera proposé de nouvelles plantations d'alignement. La plateforme sera insérée le long du square Parodi pour éviter une longue interface avec le RER C. Sa végétalisation permettra de prolonger le square sur la voirie. Deux files de circulation, une par sens, sont aménagées. Au niveau des itinéraires cyclables, une piste bidirectionnelle sera créée le long du square et des itinéraires cyclables sont également possibles dans la contre-allée. Le tunnel grand Maillot, qui passe aujourd'hui sous la place de la Porte Maillot, entre le boulevard Pershing côté 17^e et le boulevard Thierry de Martel côté 16^e, reste ouvert à la circulation publique.

Sur ce secteur, la trémie Henri Gaillard sera comblée pour permettre également l'aménagement et le projet. Cela permettra également de prolonger la contre-allée aujourd'hui et de proposer du stationnement complémentaire et des plantations. La station Bruix-Lalo est intégrée côté du TEP Jean-Pierre Wimille et à proximité de l'entrée du square Anna de Noailles, qui permet une entrée au bois de Boulogne. Et le long du quai, donc après la station, nous restituons également du stationnement.

Boulevard Amiral Bruix, sur un secteur assez peu qualitatif entre la rue Lalo et la Porte Dauphine avec la trémie Henri Gaillard, un aménagement permettra demain d'améliorer nettement l'espace public.

Arrivé sur la Porte Dauphine, le tramway effectuera un contournement large de la place. Cette configuration permet de préserver un fonctionnement en giratoire pour limiter les impacts du projet sur la circulation. Néanmoins, la chaussée est réduite de moitié et nous proposons une piste unidirectionnelle tout le long de l'anneau. Sur le rond-point, nous préservons l'îlot forestier ainsi que la statuare sur le centre de la place de Lattre de Tassigny. Nous respectons les caractéristiques du site classé avec des trottoirs en prolongement des allées cavalières du Second Empire. Nous rééquilibrons l'espace public au profit du tramway, des piétons et des cyclistes, tout en préservant une circulation automobile correcte.

Arrivé sur le boulevard Lannes, la station Porte Dauphine en terminus est implantée face à l'Université Paris Dauphine. La trémie Henri Gaillard est comblée. Les voies du tramway qui se situent derrière la station, en arrière gare, sur environ

150 m, permettent la manœuvre et le stockage des rames de tramway pour une bonne exploitation de la ligne entre la Porte de Vincennes et la Porte Dauphine.

Sohie GOUÉE souligne enfin en conclusion de cette présentation détaillée du tracé que le parti d'aménagement de ce projet vise à rééquilibrer l'espace aujourd'hui dédié à la voiture sur 60 % de la surface, au profit des piétons, des cyclistes et des transports en commun qui, représenteront 16 % de l'espace, dont une grande partie végétalisée qui participera à l'amélioration du paysage urbain.

Florian TEDESCHI précise qu'un des impacts majeurs du projet sera l'amélioration des conditions des déplacements :

- Le tramway permet d'avoir une offre de grande capacité par rapport aux autobus puisque nous allons avoir des rames qui accueillent environ 300 voyageurs contre aujourd'hui des bus articulés qui offrent au maximum 100 places.
- Des gains de temps. À titre d'exemple, à l'heure de pointe du matin, entre la Porte de Champerret et la Porte Dauphine, les gains de temps estimés sont de 4 minutes pour les voyageurs qui emprunteront le tramway à la place du bus. Des gains de régularité sont à attendre aussi, puisque le tramway ne sera plus soumis aux aléas de circulation, avec une voie dédiée et la priorité aux feux.
- Un confort des voyageurs accru, avec un transport guidé qui permet une plus grande douceur dans les courbes et surtout une accessibilité totale depuis un même niveau entre le quai et le seuil du véhicule, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;

Des modifications sur les lignes de bus auront par ailleurs lieu en novembre 2018, avec la mise en service du prolongement du T3 à Asnières. Les lignes PC1 et PC3 seront fusionnées en une seule et même ligne entre le pont du Garigliano et la Porte d'Asnières, avec un renfort sur le secteur plus fréquenté, entre la Porte Maillot et la Porte d'Asnières. Il y aura également un prolongement des lignes 84 et 163 qui passent aujourd'hui au niveau du pôle de Champerret.

À la mise en service du prolongement du T3 à la Porte Dauphine, il y aura une coupure plus amont de la ligne PC, qui est encore à l'étude. C'est-à-dire qu'a priori nous n'aurons pas un arrêt de la ligne PC au niveau de la Porte Dauphine, mais plutôt un pôle majeur qui permettra à tous les voyageurs qui viennent du sud de la PC de se connecter soit au niveau de la Porte Maillot, soit au niveau de la place de l'Étoile. Les études correspondantes sont en cour et à part cette optimisation majeure, **il y aura effectivement d'autres réflexions pour voir à la marge comment gérer de manière optimale les correspondances des bus radiaux avec les nouvelles stations du tramway.**

Sophie GOUÉE apporte quelques compléments sur l'impact du projet sur l'environnement :

Le projet d'extension du T3 permettra la création de plus de 3 km de pistes cyclables dédiées qui seront connectées au réseau cyclable actuel et en cours de réalisation dans le cadre du plan vélo 2015 – 2020. Cette connexion au réseau cyclable et le fait de proposer un réseau cyclable maillé, permettra, comme pour les transports en commun, d'augmenter la pratique du vélo qui est l'objectif du plan Vélo de la municipalité.

Les études de circulation réalisées dans le cadre de l'étude d'impact consistent à se projeter à l'horizon de la mise en service du tramway et, avec une même quantité de déplacements et les mêmes origines/destinations, de regarder comment s'organisera le trafic sans projet et avec mise en œuvre du projet. Lorsque l'on compare ces deux situations à l'horizon de la mise en service, on s'aperçoit qu'il y a une diminution du trafic routier le long du tracé, liée mécaniquement à la réduction du nombre de files de circulation et à la priorité aux feux accordée au tramway. Les principaux reports d'itinéraires de transit se situent sur le boulevard périphérique en heure de pointe. Et nous aurons ponctuellement quelques risques de congestion supplémentaire, liés au projet et à la réorganisation du trafic.

Le projet impactera le stationnement pour véhicules particuliers avec 200 places restituées sur 440 supprimées. **Pour le vélo, nous créerons 125 places, ce qui portera à 195 places le nombre de places de stationnement vélo.** Enfin, nous restituons les capacités de stationnement pour la livraison et les personnes à mobilité réduite.

Le projet permettra la plantation d'environ 340 arbres pour pallier la coupe de 170 arbres qu'il sera malheureusement nécessaire d'abattre pour sa réalisation. La végétalisation de la plateforme sur la grande partie de son linéaire participe et contribue à la végétalisation de l'espace public. Enfin, sur le secteur de site classé des allées de l'avenue Foch, il a été veillé à prendre en compte les caractéristiques du site, en préservant les proportions majestueuses de l'allée, avec une continuité des matériaux. Un travail a été effectué à cet effet avec les services de l'État, pour proposer une insertion favorable.

Le projet sera également l'occasion de supprimer les coupures urbaines qui sont très fortes, liées aux trémies des souterrains routiers sur les boulevards des Maréchaux.

Le projet contribuera à l'amélioration générale de la qualité de l'air le long du tracé. Il permettra de mettre en œuvre un mode de transport performant qui propose une alternative à la voiture, avec l'objectif de faire diminuer la place de la voiture dans la ville.

Pendant la phase chantier, les maîtres d'ouvrage seront attentifs à veiller à mettre en œuvre les mesures particulières pour limiter au maximum les nuisances et la dégradation de la qualité de l'air, tel que l'arrosage des pistes ou le bâchage du camion, ainsi que la bonne gestion des déchets.

Florian TEDESCHI précise les nuisances potentielles du tramway en termes de bruit ou de vibration éventuels. Dès les phases de conception, il y a des techniques constructives qui sont choisies pour réduire les vibrations à la source quand le tramway se situe proche des façades. Il y a des types de pose où nous insérons des matériaux élastiques entre le rail et la plateforme ou en dessous de la plateforme et qui permettent d'amortir les vibrations. Il y a aussi des mesures en phase exploitation qui permettent de réduire des nuisances en particulier dans les courbes, avec des phénomènes de crissement. Nous avons en particulier des phénomènes de graissage du contact rail/roue depuis le véhicule.

Sophie GOUÉE souligne que l'environnement acoustique attendu du projet, c'est une baisse générale des niveaux de bruit le long du prolongement qui pourra aller jusqu'à 4,5 dB, soit presque une diminution du bruit par trois. Des études complémentaires sont à réaliser très ponctuellement sur 4 bâtiments qui représentent 6 points de calcul sur 1 200 points, là où est attendu un dépassement du seuil réglementaire. Les maîtres d'ouvrage vont poursuivre les études pour réduire le bruit à la source. Il n'y a pas de dépassement attendu des niveaux sonores réglementaires sur les voies de report de trafic.

Enfin, en phase chantier, tout sera mis en œuvre pour limiter le plus possible les gênes pour les riverains et les usagers, liées aux vibrations pendant les phases sensibles de travaux.

Ces travaux se dérouleront en trois phases.

- D'une part, une phase de travaux préparatoires dont les travaux de désamiantage de chaussée.
- Les travaux de déviation et de modernisation des réseaux souterrains. C'est là où Eau de Paris intervient sur sa canalisation « Ceinture nord » qui fait aussi l'objet de la présente enquête.
- Puis les travaux d'infrastructure qui concernent les travaux de plateforme, de voirie et d'ouvrage d'art.

Après les travaux, il y aura enfin une phase d'essais et de marche à blanc, actuellement en cours de réalisation sur le T3 nord, en préalable à sa prochaine mise en service.

Pendant la phase chantier, il sera prévu un dispositif d'information continu, à la fois des réunions publiques spécifiques, la diffusion de documents d'information tels que des supports écrits, le site internet, comme c'est aujourd'hui le cas sur le tronçon T3 nord. Une équipe d'agents de proximité sera reconduite, dédiée au projet et au chantier, pour répondre aux questions des riverains, des commerçants et des professionnels. Avec la mise en place de points d'information mobiles, cette équipe de proximité viendra à la rencontre des usagers et des riverains pour répondre aux questions. Enfin, comme pour les tronçons précédents, une commission de règlement amiable sera mise en place pour examiner les demandes d'indemnisation des professionnels impactés par les travaux.

2^{ème} PARTIE DE LA RÉUNION – ECHANGES ET DISCUSSION AVEC LA SALLE

QUESTIONS/REPONSES RELATIVES AU PROJET

17-RP1 (thème 1 prolongement et tracé) Vincent TISSOT-FAVRE Vous nous dites : « Nous comblerons les trémies pour mettre de la verdure, pour mettre des pistes cyclables ». C'est très bien. Mais que faites-vous des voitures ? Vous dites après, qu'aux heures de pointe les voitures se décaleront sur le périphérique. Je ne sais pas s'il vous arrive de prendre le périphérique aux heures de pointe, mais il est tout de même déjà très encombré. Vous savez, il ne faut pas croire que les personnes qui prennent leur voiture la prennent toujours par plaisir, surtout lorsque c'est le matin entre 7 h et 9 h, ou le soir entre 18 h et 20 h. Si elles la prennent, c'est par obligation.

Donc, je voulais atténuer votre message très positif par quelques inquiétudes sur le périphérique. Et que faites-vous des voitures qui passaient avant sous les trémies ?

17-RP2 (thème 1 prolongement et tracé) Jean-Claude BAUMGARTEN voudrait savoir quelles sont les raisons qui ont fait que la variante Nord de tracé a été choisie. Comment cela a-t-il été fait ? Et quelles sont les raisons, quels sont les arguments ? Il pense que c'est très important de savoir cela et a découvert seulement ce soir que l'option Sud était écartée.

17-RP3 (thèmes 1 prolongement et tracé – 3 incidences sur les mobilités et 5 incidences durant la phase travaux) Pierrette PAGE, présidente association Bineau – Villiers – Champerret voudrait tout d'abord savoir combien de voitures passent sous le tunnel Champerret parce que la place de la Porte Champerret est toujours bloquée. Nous passons 20 minutes, en heure de pointe, pour la traverser. Et lorsqu'il y aura toutes les voitures du tunnel en surface, elle ne sait pas ce qui se passera sur la place de la Porte de Champerret.

Sa deuxième question a trait à ce qu'elle a lu dans le dossier. C'est qu'il y avait des concomitances de travaux et de nuisances à Porte Maillot entre le T3 et Éole. Mais elle n'a rien vu sur les nuisances et les concomitances de travaux pour les projets « Ville multi-strates » et pour « Mille arbres ». Sont-ils reportés après 2023 ?

Sa troisième question est à propos des reports de trafic et de transit dans les communes de Levallois et de Neuilly. Leurs deux maires ont fait part de leurs inquiétudes à ce sujet et elle voudrait savoir, après avoir participé à toutes les réunions sur le tracé Asnières, comment cela s'est passé. Elle s'est aperçue que les riverains, les commerçants et tout le monde, découvraient au dernier moment que les sens de circulation et les voiries étaient changés ou que les voiries étaient complètement fermées et elle voudrait savoir si, fort de cette expérience, dans la partie Asnières – Dauphine, il y aura des informations avant les travaux.

Florian TEDESCHI explicite les raisons qui ont poussé au choix de la variante nord. Deux tracés ont effectivement été étudiés : le tracé au Sud, qui continuait sur le boulevard Berthier avant de tourner sur l'avenue de Villiers et la variante Nord qui emprunte les avenues Adam et Mallarmé.

La première raison qui a poussé les maîtres d'ouvrage à choisir cette variante, c'est une question de desserte. C'est-à-dire qu'au niveau du pôle Champerret, la variante qui passait par le nord impactait de manière beaucoup moins importante les capacités de stationnement et de régulation des bus. Sachant qu'il y a de très nombreuses lignes de bus à cet endroit-là, un de nos objectifs était de maintenir cette desserte à un niveau correct. L'autre argument majeur était la volonté exprimée de desservir au mieux les équipements de la Porte de Courcelles, en particulier la piscine, le conservatoire et le futur centre européen du judaïsme.

Protestations dans la salle

Un autre élément est relatif aux déplacements en vélo ; en effet, même s'il y a des contre-allées au niveau du Boulevard Berthier, les pistes cyclables auraient été mixées avec la circulation, alors qu'en passant par la variante nord, on peut avoir des pistes cyclables dédiées.

Ensuite, un autre argument important est que, même si nous étions passés par le boulevard Berthier, dans la mesure où, là où les deux variantes de tracé se rejoignent, nous devons fermer les trémies du passage souterrain Champerret, dans tous les cas. Il fallait ensuite intervenir sur Adam et Mallarmé pour fermer les autres trémies, parce que le tunnel était rendu impraticable. Ce qui fait que si nous étions passés par Berthier, nous aurions eu des travaux sur Berthier pour le tramway et sur ces avenues-là pour fermer la trémie. C'était en quelque sorte « double peine » en termes de travaux et d'impact pour les riverains.

Sandrine GOURLET, directrice adjointe voirie et déplacements, Ville de Paris répond sur les questions de circulation, en rappelant que lorsque l'on fait un projet de transport en commun, l'objectif est bien d'offrir une nouvelle offre de transport collectif, en alternative à la voiture particulière, et donc de réduire en partie la circulation routière.

En termes de capacité, si nous prenons l'heure de pointe, un tramway représente 4 500 voyageurs, alors que sur une file de circulation, il y a entre 600 et 800 voitures, soit compte tenu du taux d'occupation actuel des voitures, entre 700 et 1 000 personnes. Donc là où aujourd'hui, on fait circuler – au maximum 1 000 personnes par voiture sur les voies existantes, l'objectif est d'en faire circuler 4 500 avec les tramways. Il s'agit bien d'offrir une alternative à la voiture et de provoquer un report modal, que ce soit sur le tramway ou avec le développement des pistes cyclables ou aussi, avec l'élargissement des trottoirs pour inciter aussi à un recours à la marche plus aisée. Donc, il faut déjà avoir conscience de cette donnée, qui est aussi un choix opéré et que nous constatons sur l'ensemble des projets.

Par ailleurs, si l'on regarde les chiffres de trafic de la circulation automobile, ces dernières années, on constate dans Paris et sur le périphérique une baisse sensible de la circulation automobile, puisque sur celui-ci, quelles que soient les portions du périphérique que l'on observe, on voit bien une diminution du trafic.

Protestations dans la salle

Et si on regarde le volume de trafic qui est reporté, du fait de la création du tramway, par rapport au trafic actuel global du périphérique – c'est aujourd'hui plus de 1,2 million de trajets, le report de trafic de l'espace que nous prenons à la voiture en réalisant le T3 est en réalité faible et n'amènera pas une congestion qui dégradera fortement le périphérique. Il faut également avoir en tête que, malgré la réduction du volume automobile, le besoin d'offre de mobilité, à terme, en 2030, ne sera pas couvert par le périphérique. Donc, il faut bien que nous offrions d'autres modes de transport, d'autres façons de se déplacer pour arriver à répondre à l'ensemble des besoins de mobilité, que ce soit dans Paris ou en proche couronne.

Le projet d'aménagement de la Porte Maillot doit permettre de recréer un axe. Il n'y aura plus un rond-point sur la Porte Maillot, mais un axe avec des carrefours de type classique. Le tracé du T3 va du nord au sud et le prolongement du RER E va d'est en ouest. Il y a un projet, en réflexion, sur le parvis actuel du Palais des congrès. Les projets « Mille arbres » et « Ville multi-strates », qui se situent légèrement au nord de la place sont des projets décidés et dont on commence d'ailleurs à voir les tous premiers travaux préparatoires, que ce soit sur le périphérique ou sur les voies adjacentes.

Pour le RER E, les travaux ont démarré et la mise en service de la station Porte Maillot est prévue en 2022. Pour le prolongement du tramway T3, l'objectif est de pouvoir démarrer les travaux en 2019, avec une mise en service en 2023. Sur le projet « Mille arbres » et « Ville multi-strates », le démarrage des travaux en grande masse est prévu à partir de la mi 2019, avec une fin des travaux prévue fin 2023. Et pour la place de la Porte Maillot en elle-même, il convient d'attendre aussi que les travaux du RER E aient été effectués, avec un démarrage des travaux au premier semestre 2021 et une fin prévue fin 2023.

Sophie GOUÉE présente dans le cadre des études de circulation, avant et après le projet, avec le même volume de trafic, quelles sont les principales voies qui verront leurs conditions de circulation impactées par le projet à sa mise en service. Sur le secteur de Neuilly et de Levallois, en heure de pointe du matin, ce sont principalement l'avenue du Roule d'une part, et le quartier proche de la RD 908, donc le boulevard Bineau. En heure de pointe du soir, sur le secteur Neuilly – Levallois, ce sera assez mineur ces évolutions de conditions de circulation, avec un risque de congestion accru. Là, nous avons principalement une petite portion du boulevard Bineau qui est identifiée comme ayant été impactée par les reports de trafic qui modifient les conditions de circulation.

Christophe NADJOVSKI, maire adjoint Ville de Paris intervient pour apporter les éléments suivants :

Sur la question des trémies qui a été évoquée précédemment, nous avons aujourd'hui l'expérience de ce qui a été réalisé sur le tramway des Maréchaux sud, par exemple sur la Porte d'Italie, avec la situation avant et la situation actuelle. Nous avons également une autre trémie qui a été comblée à la Porte de Charenton. Et aujourd'hui, ce que nous constatons sur le fonctionnement des boulevards des Maréchaux sud, c'est qu'il y a une circulation automobile qui a diminué de manière sensible par rapport à la situation d'avant le projet de tramway. Nous avons également sur le prolongement qui est en train de se terminer entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières, procédé à des comblements de trémies routières, de manière là aussi à partager l'espace public, à donner de la place pour une bonne insertion de la plateforme du tramway, permettre également à d'autres modes piétons, cyclistes et autres de pouvoir trouver de l'espace afin de s'exprimer.

Nous sommes bien ici dans un projet qui montre finalement que la ville n'est pas figée. Elle évolue avec le temps. Il y a des choix d'aménagement qui ont pu être faits il y a 40 ans, qui correspondaient à une logique, qui était la logique de l'époque, qui a donné le résultat que nous avons aujourd'hui, à savoir que 60 % de l'espace public est aujourd'hui occupé par un seul mode de déplacement, le véhicule automobile. Nous sommes donc là dans un rééquilibrage de l'espace public pour donner de la place à d'autres modes, et au final augmenter les capacités de transport et nous aurons bien plus de personnes qui seront transportées avec ce projet, qu'elles ne le sont aujourd'hui.

Le tramway a aussi pour avantage d'être un mode de transport parfaitement accessible, notamment aux personnes à mobilité réduite. Il y a une qualité d'accès qui est inégalée aujourd'hui, surtout si nous la comparons à d'autres modes comme le métro. Et l'on voit la ville. C'est aussi un moyen de transport rapide, régulier, non polluant et qui permet de faire de la qualité en termes de réaménagement de l'espace public. Et c'est un moyen de transport qui est à la fois local, mais aussi métropolitain, puisqu'aujourd'hui à peu près la moitié des usagers du tramway des Maréchaux sont parisiens. C'est non seulement un projet pour les Parisiens, mais aussi pour nos voisins.

17-RP4 (thèmes 4 incidences socio-économiques et 5 incidences durant la phase travaux) Salika GAINARD qui est au Conseil de quartier Ternes – Maillot a deux questions. Entre la Porte de Villiers et la Porte des Ternes, le tramway prendra un virage et elle souhaiterait savoir si cela occasionne des crissemments. C'est important, car s'il y en a toutes les 4 minutes en période de pointe, ce sera pénible.

Riveraine du boulevard Gouvion Saint-Cyr, elle voudrait également savoir à quelle heure démarreront les travaux le matin, à quelle heure ils se termineront le soir, s'il y en aura le week-end et la nuit.

T17-RP5 (thème 5 incidences durant la phase travaux) Thierry BOURASSET Président du Conseil syndical d'un immeuble de la rue Ruhmkorff souhaiterait savoir si l'accès à toutes les rues sera bien maintenu pendant toute la période des travaux. Est-ce que le Palais des congrès arrêtera toute exposition pendant 4 ans ? Ou sera-t-il mis en place un système pour la livraison des camions qui aujourd'hui, dans l'état actuel bloquent pour un rien le carrefour avenue des Ternes/boulevard Gouvion Saint-Cyr ?

17-RP6 (thème 3 incidence sur les mobilités) Jean-Claude LABLÉE s'interroge sur le prolongement des bus 84 et du 163 et demande ce que devient le terminus actuel des bus, parce que cela fait au moins 2 ans qu'il est en jachère. Il a été

aménagé de façon, assez esthétique en 1985, mais il est vieillissant et se dégrade. Et il voudrait savoir s'il y a un projet attaché à l'arrivée du tramway sur la place Stuart-Merrill.

17-RP7 (thème 1 prolongement et tracé) Clotilde LEPEU a bien compris l'objectif de limiter l'utilisation de son véhicule et trouve effectivement que cela se défend, mais que très peu de choses sont faites pour le parking des automobiles qui ne seront plus utilisées en ville. Les trémies de la Porte d'Asnières jusqu'au bout du tracé seront comblées. Ne pourrions-nous pas tout de même faire des parkings supplémentaires au lieu de combler de béton ces volumes qui auraient pu être utilisés et certainement utiles pour les riverains qui veulent prendre le tram et laisser leur voiture près de leur domicile ?

Florian TEDESCHI répond tout d'abord sur les craintes relatives au crissement, en indiquant que si à la mise en service des crissements étaient constatés dans certaines courbes, il y a des systèmes en particulier de lubrification, par exemple, du contact rail/roue, déclenchés depuis la rame, qui permettent de traiter en maintenance des problèmes qui peuvent apparaître à l'exploitation.

Les horaires d'exploitation du prolongement seront les mêmes que les horaires actuels sur le T3 B : de 5 h 30 à 00 h 30 à peu près.

Pour ce qui concerne l'intermodalité tramway-bus, à la mise en service du tramway, il y aura deux phases de modification des services de bus. A la mise en service du prolongement du T3 à Asnières les lignes PC 1 et PC 3 seront fusionnées pour faire une seule ligne PC avec un renfort d'offre et donc, une fréquence plus importante.

Par contre, à la mise en service du tramway à la Porte Dauphine, nous aurons une nouvelle réduction de la ligne PC. Ce que nous voulons éviter à tous les voyageurs qui viennent en PC depuis le sud, pour ceux qui veulent rejoindre la Porte Maillot qui sera un pôle majeur de correspondance pour les personnes empruntant le bus, c'est de leur imposer une double correspondance. C'est-à-dire qu'ils s'arrêtent à Porte Dauphine, qu'ils prennent là le tramway pour rejoindre la Porte Maillot. En fait, la première hypothèse de restructuration de bus qui est à l'étude est que la ligne PC vienne se connecter à la Porte Maillot en passant par le bois de Boulogne, pour éviter en fait un doublon total du T3 sur ce secteur et permettre une circulation rapide.

L'autre option, qui est aussi à l'étude, toujours dans cette optique de venir connecter les usagers du sud vers un grand pôle de transport, est de voir si nous pouvons les connecter au niveau de la place de l'Étoile, où là également ils auront de nombreuses connexions avec le métro et le RER. À ce stade, les études montrent tout de même que c'est a priori plutôt cette variante-là qui serait privilégiée, donc connexion à Porte Maillot, sous réserve de bien pouvoir s'interfacer avec le projet de réaménagement qui émergera sur cette place.

Pour la Porte de Champerret, avec un mobilier Jean PROUVÉ qui peut effectivement avoir un aspect un peu vieillissant, la RATP s'est mobilisée pour faire une étude d'intérêt patrimonial des abris spécifiques actuellement en place. Elle a conclu à l'intérêt d'essayer de maintenir, pas forcément tout, mais en tout cas en partie ce mobilier. Cela a également été une demande des architectes des bâtiments de France et de la mairie du 17^e d'avoir un travail d'aménagement qualitatif sur ce pôle bus. Ce sont des réflexions à ce stade, mais la demande est bien prise en compte par les maîtres d'ouvrage.

Sandrine GOURLET répond tout d'abord sur le comblement des trémies ; la question est de savoir comment nous faisons passer le tramway en surface, et surtout si les trémies existantes peuvent supporter le poids du tramway. La question est donc de savoir s'il faut les renforcer, les solidifier par en dessous en quelque sorte, et de les remplir pour qu'elles puissent supporter le poids du tramway qui passe au-dessus, puisqu'elles n'ont pas été conçues pour cela. Nous essayons de voir si nous serions en capacité d'en garder éventuellement une, parce que c'est dommage de ne pas la réutiliser. En même temps, nous ne sommes pas sûrs d'arriver à le faire. Donc, si nous pouvons les réutiliser autrement, nous essaierons de le faire mais aujourd'hui, nous n'avons encore pas vraiment de solution technique qui fonctionne. Par ailleurs, se pose une autre question qui est de savoir comment nous continuerions à accéder à ces espaces-là, comment rentrer et sortir ? Mais le principal sujet est bien comment faire passer un tramway sur des ouvrages existants et supportent leur poids. Comment faisons-nous pour ne pas tout casser et ne pas finir non plus avec des ouvrages qui coûteraient très chers à reprendre et à renforcer ?

Sur la question du stationnement, vous avez tous observé un changement majeur dans la politique de stationnement depuis le 1^{er} janvier, avec une hausse des tarifs de stationnement pour les usagers rotatifs et un renforcement des contrôles qui fait que nous avons libéré des places de stationnement en surface de personnes qui avaient tendance à les utiliser et à y laisser des voitures ventouses. Nous observons donc – et c'est visible dans chaque arrondissement – qu'il y a davantage de places libres quand vous voulez stationner en surface. Pour autant, nous n'avons pas changé les tarifs résidents qui peuvent à continuer à stationner dans leur quartier, au même prix.

Cela veut dire aussi que nous avons retrouvé des marges de manœuvre dans un certain nombre de quartiers. Et nous avons ce que nous appelons des « taux de vide », c'est-à-dire que nous avons des places non utilisées. Nous

regardons, si nous supprimons des places de stationnement, si nous finissons par enlever de la capacité par rapport aux besoins réels du quartier et nous avons fait cette étude-là.

Sophie GOUÉE, précise le bilan du stationnement actuel et futur le long du tracé du tramway. Elle fait un focus sur le secteur Champéret parce que c'est un secteur avec de nombreuses places de stationnement aujourd'hui, et sur lequel environ 95 places vont être supprimées sur environ 130. De fait, avec l'évolution générale de la politique de stationnement, d'une part les riverains pourront trouver des places dans les voies adjacentes, et d'autre part, pour répondre également à la question de l'intérêt de la création d'un nouveau parking de stationnement souterrain sur le secteur, il y a un parking concédé sur le boulevard de l'Yser, qui offre des tarifs abonnés et de la disponibilité pour absorber les places qui sont supprimées.

Sur le 16^e arrondissement, dans la globalité, nous avons 110 places de stationnement supprimées. Et sur l'ensemble de ce secteur, lorsque nous avons fait l'enquête stationnement, avant la réforme du stationnement, nous avons déjà sur 570 places sur la totalité du secteur, voies transverses comprises et un taux d'occupation de 75 %. Ce qui fait que les places que nous supprimons dans le cadre du projet, pour le coup, sur le secteur du 16^e arrondissement, correspondent aux places inoccupées.

Sandrine GOURLET, apporte une réponse à la question du fonctionnement du Palais des congrès. Il existe un espace logistique sous le Palais des congrès, qui lui permet normalement d'assurer les livraisons directement, donc de ne pas s'arrêter en surface, et de pouvoir entrer et sortir directement sous le Palais des congrès. Il y a parfois des véhicules qui ont tendance à stationner de façon un peu anarchique dans les voies adjacentes et cela fait partie des éléments en discussion avec le Palais des congrès, en leur demandant de mieux utiliser leur espace logistique et d'arriver à des systèmes de livraison qui soient plus modernes, comme on le fait dans d'autres secteurs où l'on travaille sur des réservations de créneaux. C'est-à-dire que si le livreur ou l'exposant arrive au créneau qui lui était fixé, il peut rentrer, s'il ne peut pas, il est refusé, ce qui oblige les personnes à venir à des horaires déterminés. C'est un système qui fonctionne, que nous avons par exemple mis en place pour les chantiers dans les Halles, où nous étions sur des sites très contraints. Tous les camions ne pouvaient pas arriver n'importe quand. Nous avons donc un système de réservation horaire. Les chauffeurs calculaient leur temps de parcours pour arriver au bon horaire et pouvoir desservir le bon site.

Par ailleurs, nous travaillons aussi de façon plus générale au niveau de la ville sur une politique de développement d'une logistique qui soit plus propre et qui se fasse aussi de façon plus optimisée, parce que c'est relativement peu opérant de voir arriver des camions très lourds pour déposer trois « bricoles » et repartir. Nous avons un travail en cours, au niveau de la Ville de Paris et au niveau de la Métropole, pour optimiser les livraisons et n'avoir des trajets de terminaux qu'avec des petits véhicules et/ou avec des véhicules pleins, et avec des véhicules qui soient le moins polluants possible.

Pour la phase chantier, le quartier de la porte Maillot va connaître effectivement un grand nombre de chantiers très importants. Le chantier Éole, « Ville multi-strates », « Mille arbres », le tramway qui va arriver, avec Eau de Paris qui fera des travaux préalables, le Palais des congrès qui continuera à fonctionner : tout cela nécessite de s'organiser pour arriver à avoir une gestion des flux optimisée. La chance est que le périphérique n'est pas très loin et que nous pouvons donc vraiment optimiser les entrées et sorties par rapport au périphérique et éviter d'avoir une diffusion de camions de chantier et de poids lourds dans les rues adjacentes.

C'est la SPL (société publique locale) Paris Seine qui sera responsable de cette gestion coordonnée pour organiser les différents chantiers : comment chacun a besoin de livraisons, de sortir des déblais, de faire arriver des matériaux, etc....

Cela a déjà été fait aux Batignolles, quand nous avons le T3, le Tribunal de grande instance et la ligne 14 du métro avec des plans d'activité semaine par semaine pour vérifier que ce soit gérable, et supportable par les riverains. Dans ce cadre d'organisation, nous pouvons tenir compte de l'activité du Palais des congrès et programmer l'activité des chantiers en rapport avec son activité.

Ce ne sera simple mais il sera fait le maximum pour travailler sur des phases chantier et sur des modes de livraison des chantiers qui permettent d'éviter des trajets inutiles et tous au même moment.

17-RP8 (thème 3 incidence sur les mobilités) Laurent LOUF pour l'association Paris en Selle indique qu'il est très satisfait de voir que les itinéraires cyclables sont pris en compte dans le projet et qu'il a une question sur le type d'aménagement choisi. Nous pouvons voir qu'il y a une alternance entre les pistes bidirectionnelles et, à partir de la Porte Maillot, nous passons d'un côté en bidirectionnel et ensuite dans un non-aménagement. Nous sommes dans la contre-allée avec la circulation normale. Donc, nous ne pouvons plus vraiment parler d'aménagement. C'est ce qui se fait un peu partout à Paris. Comment cette répartition a-t-elle été choisie ?

Ensuite, sur la question de l'ambition des aménagements cyclables, nous pouvons voir ce qui est en train d'être livré entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières. Ce sont des projets qui avaient sûrement beaucoup d'ambition il y a 10 ans. Maintenant, nous sommes assez peu convaincus par le projet actuel, entre Porte d'Asnières et Porte de la Chapelle, parce que nous sommes sur des aménagements où il reste encore assez difficile de se dépasser entre

cyclistes. Nous pouvons donc légitimement nous demander si nous aurons plus d'ambition et si nous pourrions prendre en compte la progression du nombre de déplacements à vélo qui se fera dans Paris, grâce aux actions entreprises en ce moment.

Enfin, vous avez évoqué dans votre présentation la réalisation de pistes cyclables sur trottoir. Là, nous avons beaucoup d'inquiétudes, partagées avec les piétons. Pourquoi mettre des pistes cyclables sur les trottoirs, alors que l'on sait que c'est générateur de conflits. Les piétons et les cyclistes ne vont pas du tout à la même allure ; il n'y a pas de raisons de les mettre sur un même espace. Serons-nous vraiment sur des espaces séparés et sûrs qui permettent à chacun, piéton comme cycliste, de se déplacer de manière sûre et efficace ?

17-RP9 (thème 3 incidence sur les mobilités) Aurélie MARLÉ demande en choisissant la variante nord, quelles vont être modifications et déviations des lignes de bus hors PC ? Il voudrait savoir s'il y aura une double nuisance, tramway plus les autres bus, à majorité en direction de la banlieue.

17-RP10 (thème 5 incidence durant la phase travaux) André TOUBOUL demande si le projet, dans sa configuration actuelle, qui vient d'être présentée, a déjà été voté ? Le chantier devrait commencer en 2019. Mais quel mois ou quel trimestre précisément ?

17-RP11 (thèmes 3 incidence sur les mobilités et 4 incidences socio-économiques) Henri d'AMBRIERES Dans le cadre de l'enquête publique précédente, qui allait de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières, la Porte de la Chapelle avait été traitée. Dans celle qui traite aujourd'hui du tronçon Porte d'Asnières – Porte Dauphine, il n'y a pas un mot sur la Porte d'Asnières, alors qu'il y aura tout de même des conséquences. Le PC va être supprimé. Est-ce que des arrêts de bus seront déplacés ? Est-ce que ce sera l'occasion aussi de réviser, des situations complètement anachroniques ? Nous avons une piste cyclable, lorsque nous rentrons de Levallois, qui traverse l'avenue de la Porte d'Asnières, devant l'avenue Brunetière et qui retransverse l'avenue de la Porte d'Asnières devant la pharmacie. Est-ce que les cyclistes traverseront deux fois l'avenue de la Porte d'Asnières en 100 m ?

La concertation sur l'extension précédente avait émis un certain nombre de réserves et de recommandations. Est-ce que le maître d'ouvrage en tiendra compte, cette fois-ci ? A titre d'exemple :

- Que les maîtres d'ouvrage mettent en place une commission de suivi : cette commission de suivi n'a jamais existé et aurait permis d'éviter un certain nombre de tensions.
- Qu'une attention particulière soit portée à la mise en sécurité du passage des piétons et des cyclistes sous les ouvrages supportant les voies ferrées. Le pont Berthier fait l'objet de bagarres entre la direction de la voirie et des déplacements et la direction des affaires culturelles. Résultat : l'éclairage qui devait être mis en place pour rendre plus agréable ce passage n'est toujours pas mis en place. Nous sommes à un mois de la mise en service de ce tronçon et il n'y a pas d'éclairage public prévu.

On dit que l'on va mettre les voitures sur le périphérique. Cela créera des nuisances en termes de pollution. Est-ce que l'on s'occupe des riverains ?

Il faudrait mieux considérer les conséquences conjointes de l'opération Clichy – Batignolles et de ce projet. Pourquoi n'est-ce pas fait ? Nous, nous habitons au milieu. Nous allons inverser l'avenue de Clichy. On nous dit que la Porte de Courcelles sera un véritable point noir de circulation.

Alexandre BERNUSSET, directeur des infrastructures IDF Mobilité apporte des éléments de réponse sur la question des étapes du projet et sur la question : le projet a-t-il été voté ?

Ce projet a fait d'abord l'objet d'une inscription dans le contrat de plan État – Région. Cela veut dire que l'État, la Région, et la Ville de Paris, qui sont les financeurs de ce projet ont inscrit dans ce document l'ambition d'avancer sur ce projet.

Ensuite, un projet fait l'objet de décisions par étapes successives. Chaque fois que l'on avance sur les différents niveaux d'étude, cela fait l'objet de votes. Par exemple, le présent projet a fait l'objet de votes préalables du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et des instances de la Ville de Paris, à l'étape précédente de concertation et de validation de son bilan ; le dossier d'enquête publique, qui vous est présenté aujourd'hui a fait l'objet également de votes préalables dans ces instances.

Ensuite, une étape fondamentale pour qu'un projet se concrétise est celle que nous sommes en train de vivre aujourd'hui : c'est l'enquête publique et c'est la décision qui sera prise à l'issue de cette enquête publique qui est un élément nécessaire pour que le projet se concrétise. Après cette étape-là, il y aura encore des votes aux différents niveaux et nous passerons ensuite aux travaux. Ce projet a donc fait l'objet de tous les votes nécessaires à ce stade. Il reste encore d'autres étapes à franchir, dont une essentielle est celle que nous vivons actuellement.

Sophie GOUÉE répond à la question posée sur les pistes cyclables. Dans le 17^e arrondissement jusqu'à Villiers, nous sommes sur des pistes cyclables unidirectionnelles dans chaque sens de circulation. Sur ce secteur, nous avons une plateforme qui est centrale, et les largeurs des pistes cyclables unidirectionnelles font 2 m. Ce sont des pistes cyclables

confortables et cette largeur résulte des préconisations du bilan qui a été effectué sur le plan Vélo 2010 – 2014 et permet notamment aux cyclistes de se doubler. Nous sommes sur un secteur très contraint et il faut partager l'espace : nous avons également voulu élargir les trottoirs et c'est la raison pour laquelle la largeur des pistes est de 2 m.

Ensuite, le long du Palais des congrès, nous avons une piste bidirectionnelle sur trottoir. Sur ce secteur, le boulevard Gouvion Saint-Cyr est mis à sens unique. Nous sommes sur un secteur encore plus contraint où la voirie fait 3,50 m de large. Nous avons prévu de l'aménager en zone à 30 km/h, ce qui permet aussi une circulation des vélos avec un contresens. Nous avons aujourd'hui une piste cyclable axiale assez large et c'est la raison pour laquelle nous avons tout de même souhaité restituer une piste cyclable bidirectionnelle.

Après, sur le boulevard Amiral Bruix, là aussi l'objectif était de ne pas toucher à la contre-allée. Sur l'espace qui nous est dévolu, nous avons aujourd'hui une piste cyclable unidirectionnelle sur trottoir, que nous transformons en piste bidirectionnelle, avec 2,50 m de large. Et nous avons un espace pour les piétons relativement large de l'ordre de 5 m. Le conflit vélos – piétons devrait donc être limité. Ce secteur correspond également à une insertion de la plateforme en position latérale. En termes de répartition et de paysage urbain, c'est aussi ce qui a justifié la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir.

Florian TEDESCHI précise qu'a priori les lignes de bus qui circulent actuellement le long de la variante Nord, sont principalement la PC 1 et la PC 3.

Sophie GOUÉE apporte des réponses complémentaires aux questions posées. Aujourd'hui, la future station sur la Porte de Champerret se trouve boulevard Gouvion Saint-Cyr au tout début, côté impair et il est proposé de la déplacer sur l'avenue Stéphane Mallarmé, à proximité.

Le principe général du projet est de ne pas dégrader les fonctionnalités existantes. C'est-à-dire que s'il y a une station de taxis, nous essayons de la restituer le plus près possible de là où elle était. Lorsque nous avons des places handicapées, nous les reconstituons également avec exactement le même nombre. Les zones de livraison de la même façon, pour qu'en fait nous ne perdions pas toutes ces places, tous ces sites d'usage, dans le cadre du réaménagement lié au tramway.

Je voulais vous dire un mot sur le périphérique. Si vous êtes utilisateurs du périphérique, vous avez peut-être vu que cet été nous avons fait une grande campagne de travaux pour pouvoir mettre en place des enrobés phoniques. Cela a deux intérêts : en fait, nous refaisons la chaussée, qui a été fortement dégradée suite aux conditions de cet hiver très rigoureux. Cela a permis de reprendre un certain nombre d'endroits qui étaient assez abimés, ce qui, en termes de sécurité, est également quelque chose d'important. Nous avons des usagers qui sont plus vulnérables, notamment les conducteurs de moto. L'intérêt de faire des enrobés phoniques est à la fois que nous remettons en sécurité un certain nombre de sites, mais aussi que nous mettons des enrobés qui permettent d'absorber le bruit émis. Nous sommes sur des gains entre 2 et 3 dB, c'est-à-dire que nous divisons le bruit presque par deux à certains endroits. Nous avons traité aujourd'hui plus de 25 % du linéaire du périphérique. L'objectif est de pouvoir poursuivre cette campagne l'été prochain et nous espérons avoir traité, d'ici fin 2019, à peu près la moitié du périphérique en enrobé phonique, ce qui est un gain très significatif pour les riverains du périphérique.

Nous avons par ailleurs une réflexion en cours à l'échelle de la métropole sur l'avenir du périphérique, dont nous essayons d'optimiser l'exploitation. Nous voyons arriver des changements de pratique avec des véhicules électriques, des véhicules autonomes, des véhicules partagés. Comment imaginons-nous cette infrastructure ? Déjà à l'horizon des Jeux olympiques, comment optimisons-nous son utilisation au bénéfice des sportifs qui viendront ? Et comment se dessine une évolution plus significative de ce que sera le périphérique à l'horizon 2030 ? Nous ne faisons pas cette réflexion seuls, parce que le périphérique est une infrastructure métropolitaine. Nous regardons comment le système de transport global fonctionne entre l'arrivée du Grand Paris Express en petite couronne, l'évolution des usages, l'évolution des besoins de mobilité, et donc de voir comment le tramway pourra vivre dans le temps en s'inscrivant dans cette évolution globale du réseau de transport et des besoins de mobilité.

Sandrine GOURLET précise les effets cumulés. Lorsque nous faisons une enquête d'utilité publique sur le tramway, quand nous regardons l'impact d'un projet, nous additionnons l'impact du projet préalable, dans le cas présent la Chapelle – Porte d'Asnières. Quand nous regardons l'impact du projet Porte d'Asnières – Porte Maillot, nous prenons bien en compte l'impact déjà créé par l'extension du projet entre Porte de la Chapelle – Porte d'Asnières. Il n'y a donc pas de zones qui ne soient pas prises en compte dans les impacts trafic, pollution, et environnementaux.

17-RP12 (thème 4 incidences socio-économiques) Dominique BESSES pose une question sur le bruit. Vous parlez de quatre bâtiments qui feront l'objet d'études complémentaires et, le cas échéant, de mesures adéquates. Quels sont-ils ?

17-RP13 (thème 3 incidences sur les mobilités) Léo LANDAU soulève deux questions. Comment se fait-il, lorsque l'on parle de lignes de bus, de portions, etc., que l'on ne soit pas en mesure d'afficher sur des cartes les futures dispositions des secteurs concernés ? Nous pourrions visualiser ce dont il s'agit lorsque les personnes parlent de lignes de bus, etc.

Il revient ensuite sur la **traversée et les aménagements cyclables aux alentours du Palais des congrès** et intervient en tant que cycliste. Puisqu'il s'agit d'une zone à 30 km/h, il ne comprend pas pourquoi l'on met sur une zone 30 des pistes cyclables sur le trottoir. La zone 30, c'est une circulation apaisée, disciplinée, où les vélos, par définition doivent partager la même voirie que les voitures et il n'y a donc pas lieu de faire une piste cyclable sur le trottoir. Les vélos doivent circuler, en zone 30, sur la chaussée et cela lui paraît une évidence.

17-RP14 (thème 5 incidences durant la phase travaux) Maurice BASQUIN du 17^e a une première remarque générale et pose ensuite une question. La remarque générale est qu'il est très favorable au tramway par rapport au bus et au métro et connaît dans son entourage plusieurs personnes qui ont renoncé à utiliser le bus et le métro pour des problèmes d'accessibilité. Le projet de tramway va amener des personnes à utiliser les transports en commun, alors qu'elles y avaient totalement renoncé et redonner de la mobilité à un certain nombre de personnes.

Concernant le chantier, il est annoncé qu'il durera un certain nombre d'années. Il y a 3,2 km d'extension prévue. **Est-ce que pendant toute cette période le chantier se déroulera sur tout ce linéaire, ou est-il prévu un allotissement de plusieurs zones de travaux de manière à minimiser l'impact de chaque « sous-chantier » sur l'environnement ?**

17-RP15 (thème 5 incidences durant la phase travaux) Pascal EHRLICH de Levallois s'interroge au vu de ce qui s'est passé et de ce qui se passe encore sur la **Porte de Clichy**, sur **l'impact des travaux du tramway** à la sortie du périphérique. Vous avez des embouteillages qui démarrent sous le tunnel du RER, et même parfois avant. C'est très saturé à la sortie côté Paris et aussi la sortie côté Clichy. **Est-ce que nous retrouverons cette situation ultra pénible à l'entrée du périphérique, sur la Porte de Champerret ?**

Sophie GOUÉE répond à la question sur les études acoustiques. Celles-ci sont faites à partir des études de circulation, avec les données à l'horizon du projet, donc avec la situation sans tramway et avec tramway. Les quatre bâtiments, les quatre adresses qui ont été identifiées, sur lesquelles nous avons un écart entre la situation sans projet et avec projet qui est de l'ordre de 2 dB, donc qui commence à être perceptible à l'oreille humaine, sont :

- Un bâtiment qui se trouve à l'angle boulevard Gouvion Saint-Cyr/avenue de Villiers, sur les rez-de-chaussée et premier étage. Parce que nous modélisons en fait tous les points de calcul sur tous les bâtiments et sur tous les étages.
- Sur le 16^e arrondissement, au niveau du boulevard Flandrin d'une part, toujours en rez-de-chaussée.
- A l'université Paris Dauphine, en rez-de-chaussée.

L'objectif, dans la poursuite des études, est de valider d'une part ces résultats et de rechercher d'autre part le moyen de limiter la nuisance sonore à la source. Soit par la limitation de la vitesse, par exemple, puisque déjà de passer de 50 à 30 km/h, cela permet de diminuer de 3 dB les impacts sonores. Soit par la mise en œuvre de revêtements acoustiques de chaussée. Soit éventuellement par du travail sur la plateforme. Les études ont permis d'identifier ces quatre bâtiments sur lesquels il faudra continuer à travailler dans le cadre des études complémentaires d'avant-projet. Nous définirons à ce moment le type de mesures que nous mettrons en œuvre pour limiter la nuisance.

Christophe NADJOVSKI souhaite tout d'abord répondre au cycliste qu'il imagine aguerri et pour qui le fait de circuler dans une zone à 30, mêlé à la circulation automobile ne pose pas de problème. Nous avons actuellement sur le boulevard Gouvion Saint-Cyr une piste cyclable axiale, bidirectionnelle qui permet de circuler dans les deux sens, mais qui ne fonctionne pas très bien aujourd'hui. Avec la reprise de l'aménagement du boulevard Gouvion Saint-Cyr et l'insertion de la plateforme du tramway, ce qui a été recherché, c'est la reconstitution de cet aménagement, et non pas sa dilution dans une zone 30. Si nous voulons nous adresser à un public plus large de personnes qui ne sont pas forcément aguerries, qui ont besoin de se sentir en sécurité lorsqu'elles pratiquent le vélo, il est nécessaire d'avoir des aménagements dédiés sur les grands axes et c'est donc le principe qui a été retenu ici. En règle générale, nous sommes bien sur des aménagements sur chaussée et il n'y a guère que sur le boulevard Gouvion Saint-Cyr où nous avons cette insertion qui se fait effectivement sur un trottoir assez largement dimensionné. Il y a certainement un travail à mener également sur sa coloration, de manière à bien identifier ce qui est du trottoir pour les piétons et ce qui est de l'aménagement cyclable pour éviter les conflits.

Il veut également corroborer ce qui a été dit précédemment sur la grande accessibilité du tramway. Nous voyons des usagers du tramway que nous ne voyons pas dans d'autres modes de transport. Il permet de faire accéder aux transports publics des personnes qui renoncent parfois, tout simplement, aux autres modes de transport et notamment au métro, voire au bus. Il donne un confort d'usage pour toutes les personnes à « mobilité réduite », pour une raison ou une autre : en raison de l'âge, du handicap, ou du fait que l'on est par exemple avec une poussette, des bagages, ou des paquets. Nous avons là un mode de transport parfaitement accessible d'où l'on voit la ville et où l'on a un confort d'usage inégalable. Nous pourrions d'ailleurs tous en profiter dès le 24 novembre avec son extension à la porte d'Asnières.

QUESTIONS/REPONSES RELATIVES AU CHANTIER

Sandrine GOURLET propose pour cette deuxième partie des échanges avec la salle de passer la parole à Thomas SANSONETTI, qui s'occupe du chantier actuel du tramway sur la partie Porte de la Chapelle – Porte d'Asnières, et peut apporter son témoignage sur ce qui se passe aujourd'hui sur le terrain et permettre ainsi de mieux comprendre comment cela se passera pour la suite.

Thomas SANSONETTI se présente en indiquant qu'il représente la mission tramway de la ville de Paris qui mènera par la suite les travaux sur le prolongement jusqu'à la Porte Dauphine, avec la RATP. La mission tramway a deux missions.

- Celle de mener les travaux d'insertion urbaine : trottoirs, chaussées. Contrairement à la RATP qui, elle, réalise la plateforme.
- Mais aussi la mission d'organiser les travaux. Elle est maître d'ouvrage coordonnateur.

Il répond en prélude à la question de l'horaire des travaux. Les travaux à proprement parler débutent à 8 h, avec parfois des personnes qui arrivent sur le chantier un peu plus tôt, mais ils débutent à 8 h et s'arrêtent à 16 h – 17 h, dans la grande majorité. Après, il arrive qu'à la fin du chantier notamment il soit nécessaire de réaliser quelques travaux de nuit. Ces travaux de nuit peuvent rendre nécessaire de fermer le boulevard pour réaliser la dernière couche de finition de la chaussée. La machine qui réalise ces travaux a une envergure qui ne permet pas de segmenter ces travaux. La voirie est donc fermée la nuit, pour atténuer l'impact sur la circulation et permettre de réaliser ce tapis. Ces travaux présentent un caractère exceptionnel et c'est vraiment une très petite partie de l'ensemble des travaux.

D'une manière générale, il faut organiser les travaux afin de permettre de réaliser le chantier en toute sécurité. Pour cela, il faut matérialiser des emprises, poser des barrières, poser des blocs béton qui permettent à la fois aux ouvriers sur le chantier de travailler en sécurité et à la fois aux piétons de circuler normalement, avec une bonne largeur et aux voitures de circuler en sécurité. Ces travaux-là sont réalisés les nuits, du lundi au jeudi, avec une période de nuit qui commence à 21 h et se termine au plus tard à 5 h. On commence à 21 h par ce qui fait le plus de bruit : on déplace les barrières, on pose les blocs béton et l'on termine par ce qui en fait le moins : on trace des lignes des passages piétons, etc...

Il faut noter que tout ce qui nécessite un marteau piqueur par exemple n'est pas réalisé la nuit. Si nous avons besoin de déplacer ou de supprimer un feu pour matérialiser une emprise, nous venons faire cela de jour. Et la nuit, nous prenons juste le feu et l'enlevons.

Il y avait également une question sur la date de démarrage des travaux. A priori, c'est plutôt à partir du deuxième trimestre de 2019 que commenceront les travaux dits préliminaires, avec les chantiers de désamiantage et de concessionnaires.

Sandrine GOURLET précise pour les non-initiés que les chantiers de concessionnaires, sont liés au fait que lorsque nous réalisons un tramway, il faut que nous déplaçons préalablement tous les réseaux qui seront sous la plateforme : lignes électriques, réseaux d'eau, de gaz, etc. Parce qu'une fois que nous avons construit la plateforme et que nous avons une canalisation qui lâche, s'il fallait arrêter le tramway et tout ouvrir pour réparer la canalisation, ce serait une contrainte forte d'exploitation. C'est ce que l'on appelle le dévoiement des réseaux.

Thomas SANSONETTI indique **en ce qui concerne le phasage de chantier qu'il y aura globalement des travaux sur toute la longueur des 3,2 km.** Il faut savoir que pour faire un réseau de transport guidé, il faut poser une voie ferrée et que les travaux de voie ferrée se réalisent avec des fronts, c'est-à-dire qu'elle se pose petit à petit, mais de façon continue. Nous pouvons réaliser plusieurs fronts : commencer un front par exemple à la Porte d'Asnières, aller jusqu'à la Porte de Champerret, puis recommencer un front à la Porte de Champerret, pour aller jusqu'à Maillot, mais nous ne pouvons pas engager 50 fronts en même temps. Nous devons donc intégrer cette contrainte dans le phasage global du chantier. Et à côté de cela, nous venons réaliser autour de la voie ferrée le trottoir au nord ou le trottoir au sud. Mais globalement, ces travaux : les trottoirs et les fronts de rail durent à peu près le même temps sur l'ensemble du tracé et occupent tout le temps.

Avant cela, nous l'avons dit, il y a les travaux de concessionnaires avec une concentration un peu plus importante aux portes. Ces travaux débuteront là aussi à peu près sur tous les linéaires en 2019, jusqu'à ce que la RATP et la Ville de Paris prennent le relais avec les travaux de plateforme et d'insertion urbaine.

Sur la **communication vis-à-vis des riverains et des commerçants pendant la phase chantier** il y a plusieurs phases. Il y a tout d'abord la partie en amont du chantier. C'est-à-dire dès que l'on vient créer sur un tronçon une emprise qui génère des perturbations sur la circulation des automobiles ou piétonne, on prévient en amont par des flashs info, qui peuvent être soit disposés dans les boîtes aux lettres, soit publiés sur un site internet. Si vous adhérez à une mailing-list internet, vous recevez directement cette information dans vos boîtes mails. Sur le site internet, il y a par ailleurs une carte interactive des chantiers que nous essayons de tenir à jour au maximum, où vous pouvez voir l'ensemble des emprises qui sont disposées sur le tracé.

En ce qui concerne les échanges avec le public, notamment en relation avec les différentes mairies d'arrondissement, on organise des visites de chantier ou l'on fait une visite itinérante pour discuter des aménagements en cours et du projet final. On organise également des réunions en salle, où nous venons discuter des perturbations de chantier et de ce que peuvent améliorer les maîtrises d'ouvrage vis-à-vis des nuisances que peut causer le chantier.

Sandrine GOURLET répond à l'observation concernant la Porte Clichy en indiquant qu'il s'agissait d'un cas particulier avec une concentration de chantiers autour vraiment très conséquente, alors que nous étions sur un système d'entrée – sortie assez classique du périphérique, qui n'est pas du tout de la même mesure que celui de la Porte Maillot. La Porte Maillot est une Porte dimensionnée pour accueillir le périphérique qui vient de la Nationale 13. Vous avez donc un système d'entrée – sortie très conséquent, avec de larges entrées, de larges sorties, ce qui fait que nous avons un système beaucoup plus fluide. Dans le cas de la Porte de Clichy, nous nous sommes retrouvés à devoir gérer des flux de camions qui approvisionnaient les chantiers de ce qu'est devenu le Tribunal de Paris, de la ligne 14 du métro qui était en creusement et d'une partie des chantiers du T3, sur une Porte qui n'était pas faite pour cela. Le système de la porte Clichy était beaucoup moins capacitaire que ce que nous aurons sur la Porte Maillot.

Protestations dans la salle

Notre point de vigilance est effectivement plutôt sur la Porte Champerret, où là nous nous retrouvons avec une configuration qui est beaucoup moins capacitaire, qui ressemble davantage à la Porte Clichy. Cela veut dire que dans la gestion des chantiers, il faut que nous fassions attention à bien utiliser et à bien faire fonctionner les entrées – sorties de la Porte Maillot, pour ne pas surcharger les entrées – sorties de la Porte de Champerret.

Stanley GENESTE, Président de la Commission d'enquête publique relaye ensuite deux questions écrites qui font suite au débat :

« Pendant la phase chantier, est-ce que vous garanzissez l'accès à tous les logements, garages ? Et est-ce que le chantier condamnera certaines rues de manière temporaire ? »

Thomas SANSONETTI indique que l'accès riverain est garanti en permanence. La seule problématique qu'il peut y avoir quand nous venons à réaliser les bétons de trottoir, c'est effectivement le temps de séchage. Lorsque c'est devant une porte cochère, l'entreprise réalise un pont en bois qui permet l'accès. L'accès par les passages voitures, est lui aussi assuré en permanence. Cela ne nous empêche pas, pour certains lieux d'envergure, d'envisager parfois d'autres moyens d'accès qui peuvent permettre très rapidement à l'entreprise de fermer l'espace quelques heures pour réaliser rapidement les travaux, pour rouvrir ensuite. Cela facilite la réalisation des travaux, cela va plus vite, mais c'est fait en accord avec la personne ou l'entreprise qui nécessitent cet accès.

Ce qui peut arriver, c'est que lorsque l'on vient réaliser des dos d'âne sur les voies que l'on appelle radiales, qui viennent rejoindre les boulevards des Maréchaux, là où circulera le tramway, il est parfois impossible de segmenter la rue. Si elle n'est pas assez large, nous ne pouvons pas la faire en deux fois et nous devons fermer cette rue, l'espace de 2 ou 3 semaines. Il faut savoir que lorsque nous faisons cela, c'est vraiment le cas limite où nous ne pouvons pas faire autrement vis-à-vis des travaux : les riverains sont évidemment informés en amont de cette fermeture et un plan de circulation permet aux riverains d'accéder.

17-RP16 (thèmes 1 prolongement et tracé et 5 incidences durant la phase travaux) Gérard PAUTLER émet un doute en ce qui concerne ce qui vient d'être dit sur l'accessibilité permanente aux parkings. Il habite boulevard Gouvion Saint-Cyr et a dû acheter un parking à 300 m de chez lui et a vraiment l'inquiétude de savoir s'il sera effectivement accessible lorsque la trémie sera supprimée ;

Il ne comprend pas non plus pourquoi a été maintenue cette simultanément de tous ces travaux, porte Maillot parce que nous savons très bien que, de toute façon, cela gênera encore plus que les seuls travaux du tramway.

17-RP17 (thèmes 1 prolongement et tracé et 5 incidences durant les travaux) Benjamin SOPALSK riverain de la rue de Courcelles souhaite parler des bus, dont il est un très grand utilisateur actuellement. Il veut savoir par exemple si les voies de bus seront maintenues pendant les travaux et quelles possibilités il pourrait y avoir de maintenir une bonne circulation des bus, puisque pendant les travaux de Chapelle à Asnières on a vu les carrefours bloqués parce que les personnes essayaient soit de sortir de Paris, soit d'y rentrer. Ce qui bloquait généralement les bus de très longues minutes et a donc beaucoup augmenté les temps de parcours.

Pendant les travaux, nous aurons par ailleurs une augmentation des temps de parcours des bus et il voudrait savoir ce qui sera fait à ce niveau-là pendant la phase de travaux entre Asnières et Dauphine, mais également après.

Il est d'accord pour dire que le tramway embellit le paysage, par contre, il a une critique à faire sur la lenteur de ce mode de transport. Vous parlez de 4 minutes de gain et je vous crois sur parole en heure de pointe. Par contre, ces 4 minutes sont perdues une fois que l'on fait la correspondance avec le bus, si l'on veut continuer le trajet sur une ligne de bus. Tout simplement parce qu'il faut marcher jusqu'à l'arrêt et ensuite attendre un nouveau bus. Les problèmes des bus sont souvent leur régularité en ce moment. Est-il possible d'augmenter la vitesse des tramways en heures creuses ? Dans

l'affirmative est-ce que cela a été prévu ? Parce dans le cas d'un trajet, Porte de Champerret – Porte de Saint-Cloud, cela pourra entraîner une forte augmentation du temps de trajet en heures creuses, avec un tramway à 25 – 30 km/h, alors que les bus vont à 50 km/h et ne s'arrêtent parfois pas aux arrêts en heures creuses parce qu'il n'y a personne. Je voulais donc savoir si cela avait été pris en compte ?

Enfin il s'interroge également sur le bouclage complet du tramway. Est-ce qu'un jour il serait possible ou pas de le faire ?

17-RP18 (thème 5 – incidences durant la phase travaux) Louis BARROW cabinet de kiné, au 6 avenue Paul Adam. Nous sommes directement impactés par les travaux. Vous avez dit qu'ils seraient prévus sur la totalité des 3,2 km en même temps et pendant la totalité des travaux. Nous allons devoir prévoir pendant 4 ans un accès difficile à notre cabinet et souhaiterions savoir si vous avez prévu une facilité d'accès pour les cabinets et pour tout ce qui est commercial. Nous sommes trois kinés dans le cabinet, cela représente tout de même 60 personnes qui viennent par jour en moyenne. Avez-vous la possibilité d'avoir une facilité d'accès pour ces personnes qui sont nos patients et qui sont à mobilité réduite pour une partie d'entre eux ? Il y a des patients qui viennent à pied puisqu'ils habitent à côté. Mais il y a également des patients qui viennent en voiture et qui ont besoin de se garer pour rester environ 30 minutes. Tout le monde ne prend pas une ambulance et il voulait savoir s'il y avait une possibilité d'avoir quelque chose de temporaire au moins pendant les travaux.

Thomas SANSONETTI répète que les accès aux parkings sont garantis d'une manière générale. La situation signalée semble un peu particulière et il conviendra de l'étudier en temps voulu pour trouver les solutions adéquates pour permettre aux personnes concernées de rentrer et de sortir.

Pour répondre à la question précédente, s'il y a déjà une place pour les personnes à mobilité réduite elle sera de toute façon maintenue à la fin du projet. Sur les circulations piétonnes la ville de Paris suit aujourd'hui un plan d'aménagement accessible de sa voirie. Pendant les travaux, nous avons comme principe d'essayer de conserver cette accessibilité. Ce que nous demandons, lorsque nous posons des emprises, c'est systématiquement de conserver les traversées piétonnes au plus près de là où elles sont en temps normal, et vers la fin du projet au plus près de là où elles seront. Nous conservons des circulations d'une largeur de 2 m sur la quasi-totalité du temps du chantier, et lorsque c'est vraiment impossible nous conservons tout de même le minimum réglementaire de 1,40 m. Et nous évitons au maximum des ressauts qui peuvent être de l'ordre de 2 cm qui deviennent difficilement franchissables. Cela répond en partie à la question sur l'accessibilité du cabinet de kinésithérapie.

Après, il est évident que lorsque nous viendrons faire le bout de trottoir qui est devant le cabinet, il sera difficile de maintenir une place parking au droit du cabinet. Par contre il ne faut pas croire qu'au pied de l'immeuble il y aura toujours une emprise de chantier « sur toute la durée du chantier », cela veut dire qu'à un moment nous faisons le trottoir sud, donc sur le trottoir nord il n'y a rien. Il ne faut pas imaginer que pendant 3 ans il y aura des emprises sur l'ensemble des trottoirs de la Porte d'Asnières jusqu'à la Porte Dauphine.

CONCLUSION DES ECHANGES

Alexandre BERNUSSET souhaite revenir sur la **question du bouclage du tram**, et plus généralement sur celle de l'**impact des travaux sur les bus**. Les travaux auront un impact sur la voirie. Nous réduisons des voiries, nous en fermons, nous créons un certain nombre de contraintes. Et les bus, en tant qu'usagers de la voirie sont concernés de la même façon par ces impacts-là. Donc, oui, il y aura des impacts sur la circulation des bus.

IDF Mobilités est très vigilants à ce que ces impacts soient le plus réduits possible et le plus réfléchis en amont, ainsi que **la RATP qui deviendra maître d'ouvrage des travaux. Cette dernière sera donc partie prenante des études et est aussi exploitante des bus**. Ce sont donc des questions sur lesquelles elle s'implique. Ce que nous mettons en place sur un certain nombre de projets, ce sont des comités de suivi, pour reprendre le terme qui a été utilisé tout à l'heure, pour veiller à ce que les meilleures dispositions soient prises ou corrigées. Lorsqu'il faut réajuster un carrefour parce que le bus ne passe pas bien, parce qu'il est englué dans le trafic, il faut repositionner les barrières, retravailler sur le phasage des feux, etc. Parce que parfois en réglant les feux de manière plus précise, nous arrivons à mieux fluidifier le trafic...

Il s'agit d'une réponse générale, mais en réalité c'est vraiment du cas par cas en fonction des bus qui circulent, en fonction des carrefours, avec les personnes qui s'occupent des travaux et les exploitants. Nous sommes par exemple maîtres d'ouvrage sur le T9 et ce sont des dispositions que nous mettons en place et que nous suivons. Il y aura des problèmes et des difficultés, mais nous serons vigilants à les minimiser.

Sur la question du temps de parcours et du bouclage, parce que c'était un peu la même question, d'abord un retour d'expérience sur les vitesses commerciales. Vous avez l'impression que le tramway est lent. En réalité, lorsque nous regardons les vitesses commerciales et les comparons, le tramway est plus rapide et apporte plus de rapidité que les

bus. Et c'est sur cette base-là que nous faisons nos calculs de gain de temps. Il est vrai que dans certaines situations, et en particulier sur le T3 sud, nous pouvons avoir des vitesses commerciales qui ne sont pas satisfaisantes. Mais elles restent toujours supérieures à ce que peut être un bus. Et nous travaillons en phase d'exploitation pour retrouver toutes les améliorations du temps de parcours possible.

De notre point de vue, avec le tramway, on va plus vite. C'est vrai que si vous êtes intéressés à aller plus au sud que la Porte Dauphine, la création de ce projet impliquera une correspondance supplémentaire. Un travail assez fin a été fait et continuera à être fait pour que la correspondance à Porte Dauphine soit la plus courte possible. À ce stade, les dispositions font que nous avons une correspondance quai à quai la plus proche possible, pour que ce soit la plus rapide possible.

Et sur la question du bouclage, nous avons mené des études pour vérifier quelle était l'opportunité du bouclage de tramway. Le tramway se fait petit à petit, morceau par morceau. Nous avons commencé par le sud et nous tournons. Le résultat des études à ce stade sur les trafics, c'est que nous n'identifions pas à court terme un intérêt de transformer la ligne de bus existante aujourd'hui en ligne de tramway parce qu'un tramway emporte plus de monde et c'est intéressant quand nous avons du monde à mettre dedans, c'est comme cela que l'on rentabilise l'investissement qui est assez lourd. À ce stade, sur cette zone-là, nous ne mettons pas en évidence un intérêt au vu du trafic. Mais cela ne veut pas dire que dans les années qui viennent, à moyen ou à long terme, cet intérêt n'apparaîtra pas. C'est donc une question qui reste posée pour le moyen ou le long terme. À court terme, la Ville de Paris prévoit des dispositions pour que le bus qui restera sur cette zone-là puisse mieux fonctionner avec des aménagements de voirie pour qu'il puisse circuler de manière encore plus rapide qu'aujourd'hui.

Christophe NADJOVSKI, confirme que la Ville de Paris est favorable sur le principe, au bouclage complet du tramway T3, comme cela vient d'être présenté par Monsieur BERNUSSET. Il y a également des études qui sont menées pour savoir quel est le trafic attendu et, en fonction de cela, quel peut être le meilleur mode qui réponde au trafic attendu. Ceci étant dit, il y a aujourd'hui – un tramway des Maréchaux sud qui se termine en cul-de-sac au pont du Garigliano. Cela pourrait être intéressant d'avoir des liaisons vers la Porte de Saint-Cloud, vers la Porte d'Auteuil, qui sont aussi des pôles générateurs importants. On peut imaginer que cela sera intéressant d'emmener des personnes vers la Porte Maillot pour ensuite aller récupérer le RER A et le futur RER E. Cela peut aussi être du rabattement et il faudra apprécier la situation en dynamique, avec les évolutions à moyen terme, à venir. Et en fonction de cela, une concertation pourra être menée.

Geoffroy BOULARD, Maire du 17^e arrondissement remercie tout d'abord tous les participants et intervenants à cette réunion publique d'information et d'échanges en soulignant que le 17^{ème} arrondissement a déjà une expérience avec le prolongement en cours du tramway entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières. Il a plusieurs observations et y reviendra de manière très détaillée dans le cadre de la contribution qu'il déposera sur le site de l'enquête publique.

Il y a tout d'abord la question du comblement des trémies. La directrice adjointe voirie et déplacements de la Ville de Paris y a répondu en disant qu'il était difficile de mettre le tramway au-dessus de celles-ci et qu'il fallait restructurer ou renforcer la dalle. Notre question – est que nous avons demandé une étude pour trouver un usage, notamment sur une partie des trémies qui peut être très utile sur un plan logistique, par exemple pour la création de parkings à l'une des portes de Paris. Elles pourraient être utilisées, notamment à proximité du boulevard de Reims, puisqu'une partie de cette trémie ne servira pas au tramway.

Un autre sujet très important est la requalification de la place Stuart Merrill. Il y a visiblement un intérêt patrimonial, nous l'avons entendu, en tout cas du mobilier de cette place. Nous militons, avec Jean-Didier BERTHAULT, qui est mon adjoint en charge du Conseil de quartier Champerret – Berthier, pour que nous revoyions vraiment cette place qui, aujourd'hui, est esthétiquement une verrue dans le quartier. C'est vrai qu'il y a une problématique de terminus bus que nous ne pouvons pas non plus évacuer comme cela. La mairie d'arrondissement avait déposé un certain nombre de vœux au Conseil de Paris, qui n'ont pas été votés par l'exécutif et le regrette. Il y a eu un changement de position sur la prise en compte de la requalification de cette place et c'est une occasion de réaménager ce secteur.

Sur les études de circulation, il considère que c'est un des points noirs du tracé et du tronçon du prolongement en cours jusqu'à la porte d'Asnières et qu'il faut qu'elles soient actualisées, avec le budget correspondant, parce que la situation évolue. On ne peut pas nous ressortir des études de circulation de 2011. Nous sommes en 2018. Le chantier arrivera en 2023 si tout va bien. C'est donc important que nous ayons des budgets pour pouvoir faire des études de circulation actualisées. Les modes de déplacement évoluent, la place de la voiture, la place des 2 roues, la place des vélos... il va y avoir une révolution en termes d'usage.

Tout cela doit être anticipé et c'est un point très important dans la conduite de ce chantier que nous accompagnerons à la mairie du 17^e. Nous l'avons fait depuis 2 ans – vous l'avez rappelé. Nous avons intensifié le nombre de réunions publiques, tous les 6 mois, sur les principales portes, ce qui n'existait pas au début du chantier.

Avec notre retour d'expérience, il apparaît qu'il y a globalement un défaut d'information, même s'il y a des dispositifs prévus, mais c'est insuffisant. Il faut beaucoup plus de réunions de point d'avancement. Nous avons fait plusieurs

réunions en concertation avec la mission tramway, pour savoir à quel moment il fallait les faire, parce qu'il y avait de l'information à donner aux habitants.

M BOULARD remercie l'équipe actuelle, mais considère qu'il y a tout de même des pistes d'amélioration, notamment en termes de communication. Il **faudra être beaucoup plus proactif, surtout au démarrage des travaux**, car au tout début, il y a un certain nombre de travaux de concessionnaires très impactant et pas toujours très compréhensibles parce que c'est assez technique. Il faut ouvrir un certain nombre de chantiers et il y a donc un certain nombre de nuisances. Tout cela nécessite d'être expliqué. Les habitants ne sont pas idiots et peuvent comprendre, mais si nous ne leur donnons pas accès à l'information et qu'ils découvrent en bas de leur immeuble des tranchées ou des chantiers pour lesquels il n'y avait pas eu d'informations, cela est tout à fait dommageable.

Il n'a pas été parlé des commerçants, alors que c'est un sujet essentiel : nous l'avons vu sur le tracé Porte de la Chapelle – Porte d'Asnières. Il y a une commission de règlement à l'amiable qui est censée indemniser les commerçants. Elle ne réunit pas que la Ville de Paris, elle réunit également les concessionnaires, mais il n'y a malheureusement pas assez de concessionnaires. Il y a eu des avancées. Nous avons déposé un vœu au Conseil de Paris, qui a été adopté, pour élargir le nombre de concessionnaires pour discuter des indemnités nécessaires pour les professionnels très impactés par le chantier. Mais **le montant des indemnités est relativement faible**. Les kiosquiers parisiens qui voient leur mobilier modifié ont touché globalement plus sur une période de 4 mois que des professionnels et des entreprises qui sont situés sur le tracé du tramway. Cela pose tout de même un problème, puisque ce sont des chantiers qui durent non pas 3 à 4 mois, mais 3 à 4 ans. Nous aurons le souci, avec Philippe GUERRE, mon adjoint, de défendre les commerçants. Nous siégerons à cette commission de règlement à l'amiable, mais les montants doivent être beaucoup plus importants pour indemniser les commerçants. C'est important que l'activité économique reste.

Parmi les points importants également, la **coordination entre les différents services de la ville**. C'est un des enseignements aussi du chantier actuel. La mission tramway qui dépend de la Ville de Paris a toute compétence sur toutes les directions de la ville sur le tracé du tramway. Dans le quotidien, il faudra améliorer les relations pour que ce soit beaucoup plus fluide, par exemple pour la propreté ou les aménagements de voirie. **Nous n'avons pas été concertés en tant qu'élus sur les aménagements de voirie du tracé qui nous ont été imposés. Nous avons découvert les plans comme bon nombre d'habitants et membres de Conseil de quartier et c'est un point sur lequel il faudra s'améliorer.** Il y a quelques aberrations comme des rétrécissements de chaussée devant des établissements scolaires ou même des stations qui ont été posées au droit, par exemple, d'une sortie d'école ou de la sortie d'un établissement important.

En matière également de **réunions publiques**, la mairie du 17^e sera partenaire et accompagnera le chantier. M BOULARD souhaite que les entreprises qui interviennent, notamment dans la phase travaux, soient également présentes à ces réunions, dans la mesure où elles ont une responsabilité – notamment en matière d'emprises de chantier qui, parfois, ne sont pas toujours bien comprises des habitants ou des élus et qui doivent être expliquées. A titre d'exemple la livraison du tramway à la Porte d'Asnières a connu un retard d'un an pour des raisons de désamiantage, sujet qui n'a pas été évoqué ce soir, mais qui est un sujet important.

Nous aurons besoin d'être rassurés sur le fait que nous n'ayons pas un an de retard sur la livraison de ce tramway en 2023 Porte Dauphine, puisque nous avons un événement international et planétaire qui nous attend en 2024. Il y a évidemment **un enjeu de coordination**, en lien avec la Ville de Paris, la Sem Paris Seine notamment aura cette vocation de coordonner les chantiers, notamment sur la Porte Maillot, site sur lequel il y aura beaucoup de chantiers en même temps. C'est un sujet et l'occasion de redéfinir la nouvelle Porte Maillot, à l'échelle 2024.

En conclusion M BOULARD souligne que le tramway est un projet ambitieux qui doit permettre aussi de **recoudre les territoires et notamment avec les communes limitrophes de Levallois-Perret et de Neuilly, parce qu'elles seront impactées, et qu'elles ont des attentes qui doivent être entendues**, notamment vis-à-vis de la desserte de bus 84, qui est annoncée. Il y a aussi cette dimension métropolitaine qui ne doit pas être que dans les mots, les discours, mais qui doit être réelle. Il souhaite que nous associions aussi au projet nos voisins qui seront impactés par ce chantier, et qui font partie aussi du dynamisme et de la grande transformation que va vivre notre arrondissement à l'échelle 2024.

Applaudissements

Stanley GENESTE, Président de la Commission d'enquête publique remercie les intervenants et participants pour la qualité des présentations et des échanges. Il retient dès à présent de cette réunion certains éléments que la Commission d'enquête approfondira dans le cadre de la rédaction de son rapport.

Sur le projet en tant que tel, **des réserves se sont exprimées sur la variante nord, et également sur le tracé qui viendrait à cheval sur des trémies et remet en cause ou en tout cas rend compliqué leur nouvel usage éventuel.**

Il a noté également des remarques par rapport au traitement de la **Porte de Champerret**, et de manière globale tout au long du tracé sur le fonctionnement ou l'aménagement des **pistes cyclables ainsi que sur la suppression des places de stationnement.**

Ensuite, sur les incidences du projet après sa réalisation, des observations nombreuses ont été formulées sur les futures conditions de circulation et d'accessibilité à vos quartiers respectifs, ainsi que les incidences sur le réseau de bus et le fonctionnement du Palais des congrès.

En dehors de ces aspects-là, il y a également les incidences sonores liées aux vibrations et au bruit générés par le tramway.

Concernant les travaux, il a noté également :

- le souhait du public d'avoir une information très précise sur la question de la durée et les temporalités du chantier, ainsi que sur les conditions d'accessibilité aux logements, commerces, etc.
- des interrogations sur la concomitance des chantiers Porte Maillot, notamment par rapport au développement des projets immobiliers.
- la mise en place d'un Comité de suivi qui sera plus efficient que celui qui a déjà été mis en place pour le prolongement précédent.