

**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 lundi 15 octobre 2018 à la mairie du 16^{ème} arrondissement de
Paris de 20 h à 22 h

Public : 52 personnes
12 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, Ile-de-France Mobilités

Florian TEDESCHI, chargé de projets, Ile-de-France Mobilités

Animatrice de la réunion :

Madame Sophie GUILLAIN, 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 Véronique BALDINI et Valérie BROS-KHOURY adjointes au maire du 16^e arrondissement, Pierre-Alain WEILL, conseiller du 16^e arrondissement et par Stanley GENESTE, 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.

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 16-RP1 à 16-RP12.

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

Stanley GENESTE, Président de la Commission d'enquête publique 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 commune, qui porte également sur une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris (PLU) – cette mise en compatibilité touche entre autres le 16^e arrondissement.

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 commence par introduire brièvement le projet, le contexte dans lequel il s'inscrit et ses objectifs, avant de passer ensuite la parole à la Ville de Paris, pour qu'elle présente l'insertion pas à pas. Les maîtres d'ouvrage, autrement dit les porteurs du projet sont la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités :

- La Ville de Paris pour tout ce qui concerne les aménagements urbains et paysagers, donc la voirie, les pistes cyclables, les trottoirs et tout ce qui est végétalisation.
- Île-de-France Mobilités pour tout ce qui concerne le système de transport en lui-même, donc les rails, les poteaux caténaux et les stations.

Eau de Paris, est aussi présente, dans la mesure où, en lien avec les travaux du tramway, il y aura une déviation de la canalisation « Ceinture nord » de Paris ; Eau de Paris, en tant que distributeur d'eau potable, assure les études et la maîtrise d'ouvrage des travaux relatifs à ce point.

Enfin, la RATP sera maître d'ouvrage de la partie système de transport après l'enquête publique, en co-maîtrise d'ouvrage avec la Ville de Paris.

Il rappelle les précédents tronçons qui ont déjà été mis en service ou étudiés sur le T3 :

- En 2006, un premier tronçon a relié le pont du Garigliano à la Porte d'Ivry.
- En 2012, un tronçon de 12 km supplémentaires pour rejoindre la Porte d'Asnières, avec une division du tracé en deux arcs : le T3 et le T3 b pour permettre une bonne exploitation du tramway.
- Un tronçon de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières, dont les travaux ont été finalisés il y a peu, et actuellement en cours d'essai. Les rames commencent à circuler avant la mise en service qui est prévue le 24 novembre de cette année.
- Et le tronçon qui nous occupe aujourd'hui, entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine.

Ce tronçon a été inscrit au SDRIF (Schéma directeur de la région Île-de-France) qui permet de cadrer le développement urbain et l'aménagement de la région à l'horizon 2030. Il est aussi inscrit dans des documents de planification financière, le CPER (contrat de projet Etat-Région) 2015-2020, qui prévoit les financements des projets franciliens entre l'État, la Région et le bloc local, donc la Ville de Paris.

Le tracé qui nous occupe aujourd'hui reliera la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine, soit environ 3,2 km pour 7 nouvelles stations, dont 3 seront en correspondance avec le réseau lourd, avec des radiales de métro.

- La première station est la Porte de Champerret en correspondance avec la ligne 3 du métro 3 et un pôle bus.
- Au niveau de la Porte Maillot, il y aura une connexion avec le RER C, la ligne 1 du métro et le futur prolongement Éole, qui sera mis en service progressivement en 2022, puis 2024.
- Au niveau de la Porte Dauphine, avec le RER C et la ligne 2 du métro.

Nous estimons à ce stade que l'ensemble du parcours se fera en 12 minutes, entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine, et que ce sont presque 60 000 voyageurs par jour qui sont attendus uniquement sur ce prolongement.

Il s'agit avant tout d'un projet de transport. Un des points importants est de venir se mailler avec les radiales de transport en commun qui desservent la région Île-de-France, donc les lignes de métro que nous avons citées, pour favoriser l'usage des transports en commun et proposer des alternatives attractives à la voiture.

Mais c'est aussi un projet urbain qui s'insère en surface. Le but est d'accompagner les projets qui émergent sur le secteur, notamment au niveau de la Porte Maillot et de repenser l'espace public et le paysage urbain sur des secteurs qui sont aujourd'hui à caractère très routier.

Sophie GOUÉE, chargée de projets Ville de Paris poursuit la présentation en détaillant tout d'abord le coût et le financement du projet.

Le coût de ce projet s'établit à 193 millions d'euros, dont 28 millions qui correspondent à l'acquisition du matériel roulant, c'est-à-dire 8 rames de tramway pour assurer la circulation du tramway entre Vincennes et Dauphine, qui seront financées à 100 % par Île-de-France Mobilités. 165 millions d'euros correspondent au coût de l'infrastructure, financés en majeure partie par la Ville de Paris, à hauteur de 60 %, par l'État à hauteur de 12 %, et la Région pour 28 %. Île-de-France Mobilités finance également les coûts d'exploitation.

Entre 2015 et maintenant, ce sont des phases d'étude et de concertation publique qui se sont déroulées et aujourd'hui, nous sommes dans la phase d'enquête publique. L'objectif, à l'issue de celle-ci est de pouvoir démarrer les travaux en 2019, afin de mettre en service le tramway à Porte Dauphine fin 2023.

La concertation préalable s'est déroulée début 2016 ; nous avons présenté à l'époque des variantes de tracés et de prolongement à Porte Maillot ou à Porte Dauphine. Le bilan de cette concertation a permis de confirmer la poursuite des études pour un prolongement de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine et la nécessité de les approfondir au niveau du secteur de la Porte de Champerret. Une majorité d'avis s'était exprimée en faveur de la variante nord pendant cette concertation.

Aujourd'hui, l'enquête publique en cours porte sur le tracé de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine, en passant en surface au niveau de la Porte Maillot et par la variante nord, c'est-à-dire par les avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé.

Après ce bilan de la concertation, les échanges se sont poursuivis avec les acteurs locaux et il a été demandé d'améliorer le projet en revoyant la desserte des équipements de la Porte de Courcelles d'une part et d'améliorer la desserte de la Porte des Ternes d'autre part, en prévision des futurs projets immobiliers « Mille arbres » et « Ville multi-strates », issus de « Réinventer Paris ».

À cet effet, les maîtres d'ouvrage ont proposé de :

- Déplacer la station qui s'appelait place Léautaud initialement située boulevard Berthier, juste avant la place Léautaud, sur l'avenue Paul Adam, afin de la rapprocher des équipements de la Porte de Courcelles pour améliorer leur desserte.
- Créer une station supplémentaire sur le boulevard Gouvion Saint-Cyr au niveau de la Porte des Ternes. De ce fait, la station Porte de Villiers a été légèrement décalée de façon à respecter un équilibre de distance entre les stations.

Description détaillée du tracé secteur par secteur

Sophie GOUÉE a présenté ensuite l'insertion du projet pas à pas, secteur par secteur, en rappelant préalablement les grands principes qui ont guidé l'élaboration du projet.

- C'est d'abord un projet de transport, avec un tracé connecté au reste du réseau de transport avec des stations proches des correspondances.
- C'est un mode de transport qui est capacitaire et performant, parce qu'il circule sur une plateforme dédiée. Ce mode de transport a également la priorité aux feux au niveau des carrefours.
- C'est un projet de requalification de l'espace public de façade à façade, en faisant la part belle aux modes actifs, en élargissant les trottoirs, en sécurisant les traversées piétonnes et en proposant des itinéraires cyclables sécurisés tout le long du tracé, connectés au reste du réseau.

- Enfin, en améliorant la végétalisation de l'espace public, par de nouvelles plantations et la végétalisation de la plateforme.

Le premier secteur est le secteur de la Porte d'Asnières à la place Léautaud, qui est un secteur dans la continuité du tronçon précédent. Le tramway se connecte à l'arrière gare de la station Porte d'Asnières au centre de la voirie et l'espace est réorganisé avec deux files de circulation dans chaque sens, une piste cyclable unidirectionnelle de 2 m de large dans chaque sens, avec des plantations d'alignement.

La place Léautaud fonctionne aujourd'hui en giratoire. Demain, elle sera réaménagée en carrefour à feux, avec des plantations supplémentaires pour agrémenter le lieu.

À partir de la place Léautaud, nous sommes dans un secteur dense, mais dont les largeurs de façade à façade sont plus contraintes. Ce secteur est aussi très marqué aujourd'hui par le passage souterrain routier Champéret, avec une trémie d'accès – sortie sur l'avenue Paul Adam, une trémie de sortie sur l'avenue Stéphane Mallarmé, et une trémie sur le boulevard de Reims. Pour insérer le tramway au centre de la voirie, il est nécessaire de combler ces trémies et de remettre à niveau la voirie. L'espace très contraint de façade à façade conduit à proposer une file de circulation automobile dans chaque sens pour avoir toujours des cheminements cyclables assurés par des pistes cyclables unidirectionnelles dans chaque sens, dans la continuité du boulevard Berthier, et à élargir également les trottoirs.

Sur ce secteur, le passage souterrain est comblé, ce qui permet aussi de planter des arbres supplémentaires. Sur le boulevard de Reims, il est proposé également de boucher la trémie et de remettre la voirie à niveau, bien que le tramway ne circule pas dessus, ce qui permettra de proposer de nouvelles plantations et des places de stationnement en compensation de celles supprimées sur le tracé.

À partir de la Porte de Champéret, le même principe de répartition de l'espace public est poursuivi, c'est-à-dire la plateforme au centre, majoritairement végétalisée, une file de circulation et une piste cyclable unidirectionnelle, dans chaque sens. La station Porte de Champéret, qui est la première station en intermodalité avec les modes de transport : ligne 3 du métro et pôle bus, est située à toute proximité de ces modes de transport pour avoir la meilleure correspondance possible. Le pôle bus qui est situé place Stuart Merrill est réorganisé pour optimiser son fonctionnement. La trémie du tunnel Champéret située boulevard Gouvion Saint-Cyr est comblée et la voirie remise à niveau pour permettre le passage du tramway. Cela permet aussi d'élargir les trottoirs et de proposer de nouvelles plantations.

Le boulevard Gouvion Saint-Cyr est aujourd'hui, un secteur très routier, avec des trémies qui sont de véritables coupures urbaines. Demain, il présentera au centre de la voirie le ruban vert du tramway et l'organisation des circulations routières et cyclables se fera de part et d'autre de la plateforme.

De la Porte de Villiers à la Porte des Ternes, nous poursuivons toujours cette répartition de l'espace, puisque nous sommes toujours dans des largeurs de façade à façade contraintes. Sur ce secteur, la station Porte de Villiers nécessite l'abattage d'arbres de petit développement, bien que nous ayons cherché à limiter l'emprise de cette station, en proposant un quai central. Les rails du tramway qui passent de part et d'autre de la station font que sur cette partie la plateforme fait environ 10 m de large et est végétalisée sur environ un tiers de cet espace entre façades, ce qui permet de proposer une compensation visuelle à l'abattage des arbres.

Arrivé à la station Porte des Ternes, le boulevard Gouvion Saint-Cyr, le barreau est fermé à la circulation publique. Il est créé une aire piétonne, une placette pour favoriser la vie locale avec ses commerces et ses restaurants. Le sens de la circulation de la rue Ruhmkorff est inversé, de façon à préserver une circulation à vocation de desserte locale.

Ensuite, la plateforme est insérée le long du Palais des congrès. Sur ce secteur les largeurs de façade à l'espace du Palais des congrès nécessitent de mettre le boulevard Gouvion Saint-Cyr en sens unique, dans le sens de Maillot vers Ternes et son accès est possible depuis le boulevard Pereire. Le boulevard Gouvion Saint-Cyr est mis là en zone 30 km/h, de façon à ce que les cheminements cyclables puissent se faire sur chaussée avec un contresens cyclable. Mais nous aménagerons également une piste bidirectionnelle sur trottoir le long du Palais des congrès, donc entre le Palais des congrès et la plateforme.

Arrivé sur la Porte Maillot, le tramway s'insère sur une place réaménagée en axe majeur. Ce projet de réaménagement de place a sa vie propre : Il a déjà fait l'objet d'une concertation publique début 2017 et fera l'objet d'une enquête publique spécifique en 2019. Ici, l'enjeu principal est de réussir à assurer les meilleures correspondances sur la station Porte Maillot. Cette station est insérée sur le parvis nouvellement créé avec le réaménagement de la place au plus près du RER C, de la ligne 1 du métro et du futur RER E. Sont également étudiés les itinéraires piétons et cyclistes pour assurer les meilleures continuités.

Boulevard Gouvion Saint-Cyr, avant d'arriver sur la Porte Maillot, c'est aujourd'hui un secteur qui est majoritairement dédié à la circulation automobile. Demain, l'arrivée du tramway permettra de dégager l'espace et de le partager avec les autres modes de mobilité.

Arrivée dans le 16^e arrondissement, la plateforme est insérée latéralement le long du square Parodi, de façon à éviter une longue interface avec le RER C qui se situe en souterrain, sous la contre-allée et qui déborde légèrement sur la chaussée. La circulation routière s'effectue sur une file de circulation dans chaque sens. Les cheminements cyclables peuvent se faire de deux façons là aussi, avec une piste bidirectionnelle aménagée sur trottoir le long du square Parodi et sur la contre-allée avec un contresens cyclable possible. Grâce au réaménagement de la place de la Porte Maillot et à l'extension du square Parodi, nous pouvons également poursuivre les plantations d'arbres en allant vers Maillot. Sur ce secteur, il convient de souligner que le tunnel Grand Maillot, qui passe sous la place de la Porte Maillot, entre le boulevard Pershing et le boulevard de l'Amiral Bruix, restera ouvert à la circulation publique.

Le deuxième tronçon du boulevard Amiral Bruix est aujourd'hui très marqué par la trémie du tunnel Henri Gaillard, qui permet de passer sous la place du Maréchal de Lattre de Tassigny, entre le boulevard de Amiral Bruix et le boulevard Lannes. Cette trémie sera comblée et la voirie remise à niveau. Le comblement de cette trémie permettra de prolonger la contre-allée et, de ce fait, de poursuivre des plantations d'alignement et de restituer des places de stationnement. Nous proposons également des places de stationnement le long de la plateforme, dans la continuité du quai de la station de Bruix-Lalo.

Sur la Porte Dauphine, le tramway effectue un contournement large de l'anneau de façon à maintenir le fonctionnement en giratoire et à minimiser les impacts sur la circulation automobile. Néanmoins, la largeur de la chaussée est réduite de moitié pour permettre le passage du tramway avec une piste unidirectionnelle sur chaussée, tout au long de l'anneau. Le rond-point central ne sera pas impacté par le projet, ni son aspect forestier, ni sa statuaire. Au niveau du site classé des allées de l'avenue Foch, le projet a été élaboré en lien avec les services de l'État, de façon à respecter ses caractéristiques et à minimiser l'impact de la plateforme sur la perspective.

Ce projet permet de rééquilibrer ce secteur qui aujourd'hui est largement dédié à la voiture, et de redonner un peu de place aux piétons et aux cyclistes, en sécurisant leurs cheminements et aussi d'amener le tramway jusqu'à ce secteur du 16^e arrondissement et à l'université Paris Dauphine.

Boulevard Lannes, la station Porte Dauphine sera la station terminus, insérée face à l'Université Paris Dauphine et au plus près des correspondances, ce qui est toujours un enjeu majeur. Derrière la station, nous avons environ 150 m de voies qui permettent le stockage et les manœuvres des rames de tramway, de façon à assurer la bonne exploitation de la ligne entre la Porte de Vincennes et la Porte Dauphine. La trémie du tunnel Henri Gaillard sera comblée.

Sophie GOUÉE décrit ensuite les effets du projet sur l'environnement.

Aujourd'hui, l'espace est occupé à 60 % par le trafic routier et l'objectif du projet est aussi de rééquilibrer l'espace public en faveur des autres modes de transport et mobilités. Dans la situation future, la place de la voiture passe à 37 %, celle pour les piétons à 40 % et pour les vélos à 16 % avec des cheminements cyclables tout le long du tracé. La plateforme du tramway, occupera 16 % et sa végétalisation sur la majeure partie du tracé contribuera également à l'amélioration du paysage.

Florian TEDESCHI présente ensuite les impacts du projet sur les déplacements, et en particulier sur les transports en commun :

- Une offre de rocade qui sera capacitaire et plus rapide que le bus actuel. Quelques exemples : sur le trajet actuel de la ligne PC 1, entre la Porte de Champerret et la Porte Dauphine, nous aurons un gain attendu à l'heure de pointe de l'ordre de 4 minutes.
- Des gains de régularité, avec une moins grande fluctuation dans les temps de parcours, puisqu'il y aura un site propre dédié et la priorité accordée au tramway aux feux.
- Des gains avec des véhicules beaucoup plus capacitaires. Par exemple, aujourd'hui, sur la PC 1 et la PC 3, il y a des bus simples ou articulés avec une capacité maximum de 100 personnes. Avec les rames du tramway, cette capacité sera portée à 300 personnes, dont 75 assises.
- Des gains de confort, puisque le tramway étant un transport guidé, les voyageurs sont beaucoup moins secoués dans les courbes.
- Des aménagements de pistes cyclables sur lesquels la Ville de Paris reviendra dans et une accessibilité de l'espace public pour tous, ainsi qu'une accessibilité parfaite entre le niveau du quai et le véhicule tramway.

Quelques mots sur les transformations du réseau de bus attendues. Il est prévu en novembre 2018 avec l'extension du tramway à la porte d'Asnières une fusion des lignes PC 1 et PC 3 entre le pont de Garigliano et la Porte d'Asnières, et un renfort d'offres au niveau de la superposition des lignes actuelles, entre Porte Maillot et Porte d'Asnières. Il y aura également le prolongement des lignes 84 et 163 qui permettront de gagner un peu de place sur le pôle de Champerret, puisque ces lignes n'y seront plus en terminus.

À la mise en service du prolongement T3 à Dauphine, nous allons continuer à raccourcir la ligne PC à l'endroit où passe le tramway. Aujourd'hui, il y a encore deux scénarios à l'étude, l'objectif étant en fait de ne pas forcer les correspondances au niveau de la Porte Dauphine. C'est-à-dire que si nous arrêtons la ligne PC au niveau de la Porte Dauphine, pour les voyageurs qui voudraient se connecter à Porte Maillot, nous aurions forcément une double connexion, puisqu'il faudrait prendre le tramway pour ensuite rejoindre un gros pôle de correspondance. Le but de la restructuration est bien de connecter tous ces usagers qui viendront du sud, soit au niveau de la Porte Maillot avec toutes les connexions dont nous avons parlé (Ligne 1 Métro, RER E, RER C), soit avec une autre option étudiée, place de l'Étoile avec l'ensemble des lignes de métro qui sont présentes. À ce stade, c'est plutôt l'option Porte Maillot qui se dégage, mais cela reste à confirmer, notamment en lien avec les aménagements de voirie qui sont prévus sur cette place.

Sophie GOUÉE poursuit sur les effets du projet sur les déplacements, le stationnement et l'environnement.

Il permettra de créer plus de 3 km de pistes cyclables avec des itinéraires sécurisés, connectés au réseau existant ou à finaliser dans le cadre du plan Vélo 2015-2020. Il améliorera de ce fait le maillage du territoire, ce qui permettra d'augmenter la pratique du vélo puisque, comme pour les transports en commun, offrir un bon maillage du territoire permet d'augmenter la part du mode vélo.

Dans la cadre de ce projet, nous avons réalisé des études de circulation. Elles consistent à se projeter à l'horizon du projet et, avec le même nombre de déplacements, les mêmes origines et destinations de ces déplacements, à comparer la situation sans projet et avec projet, et à regarder comment le trafic s'organise. Les effets attendus en comparant ces deux situations sont d'abord la diminution du trafic routier le long du tracé, qui est mécaniquement aussi lié à la diminution du nombre de files de circulation et à la priorité aux feux, accordée au tramway. Nous constatons un report fort sur des itinéraires de transit, donc sur le boulevard périphérique, en heures de pointe. Et ponctuellement, nous pouvons constater quelques risques de congestion accrus identifiés sur quelques voies de report en heures de pointe.

La mise en œuvre du tramway et la requalification de l'espace public aboutissent à restituer environ 200 places de stationnement sur 440. Nous créons 125 places de stationnement vélo, ce qui porte à 195 places le nombre de places vélo sur la totalité du parcours. Et nous restituons bien sûr les capacités d'usage, telles que le stationnement en livraison ou pour les personnes à mobilité réduite.

Sur l'environnement et le paysage, ce projet permettra la plantation de 340 arbres pour pallier la coupe de 170 arbres, nécessaire à la mise en œuvre du projet, bien que nous ayons limité au maximum les abattages. La végétalisation de la plateforme du tramway sur la grande partie de son tracé participera également à la végétalisation de l'espace public et à l'amélioration du paysage et de l'environnement.

Enfin, ce prolongement traversera le site classé des allées de l'avenue Foch. Nous avons dialogué avec les services de l'État et allons continuer à travailler avec eux pour prendre en compte le mieux possible ce site classé. D'ores et déjà, les matériaux seront dans la continuité de l'existant. Nous proposons en fait un aménagement doux qui vise à la reconquête de l'espace public, respecte les proportions de l'allée majestueuse, les trottoirs et la perspective des trottoirs des allées cavalières du Second Empire.

Le projet aura aussi un impact sur les tunnels routiers existants tout le long du tracé et permettra de supprimer les coupures urbaines. Avant, nous avons un secteur majoritairement dédié à la voiture et très minéral. Demain, l'espace public sera redistribué et partagé avec les différentes mobilités, avec une offre de transport en commun très capacitaire et un meilleur accès à l'espace public.

Il contribuera aussi à l'amélioration générale de la qualité de l'air le long du tracé, puisqu'il propose un mode de transport alternatif à la voiture et diminue la place de la voiture dans la ville.

Enfin pendant la phase chantier, les maitres d'ouvrage seront attentifs à limiter les nuisances du chantier sur la qualité de l'air par différentes mesures : l'arrosage des pistes par temps sec ou le bâchage des camions transportant des terres, mais également la bonne gestion des déchets.

Florian TEDESCHI apporte quelques précisions sur les potentielles nuisances du tramway en termes de vibrations et de bruit. Il est important de rappeler que dès la phase de conception, ce sujet est bien pris en compte. Un exemple relatif aux vibrations : lorsque le tramway est situé proche des façades, il y a des poses de voies tramway qui permettent de réduire les vibrations à la source : ce sont des techniques où un matériel élastique est inséré au niveau du rail et de la plateforme pour amortir dès la source les vibrations émises par le tramway. Ensuite, en phase d'exploitation, par exemple si d'aventure des crissements étaient notés, en particulier dans les courbes, il y a des systèmes de graissage du rail, depuis le véhicule, qui permettent de lubrifier le contact et d'éviter les phénomènes de crissement.

Sophie GOUÉE indique également que des études acoustiques ont été réalisées, sur la base d'études de trafic, avec des hypothèses de mêmes quantités de déplacements, sans projet et avec projet. Nous constatons une baisse générale des niveaux de bruit le long du tracé, qui peut aller jusqu'à 4,5 dB, c'est-à-dire presque diviser par trois le bruit. Sur

quatre bâtiments, il est nécessaire d'approfondir les études pour préciser quelles mesures sont à mettre en œuvre, et cela représente en fait 6 points sur environ 1 200 points de calcul. Ce sont quatre bâtiments, où pour les rez-de-chaussée, lorsque nous comparons la situation sans projet et avec projet, nous avons un écart en limite du seuil réglementaire. Les types de mesures que nous pourrions mettre en œuvre sont des mesures de réduction du bruit à la source, qui sont par exemple les limitations de vitesse ou la mise en œuvre de revêtements acoustiques.

Ensuite, nous avons également regardé ce qui se passait sur les voies de report et nous n'avons pas de dépassement des niveaux sonores réglementaires sur les zones de report de trafic, entre la situation sans projet et avec projet.

Enfin, pendant la phase chantier, là aussi, nous mettrons à profit l'expérience des tronçons précédents pour limiter le plus possible les nuisances en phase sensible, comme les travaux de terrassement, les travaux d'ouvrage d'art ou les fondations de poteaux caténaux.

Ces travaux se dérouleront en trois phases.

- Globalement, nous avons une phase de travaux préparatoires qui comprend les travaux de désamiantage de chaussée.
- Nous avons ensuite une phase de travaux de déviation et modernisation des réseaux souterrains, dont justement l'intervention d'Eau de Paris, sur sa canalisation d'eau potable « Ceinture nord ».
- Et enfin, interviendront les travaux d'infrastructure qui sont les travaux de plateforme, de voirie et d'ouvrage d'art.

Nous aurons ensuite une phase d'essais et de marche à blanc pour simuler l'exploitation du tramway, pour obtenir l'autorisation de mise en service.

Pendant cette phase chantier, il y aura un dispositif d'information continu des riverains et des acteurs locaux comprenant l'organisation de réunions d'information spécifiques avec le public en phase chantier, la diffusion de documents d'information (supports écrits, site internet). Nous mettrons à profit toute l'expérience des tronçons précédents pour améliorer en continu le dispositif d'information et de communication. Une équipe d'agents de proximité dédiée pourra répondre tout le long du chantier aux riverains et aux professionnels, avec la mise en place de points d'information mobiles, où cette équipe de proximité viendra à la rencontre des personnes pour pouvoir expliquer le projet et répondre aux questions. Enfin, une commission de règlement amiable sera mise en place, comme pour les tronçons précédents, 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

16-RP1 (thèmes 1 – prolongement et tracé et 3 incidences sur les mobilités) Didier COTTIN habitant Paris 15^e indique tout d'abord qu'il est favorable au projet. Le tramway, c'est confortable et agréable. Même si c'est assez lent par rapport au métro, ce sera mieux que le bus PC. Empruntant les boulevards des Maréchaux, le tracé est assez droit. Peu de courbes, c'est la garantie d'une vitesse commerciale correcte, surtout avec le Citadis d'Alstom qui, dépourvu de bogies, doit réduire fortement ses allures dans les courbes plus ou moins serrées. Il conteste cependant le positionnement de la station de tramway Porte Dauphine, éloignée du métro, alors que le T3 passera à proximité des bouches du métro.

Pour l'avenir, **il reste la question du bouclage de la ceinture des Maréchaux, soit par tramway, soit par bus.** Par tramway, ce n'est pas près de se faire, car la Mairie de Paris est pour, et la Région contre. **Mais si un jour cela doit être bouclé par tramway, il faudrait prévoir maintenant où situer la rupture de charge entre axe nord et axe sud pour l'exploitation.** Il y en a une à l'est, il en faut une à l'ouest. Cela pourrait être à Maillot à cause de l'attractivité du RER E et de la Ligne 1 du métro, mais dans le dossier d'enquête, rien n'est prévu, pas même une réservation. Cela pourrait être aussi à Porte de Saint-Cloud, car l'attractivité de la ligne 9 sera amplifiée par son point de contact avec la ligne 15 du Grand Paris Express à Pont-de-Sèvres, unique correspondance entre la 15 et le réseau du métro actuel, situé entre La Défense et Châtillon-Montrouge. Provisoirement ou définitivement, le bouclage des Maréchaux se fera par bus entre Dauphine et Garigliano. Et le comble, c'est que c'est précisément ce secteur qui n'a pas bénéficié du plan triennal 1999 – 2001 d'aménagement de la Ligne PC avec voies réservées et séparateurs, plan inachevé à cause du projet du tramway des Maréchaux.

Tous les usagers des arrondissements périphériques ont vu la ligne de bus PC être aménagée avec voies réservées et séparateurs, puis être remplacée par le tramway. Tous, sauf les habitants du 16^e qui, eux, n'ont rien vu du tout, car rien n'a été fait depuis des décennies sur le PC entre Dauphine et Porte de Saint-Cloud où les bus roulent toujours dans la circulation. Faute de tramway, il faut un bus à haut niveau de service sur voies réservées. C'est urgent.

16-RP2 (thèmes 1 – prolongement et tracé - 3 incidences sur les mobilités et 5 incidences durant la phase travaux) Arnaud CAZIN d'HONINCTHUN riverain du boulevard de l'Amiral Bruix a regardé avec intérêt le projet sur le boulevard de l'Amiral Bruix, mais aussi ailleurs et pose deux questions sur le tracé. Pourquoi a-t-on privilégié le tracé nord sur la Porte Dauphine qui coupe l'avenue Foch ? Et pourquoi n'a-t-on pas envisagé un tracé au sud le long du bois ?

Deuxièmement, pour avoir vu pas mal de cyclistes se perdre dans la circulation de la Porte Maillot, il voudrait savoir s'il y aura une continuité des circulations cyclistes au nord de la Porte Maillot pour éviter justement à ces malheureux de se perdre dans une circulation épouvantable.

16-RP3 (thème 1 – prolongement et tracé) Christian BODARD de l'association 16^e demain souligne qu'à Bordeaux, il n'y a aucun pylône électrique., tout passe sous terre. Ils ont eu des difficultés au début et maintenant, cela fonctionne très bien. Avez-vous pensé à ce système qui respecte l'environnement urbain et paysager ?

Florian TEDESCHI commence par répondre aux questions sur l'insertion de la station terminus de la Porte Dauphine, en indiquant qu'elle a été principalement axée pour permettre une très bonne desserte de l'Université, en étant située juste en face de l'entrée. Il était par ailleurs compliqué d'avoir, en même temps, une très bonne desserte de l'Université Dauphine et une connexion qui serait améliorée avec la ligne 2 de métro.

La question demandant pourquoi le tour de la Porte Dauphine n'est pas fait dans l'autre sens appelle deux réponses. La première est parce que ce serait beaucoup plus long de faire la courbe de l'autre côté pour venir se positionner ensuite au niveau de la Porte Dauphine. Il y aurait également de grosses contraintes d'insertion et d'impact routier en particulier avec la bretelle de sortie du périphérique.

Pourquoi ne préconisons-nous pas par ailleurs un système où nous nous affranchirions des lignes aériennes de contact ? Ce qu'il faut savoir, c'est que nous sommes sur un prolongement de ligne avec un matériel existant, qui capte le courant de manière classique par le haut, avec la caténaire. Si nous devons proposer pour l'extension un système sans lignes aériennes de contact et capter le courant au sol, il faudrait réadapter en fait a posteriori l'ensemble du parc de matériel roulant du T3 et du T3 B, parce que les deux parcs sont mutualisés. Soit environ 70 rames et des coûts estimés à plusieurs dizaines de millions d'euros et c'est principalement pour des questions financières qu'une telle solution n'a pas été retenue. Avec également des interventions à faire rame par rame pour ne pas bloquer tout le parc.

Alexandre BERNUSSET, directeur des infrastructures, IDF Mobilités apporte des éléments de réponse à la question du bouclage de la ligne T3. Il a été dit que la Ville de Paris était plutôt favorable et la Région Ile-de-France plutôt défavorable. Le T3 est fait section par section pour des raisons économiques et en fonction de l'intérêt de chacune des sections. Aujourd'hui, lorsque nous nous projetons sur les trafics qu'il y aurait dans une portion du T3 prolongé entre Dauphine et pont du Garigliano, nous ne mettons pas en évidence l'intérêt à court terme de réaliser un tramway pour emporter les trafics nécessaires. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'intérêt à long terme et cette question sera repensée et réinterrogée en fonction des développements urbains et de la façon dont les projections évolueront.

En l'attente, il y a un bus qui continuera à circuler et il faudra qu'il circule dans les meilleures conditions et connexions. C'est pour cela que nous ne proposons pas qu'il s'arrête à la Porte Dauphine, mais qu'il aille jusque dans des endroits dans lesquels des connexions plus importantes seront offertes, comme à Porte Maillot ou à place de l'Étoile. Le fonctionnement de ce bus renvoie à la question des aménagements éventuels de voirie correspondants qui ne conduit pas nécessairement à réaliser un projet de ligne à haut niveau de service avec un bus qui serait sur une voie en site propre qui lui serait dédiée. Mais il y a peut-être une première étape qui serait de réaliser des aménagements de voirie pour faciliter la circulation de ce bus et je crois que la Ville de Paris y est favorable – M NADJOVSKI pourra préciser ce point et ce sont des questions que nous discutons ensemble avec la Ville de Paris.

Christophe NADJOVSKI, maire adjoint Ville de Paris complète cette réponse en confirmant que la ville de Paris est effectivement favorable au bouclage du tramway. Cela nécessite de faire des études préalables pour déterminer quelle est la demande en termes de transport. Nous entendons ce que nous dit l'autorité organisatrice, à savoir qu'à l'heure actuelle nous sommes sur des volumes en termes de capacité de personnes transportées, qui selon Île-de-France Mobilités, ne justifient pas que nous soyons sur un mode tramway. Ceci étant, rien ne dit que sur moyen terme, dans quelques années, nous n'ayons pas ce besoin ou cette demande. Lorsque nous aurons la livraison, par exemple, de la station du RER E Éole à la Porte Maillot, nous aurons des flux nouveaux qui arriveront et permettront de dé-saturer le RER A. Nous avons un pôle majeur qui s'affirmera à la Porte Maillot en termes de transport. L'intérêt de relier le pont du Garigliano qui est aujourd'hui – il faut le reconnaître – un cul-de-sac, à la Porte Maillot, est de ramener de la capacité et des voyageurs entre ces deux pôles en desservant aussi la Porte de Saint-Cloud et la Porte d'Auteuil. Cela nécessitera bien évidemment qu'il y ait des concertations, débats et discussions, mais c'est une perspective de moyen terme que nous trouvons parfaitement intéressante et pour laquelle nous sommes évidemment très favorables.

Sandrine GOURLET va rappeler que ce projet est aussi un projet de requalification urbaine, puisqu'il permet de traiter au-delà du seul tramway également les autres modes de transport, notamment les modes actifs et le vélo.

Sandrine GOURLET, directrice adjointe voirie et déplacements Ville de Paris, précise tout d'abord que dans le secteur de la Porte Maillot, les travaux du prolongement du RER E à l'ouest ont débuté. Nous envisageons la possibilité d'avoir une extension du Palais des congrès. Il y a également des projets en cours, « Mille arbres » et « Ville multi-strates », qui sont au-dessus et le long du périphérique. Compte tenu du nombre de projets qu'il y avait dans ce secteur, cela offrait la possibilité de réfléchir à un nouveau fonctionnement de la Porte Maillot et nous avons élaboré un projet qui a fait l'objet d'une concertation il y a un an maintenant, pour recréer l'axe majeur sur la Porte Maillot. Cette Porte qui est aujourd'hui un giratoire très routier va être transformée en une place qui va être une vraie porte d'entrée de Paris et qui reliera à la fois Neuilly à Paris, mais aussi le nord, et donc le 17^e avec le 16^{ème} arrondissement. Nous allons recréer un axe avec des carrefours à niveau classique, plus du tout en giratoire, en recréant des continuités cyclables et piétonnes nord – sud et est – ouest. Les continuités cyclables se feront entre Neuilly et Paris beaucoup plus facilement, en coordination avec le projet de réaménagement que démarre la ville de Neuilly dans les prochaines semaines. Cela permettra d'améliorer considérablement ces continuités. Il y a aussi un autre élément assez fort dans ce projet qui est que nous ramenons le bois de Boulogne beaucoup plus près de la Porte Maillot. Nous re-végétalisons totalement cet espace pour avoir un accès direct au bois de Boulogne depuis la Porte Maillot, et pour pouvoir aussi desservir la Fondation Louis Vuitton de façon plus agréable, en favorisant les déplacements à pied ou en vélo.

16-RP4 (thème 3 – incidences sur les mobilités) Jean-Paul DANON habitant impasse Malakoff demande si les sorties du périphérique porte Maillot seront maintenues.

16-RP5 (thèmes 1 – prolongement et tracé et 3 incidences sur les mobilités) Nathalie SCHROEDER juriste en environnement et habitante du 16^e soulève deux questions.

Le projet vise à étendre les pistes cyclables, mais qui dit pistes cyclables dit correspondances avec les transports en commun et aussi moyens de ranger les vélos. Or, il semblerait que seulement 120 places de vélo doivent être créées. Sachant que la majorité des usagers arriveront le matin et reprendront leur vélo le soir, et vice-versa, les vélos resteront là toute la journée. Il paraît essentiel, sur les grands axes de transport type Porte Maillot, de créer des garages à vélo ou d'autres grandes structures où l'on pourrait mettre un plus grand nombre de vélos pour y faire la jonction et carrément laisser la voiture.

La deuxième question porte sur ce qui est prévu en dehors des horaires de circulation des tramways ? Est-il prévu une circulation de bus sur l'itinéraire, notamment en horaires de nuit ?

16-RP6 (thèmes 3 – incidences sur les mobilités et 6 participation du public) Frédéric LENAIN soulève deux questions dont une dans le prolongement de la précédente. Est-il prévu de faire un équivalent au T3 en ligne de bus Noctilien ?

Au-delà de la Porte Dauphine, est-il possible de prévoir un fonctionnement de bus sur le modèle de la ligne 183 qui a été transformée en T9 à partir de la porte de Clichy ?

16-RP7 (thèmes 1 – prolongement et tracé et 3 incidences sur les mobilités) Laurent LEMANT habitant de la Porte Dauphine pose deux questions. Une relative à la mise à sens unique du boulevard Gouvion Saint-Cyr le long du Palais des congrès, côté intérieur. Par où se fera la circulation dans le sens opposé à celui de la voie de circulation en sens unique, c'est-à-dire de la Porte Maillot vers la Porte des Ternes ? Par où seront dirigés les véhicules ?

Est-ce qu'il y a un projet d'aménagement des trémies et tunnels sur le tracé ou seront-ils simplement et purement comblés ?

Florian TEDESCHI apporte des précisions sur la question du stationnement des vélos. Il y a une réflexion en cours pour proposer des stations Véligo sécurisées, au niveau des principaux points de correspondance qu'aura le T3 avec le réseau lourd. Donc, en gros, au niveau de la Porte Maillot, au niveau de la Porte Dauphine et au niveau de la Porte Champerret. Il y a un dimensionnement en cours par les services d'Île-de-France Mobilités et ensuite, il y aura une étude d'insertion pour voir comment ces espaces peuvent être insérés sur la voirie.

Alexandre BERNUSSET confirme qu'IDF Mobilités est favorable à la mise en place de dispositifs Véligo. Il y aura des arceaux et des dispositifs sécurisés dans ces grandes stations de correspondance. Sur la question de la nuit, il n'y a pas de modifications du fonctionnement des bus de nuit liées à la réalisation du tramway. Il n'est pas prévu par ailleurs de faire fonctionner le tramway la nuit. Il y a eu des questionnements autour du fonctionnement du métro. Nous nous sommes rendu compte qu'au vu du trafic qui était emporté la nuit sur ces lignes-là, cela ne présentait pas un intérêt important au regard des coûts engendrés par ce fonctionnement. Et aussi, il faut avoir en tête – c'est surtout vrai sur le métro – que, la nuit, des travaux d'entretien et de maintenance sont réalisés. Et lorsque l'on fait fonctionner un transport tout le temps, cela pose des problèmes pour arriver à organiser ces travaux.

Christophe NADJOVSKI confirme que l'intention d'Île-de-France Mobilité est partagée avec la Ville de Paris pour offrir des places suffisantes pour que les personnes puissent utiliser le vélo et ensuite les autres modes de transport. Il y aura un travail à faire sur l'évaluation précise de ces besoins.

16-RP5 Nathalie SCHROEDER précise en complément que le chiffre de 57 000 personnes transportées par jour par le tramway a été évoqué. En partant du principe qu'il n'y en a que 1 sur 10 qui arriverait en vélo au transport en commun, on peut imaginer que créer 120 places sera insuffisant.

Florian TEDESCHI indique que ces chiffres vont être précisés. 120, c'est celui des arceaux et ce sont des positionnements vélo tout simples. Par contre, le dimensionnement de ce que l'on appelle les espaces sécurisés Véligo reste à l'étude et nous avons l'intention de les développer dans les zones de correspondance. Le dimensionnement global est en cours de réflexion. L'intention qui est la nôtre, sur ce projet est de développer le fonctionnement et la possibilité de stationnement des vélos en lien avec nos projets de transport.

Sophie GOUÉ apporte une précision sur la partie du boulevard Gouvion Saint-Cyr mise à sens unique. En fait, la circulation sera possible de l'autre côté du Palais des congrès, donc sur le boulevard Pershing qui reste, lui, en double sens avec la trémie du tunnel Grand Maillot qui permet de passer sous la place de la Porte Maillot.

Sandrine GOURLET complète son propos, sur l'aménagement de la Porte Maillot en précisant que le système d'entrée – sortie du périphérique ne sera pas modifié avec le projet de réaménagement de la place. Par contre en arrivant sur la place, il y aura des carrefours en croix traditionnels.

Sur la Porte Maillot, dans le projet de « Mille arbres », une gare routière sera reconstituée dans un environnement urbain nettement plus qualitatif qu'aujourd'hui, que ce soit pour les riverains de cet espace où nous n'aurons plus les cars, comme aujourd'hui, le long du Palais des congrès, ou pour les voyageurs, puisque cela leur permettra d'avoir des espaces d'attente où ils seront au chaud et à l'abri de la pluie, avec des services qu'ils n'ont pas aujourd'hui.

Dans le projet, nous comblons par ailleurs plusieurs trémies routières pour pouvoir faire passer le tramway, parce que les structures des trémies existantes ne permettent pas de supporter le poids du tramway. C'est-à-dire que de toute façon, nous devons intervenir sur les ouvrages existants. Même si nous voulions garder l'espace en dessous et faire passer le tramway dessus, de toute façon la structure n'a pas été calculée pour faire passer un tramway dessus. Cela suppose donc, d'intervenir assez lourdement pour pouvoir renforcer la structure et permettre de faire passer le tramway par-dessus.

C'est vrai que ce n'est pas très satisfaisant d'imaginer que nous avons un ouvrage et mettons du sable dedans pour renforcer sa structure et le combler. C'est un peu triste de fermer une infrastructure. Nous continuons donc à regarder la possibilité que nous aurions de les réutiliser. Pouvons-nous les renforcer sans que cela coûte trop cher ou avec des méthodes constructives qui géralent ? Et pouvons-nous utiliser les espaces ? Notamment, c'est vrai que devant l'université Dauphine, nous avons aussi imaginé de pouvoir faire des stationnements vélo sécurisés en sous-sol dans cette trémie qui serait comblée. Aujourd'hui, nos réflexions sont toujours en cours et nous nous heurtons toujours à des questions de génie civil assez compliquées. Nous regardons donc cela avec beaucoup d'attention, à la fois sur des questions de sécurité, mais aussi sur des questions de coûts.

Alexandre BERNUSSET confirme que sur la question du bouclage du tracé, Île-de-France Mobilités estime aujourd'hui qu'il n'y a pas d'intérêt à court terme pour un projet de tramway et que cela renvoie à des études ultérieures. Entre temps, nous serons plutôt sur des projets d'aménagement de voirie pour que le bus circule mieux que sur un véritable site propre totalement hermétique, sur le modèle du T9. Cela renvoie à des échanges et discussions que nous avons aujourd'hui avec la Ville de Paris sur ces aménagements de voirie permettant de mieux faire fonctionner le bus qui sont des aménagements coûteux. Et il y a probablement des aménagements efficaces et moins coûteux à mettre en place à plus court terme.

16-RP8 (thème 3 incidences sur les mobilités) Josyane COURATIER pose une question sur l'aménagement de l'avenue Stéphane Mallarmé, en espérant que les géomètres ont bien calculé, parce qu'il est prévu dans les deux sens non seulement un tramway, mais aussi une circulation automobile, des pistes cyclables, des arbres et des trottoirs élargis. Pour connaître ce secteur, elle n'a pas le sentiment que tout cela puisse tenir, en tout cas pas les trottoirs élargis.

16-RP9 (thèmes 2 insertion urbaine et 4 incidences socio-économiques) Éric SEGARD président de l'association de Valorisation du quartier Paris Maillot Dauphine représente une association de quartier, fondée en 2012. Il émet une première remarque portant sur l'insertion du tramway dans l'avenue Foch qui serait vue avec les services de l'État. C'est normal, puisqu'il y a un arrêté de 1957 qui prévoit le classement du site de l'avenue Foch. C'est le ministère en charge des sites qui doit prendre une position et il souhaite rappeler qu'il y a une loi de 1854, qui définit très clairement le cadre de l'utilisation de l'avenue Foch, à la suite d'une loi de 1852. Ces deux lois ont toujours vocation à être en usage. Sa recommandation serait que les maîtres d'ouvrage s'adressent aussi au pouvoir législatif, et pas uniquement à l'État, pour régler le problème de l'insertion du tramway dans l'avenue Foch. Nous parlons de 2 400 m² d'espaces boisés classés dans le cadre d'une loi de 1854 toujours en vigueur.

16-RP5 Nathalie SCHROEDER pose une deuxième question qui est de savoir pourquoi nous ne garderions pas les tunnels là où ils sont, en faisant passer le tramway en dessous et en revalorisant l'espace au-dessus avec des espaces verts. Du coup, cela permettrait une transversalité de circulation au-delà du périphérique, dans une optique de Grand Paris.

16-RP10 (thèmes 1 – prolongement et tracé et 3 incidences sur les mobilités) Arnaud CHOLLE riverain né rue Lalo qui donne sur le boulevard Bruix note que boulevard Bruix, c'est un des rares endroits où le tramway passe d'un côté, c'est-à-dire côté bois de Boulogne, et non pas au centre ou à côté des habitations. À titre personnel, il trouve cela dommage et souhaiterait savoir s'il y a des raisons techniques.

Et toujours concernant le boulevard Bruix, il y a une extension de la contre-allée qui ira jusqu'au bas de l'avenue Foch et il se demande si c'était vraiment nécessaire, alors que, justement, on nous explique que c'est pour faire baisser le trafic. Est-ce que recréer toutes ces places de stationnement est vraiment une nécessité, sachant que toute cette partie du boulevard Bruix, donc presque la fin du boulevard Bruix, n'a pas d'accès aux habitations, puisque les accès se font via l'avenue Foch.

16-RP11 (thèmes 1 – prolongement et tracé - 3 incidences sur les mobilités et 5 incidences durant la phase travaux) Jean-Pierre FOURNIER riverain du boulevard Bruix souligne que l'on a beaucoup parlé de vélos, jusqu'à présent mais **qu'en est-il des scooters ?** Lorsqu'on voit le nombre de scooters qu'il y a Porte Maillot, il se demande comment cela se passera.

Il a une deuxième question concernant la continuité. Est-ce que le T3 s'arrêtera à la Porte d'Asnières et faudra-t-il changer ensuite pour prendre le tramway qui va au-delà ?

Et une troisième question pour savoir si les travaux prévus jusqu'en 2023 se feront par tronçons ou sur l'ensemble du tracé ?

Sophie GOUÉE confirme que sur l'avenue Stéphane Mallarmé des études ont été faites avec des coupes, où il apparaît une plateforme centrale avec une file de circulation dans chaque sens, qui fait 3 m de large, des pistes unidirectionnelles dans chaque sens avec 2 m de large et des séparateurs de 30 cm. Nous pouvons bien élargir les trottoirs et planter grâce au comblement du tunnel.

Au niveau des passages piétons, nous sommes obligés d'avoir des refuges piétons. A ces endroits-là, effectivement, le trottoir est un peu bombé et moins large, puisque pour pouvoir assurer les traversées piétonnes et respecter le plan d'accessibilité de la voirie, nous devons avoir une sur-largeur de part et d'autre de la plateforme qui permette de faire des étapes pour les piétons dans la traversée.

Elle apporte également des compléments sur la partie site classé et sur l'ensemble de la procédure correspondant à ce projet. Nous avons d'une part, dans le cadre de cette enquête publique, des adaptations du plan local d'urbanisme de Paris, dont le déclassement d'une partie d'espaces boisés classés. Comme cela a été dit en introduction, la présente enquête publique sert aussi à la mise en compatibilité du PLU. Ces espaces boisés classés, c'est une protection au titre du Code de l'urbanisme et nous avons aussi une protection au titre du Code de l'environnement, avec le site classé des allées de l'avenue Foch. Nous avons prévu d'obtenir un permis d'aménager à la suite de cette enquête publique et l'approfondissement des études tiendra compte des observations du public et de la Commission d'enquête. Ce permis d'aménager sera le support de l'autorisation spéciale, l'autorisation ministérielle requise pour réaliser des travaux dans ce site classé.

L'insertion du tramway sur le boulevard Amiral Bruix, côté square, c'est pour éviter une longue interface de l'ordre de 500 m avec le RER C qui entraînerait un aléa important de projet à la fois technique et financier et c'est la raison pour laquelle nous avons proposé une insertion du tracé de l'autre côté.

Florian TEDESCHI complète ce que vient d'être sur le RER C. Ce qu'il faut savoir, c'est que cette section était auparavant en tranchée ouverte et qu'elle a été couverte ensuite pendant le 20^e siècle. Ce qui fait qu'en fait nous avons très peu de place au-dessus du RER C, et une structure qui ne permettait pas d'insérer une plateforme tramway.

Quelques mots par rapport à la réutilisation des tunnels qui, à première vue, aurait pu sembler une bonne option. Il y a de grandes difficultés techniques liées à leur réutilisation, en particulier pour l'évacuation des voyageurs s'il y a des incidents d'exploitation ou des problèmes d'incendie. Des problèmes liés aussi au fait que sous les trémies routières nous avons aujourd'hui des galeries de métro. En particulier, sous la trémie au niveau de la Porte de Champerret, nous avons les galeries de la ligne 3 du métro qui affleurent. Et nous aurions une interface technique très complexe à gérer entre le tramway et ces galeries de métro. Enfin, le dernier argument est relatif à l'insertion d'une station au niveau de la Porte de Champerret. Par exemple, si nous avons dû insérer une station souterraine, en fait nous n'avons pas le gabarit suffisant pour insérer la plateforme, plus des quais suffisamment dimensionnés pour les voyageurs. Nous faisons donc face, dans tous les cas, à une très grande difficulté technique pour insérer le tramway en souterrain.

Et enfin pour répondre à la question de la rupture de charge au niveau du T3 à Asnières, il précise qu'il n'y a pas de rupture de charge avec le prolongement. C'est bien l'arc T3 b qui est prolongé, dans la continuité de ce qui sera fait au niveau de la Porte d'Asnières.

Christophe NADJOVSKI répond à la question du stationnement des scooters, en indiquant que la **Mairie de Paris poursuit le développement de l'offre de stationnement pour les deux roues motorisés** en voirie, avec des emplacements qui sont réalisés sur chaussée. Depuis 2014, ce sont 6 000 places supplémentaires, à l'échelle de Paris, qui ont été réalisées et ce programme se poursuivra dans les mois qui viennent. **L'objectif est de répondre à la demande là où elle est la plus forte**. Ce qui veut dire qu'ici nous pourrions travailler en lien et en concertation avec les deux mairies d'arrondissement, du 16^e et du 17^e, sur les emplacements les plus adéquats, dont très vraisemblablement les abords de la Porte Maillot, peut-être sur le boulevard de l'Amiral Bruix d'un côté et sur l'avenue Gouvion Saint-Cyr de l'autre, à voir en fonction des emplacements les plus judicieux pour répondre aux besoins. Et il y a aussi des besoins de stationnement qui pourront être satisfaits avec du stationnement souterrain, c'est-à-dire dans des parkings dédiés.

16-RP9 Éric SEGARD **intervient maintenant sur la question du RER C dont il est riverain** ; il habite un premier étage et son immeuble subit des vibrations permanentes qui peuvent être qualifiées de faibles et sont liées au RER C qui circule effectivement au droit des immeubles de l'Amiral Bruix. Dans l'enquête publique, il est marqué que : « **En option, vous ferez des compléments d'études pour mesurer les interférences des vibrations causées par le tramway, avec les vibrations causées par le RER C.** »

Il peut y avoir des phénomènes d'amplification et il a posé une question écrite à ce sujet dans le cadre de l'enquête publique, en attirant l'attention sur le fait que l'association qu'il préside tient beaucoup à ce que les lieux soient tout de même habitables. Des vibrations dans un appartement, c'est odieux. Cela a des effets catastrophiques sur la santé. Il a vécu précédemment l'expérience dans un cadre industriel et sait de quoi il parle. Et donc, **pourquoi ne pas mettre en place, si c'est nécessaire ou de manière préventive, ces couches synthétiques anti-vibration qui permettent de complètement gommer le problème des vibrations**. Et il attire l'attention sur ce point du RER C, qui démarre sous les immeubles du côté de l'Auberge Dab et qui ensuite passe à la limite des immeubles qui courent le long de l'Amiral Bruix. Il y a beaucoup d'espaces vides, apparemment, à cet endroit-là et ce sont des caisses de résonance vibratoire.

16-RP11 (thème 1 – prolongement et tracé) Pierre-Alain WEIL a une question sur la jonction entre Garigliano et Dauphine. Monsieur TEDESCHI a indiqué que l'étude qui a été faite de la densité de personnes sur le trajet ne justifiait pas aujourd'hui d'avoir un tramway à cet endroit-là. Et il se demande si ces études avaient été faites en tenant compte des événements sportifs que nous avons dans l'arrondissement, notamment avec les matchs de football et de rugby, et Roland Garros qui sont en desserte sur la Porte d'Auteuil, parce que c'est un énorme afflux de voyageurs à ces moments-là. Et en tant qu'élus, nous avons beaucoup de plaintes en raison du nombre de voitures qui viennent parce qu'il n'y a pas suffisamment de transports qui arrivent jusque-là.

16-RP1 Didier COTTIN souligne à la suite de ces échanges que nous avons appris quelque chose de très important ce soir. C'est qu'il n'était **pas en l'état question de terminer la boucle du tramway**. Or il estime que ce projet d'extension n'a de sens que si l'ensemble de Paris est cerclé, sinon, vous avez des ruptures de charge, etc.

Alexandre BERNUSSET Indique en réponse aux questions sur le bouclage du tracé et les événements sportifs, que lorsque Ile-de-France Mobilités réfléchit à un projet de transport, il en tient compte, mais il ne dimensionne pas les projets de transport et les investissements qui se comptent en plusieurs dizaines ou centaines de millions d'euros spécifiquement pour ces événements. Parce que dans les événements sportifs – de manière générale –, nous cherchons plutôt à mettre en place d'autres dispositifs plus ponctuels pour permettre de pallier et couvrir les besoins de transport.

Là, en l'occurrence, nous avons une desserte de ces équipements qui n'est pas mauvaise en métro. Et même lorsque nous faisons les projections pour les JO à venir, nous nous rendons compte que cela peut fonctionner. Nous n'avons pas besoin du T3 pour desservir ces équipements et ce n'est pas un élément déterminant. Par contre, **il revient sur le sujet du bouclage. La réponse apportée n'est pas de dire que nous ne le ferons jamais**. Non, c'est de dire qu'en l'état, à moyen terme, et dans les horizons qui sont ceux que nous présentons aujourd'hui pour ce projet, nous ne mettons pas en évidence un intérêt à faire ce bouclage. Cela dit, à moyen terme, comme l'a indiqué Christophe NADJOVSKI, c'est une question qui se reposera, comme pour tous les projets de transport, en fonction de l'évolution urbaine. Et c'est un projet qui aura peut-être du sens dans quelques années. **Dans les échéances qui sont aujourd'hui celles de ce projet, nous disons qu'il n'y a pas de mise en évidence de l'intérêt socio-économique de ce projet.**

Christophe NADJOVSKI **répète sur cette question du bouclage** que la Ville de Paris est très favorable au bouclage du tramway à l'ouest. D'ailleurs, la Mairie de Paris a beaucoup insisté pour que ce prolongement soit inscrit dans un document de planification qui est le contrat de plan entre l'État et la Région, qui lie l'État, donc le niveau national, avec la Région Île-de-France, et dans lequel les collectivités – là, en l'occurrence, Paris en tant que Département – peuvent aussi exprimer leurs besoins. Et lorsque ce contrat a été négocié en 2015, la Ville de Paris avait obtenu l'inscription du **prolongement du tramway au-delà de Porte Dauphine, c'est-à-dire dans l'optique d'un bouclage.**

Maintenant, lorsque nous regardons l'organisation des transports en Île-de-France, cette organisation est francilienne et ce n'est pas une organisation parisienne. C'est donc Île-de-France Mobilités l'autorité qui organise les transports en Île-de-France. C'est elle qui mène les études et qui décide, certes, en concertation avec les collectivités, mais c'est l'autorité qui organise qui décide. Et M NADJOVSKI pense que ce soir le message est aussi envoyé par plusieurs personnes pour dire que ce bouclage est attendu localement et de ce point de vue-là, cela sera une bonne chose.

Il ajoute par ailleurs un élément pour dire qu'à l'Est le tramway franchit la Seine au niveau du pont National et que qui est possible au niveau du pont National doit pouvoir l'être aussi au niveau du pont du Garigliano.

QUESTIONS/REPONSES RELATIVES AU CHANTIER

16-RP12 (thème 3 incidences sur les mobilités) Le docteur Pierre-Albert LEVAILLANT riverain boulevard Flandrin se questionne sur le plan de circulation, en phase chantier, notamment pour ce qui le concernera directement boulevard Flandrin et boulevard Lannes. Dans la mesure où on bouche le souterrain qui passe sous la porte Dauphine, il s'interroge sur les solutions qui permettront de faciliter un transit perpendiculaire de voitures. Ayant connu des encombrements majeurs qui lui ont posé des problèmes dramatiques à un moment où il était chirurgien à Neuilly, parce que la circulation était bloquée, il s'interroge vraiment sur ce qui se passera par la suite.

16-RP2 Arnaud CAZIN d'HONINCTHUN pose une question pratique sur la coordination de l'aménagement de la Porte Maillot avec les travaux du tramway. Dès aujourd'hui, chacun connaît la situation de la Porte Maillot avec les travaux considérables pour le projet Éole et il se demande comment pourront se coordonner les travaux d'extension du tramway avec les travaux d'Éole. Il faut savoir d'ailleurs que l'horizon et le calendrier du chantier de l'un et de l'autre sont exactement les mêmes, puisque la mise en service d'Éole, est prévue en 2023. Le quartier est déjà suffisamment engorgé et il se demande comment tout ceci, concrètement, pourra se phaser et se passer.

16-RP6 Frédéric LENAIN pose une question sur le magazine de travaux, pour savoir s'il sera possible d'en avoir un peu plus souvent qu'un tous les six mois, comme il y a déjà eu sur le tronçon Chapelle – Asnières.

Sandrine GOURLET répond sur les questions relatives aux chantiers sur la Porte Maillot, en soulignant que c'est effectivement assez rare de concentrer autant de travaux sur un espace pareil. Nous avons eu un cas de figure équivalent, aux Batignolles, où il y avait le Tribunal de Paris en construction avec la ligne 14 du métro et le tramway. Nous avons un organisme de coordination des différents chantiers et nous faisons des phasages chantiers semaine par semaine, où nous regardions le fonctionnement des carrefours avec nos services de circulation et nos experts. Nous organisons également la livraison des chantiers. C'est-à-dire qu'un des enjeux est aussi de pouvoir mutualiser les livraisons pour éviter que nous ayons par exemple tous les camions qui arrivent pour poser le ciment à la même heure, sans pouvoir les organiser, ou que nous ayons des camions qui arrivent à plein et qui repartent à vide.

Il y a à tout un travail d'organisation du phasage des chantiers, qui sera organisé par la SPL Paris Seine, mandatée pour notre compte à cet effet, pendant toute la durée des travaux et pour tous les maîtres d'ouvrage, quels qu'ils soient, que ce soit la Ville de Paris, Éole ou les chantiers de bâtiments. Par ailleurs, il convient de travailler à avoir des zones de livraison mutualisées pour que nous puissions organiser les flux de camion. L'avantage par rapport aux Batignolles est que nous sommes beaucoup plus près du périphérique ce qui peut aider et faciliter les flux de camion et éviter qu'ils aillent se disperser sur des voiries qui seraient moins adaptées pour cela.

C'est vrai que c'est un chantier de très grande ampleur, puisque comme vous le rappeliez, le calendrier d'Éole, c'est une mise en service de la gare Porte Maillot en 2022 et du prolongement complet jusqu'à Mantes-la-Jolie en 2024. L'extension du T3, c'est fin 2023. Et les chantiers de bâtiments sont aussi à l'horizon 2023. Donc, c'est vrai que cela fait beaucoup de choses. Cela veut dire aussi que pour finir la place de la porte Maillot, il ne nous restera pas beaucoup de temps. Nous sommes donc aussi très intéressés à la bonne coordination des chantiers, pour que ce soit vivable pour les riverains et pour que nous puissions aussi finir les travaux, puisque nous avons tous en tête les JO de 2024. Et la Porte Maillot sera un des points d'entrée très importants dans le dispositif de transport des Jeux olympiques.

Sur les travaux, il y avait également quelques questions à laquelle il n'a pas encore été répondu, et elle propose de faire intervenir Thomas SANSONETTI qui représente la mission tramway de la Ville de Paris et aura en charge le suivi des travaux pour son compte.

Thomas SANSONETTI, précise en introduction que la phase travaux commencera au deuxième trimestre 2019, avec la RATP, des travaux d'insertion des concessionnaires et ensuite des travaux d'insertion de la plateforme et d'insertion urbaine, avec la réfection des trottoirs et chaussées.

Vis-à-vis du phasage, la question qui a été posée était : est-ce que cela fonctionne tronçon par tronçon ? Est-ce que l'on vient d'abord s'occuper de la partie dans le 17^e arrondissement, puis d'un bout dans le 16^e arrondissement ? La réponse est oui et non. Oui, cela fonctionne par tronçon, c'est-à-dire que sur l'ensemble du linéaire nous segmentons les travaux. Et sur chacun de ces tronçons, nous venons réaliser à peu près toujours les mêmes travaux. C'est-à-dire la plateforme du tramway, le trottoir au nord et le trottoir au sud, après les travaux de concessionnaires où, là aussi, généralement Eau

de Paris a des travaux un peu partout parce qu'il faut apporter l'eau partout. De même pour la CPCU, le chauffage urbain.

Le phasage n'est donc pas nécessairement le même. Nous ne commençons pas forcément par la même chose. Mais sur tous les tronçons, il y a à peu près le même volume de travaux, donc une même durée, hormis les endroits où il y a des ouvrages d'art, où là cela peut commencer un peu plus tôt ou terminer un peu plus tard, parce qu'il y a tout de même un volume de travaux beaucoup plus important.

Cela permet d'expliquer comment cela devrait fonctionner. Une entreprise est missionnée pour réaliser un bout de trottoir sur un tronçon. Elle va venir vers la mission tramway qui coordonne les travaux, avec un besoin d'emprise de travaux, qui sera « barriéré » par la suite avec des barrières vertes et grises ou des plots béton. Nous analysons cela au regard de la circulation qu'il faut maintenir, au niveau des circulations piétonnes, vis-à-vis des circulations des services de sécurité, à la fois police et pompiers, qui participent aux réunions d'élaboration de ces emprises. Une fois que cette emprise est dite sécurisée, nous allons sur place pour vérifier que tout est bien comme sur les plans. Et dès que nous avons validé cela, nous mettons en place cette emprise.

Cette emprise n'est pas censée avoir d'impact sur le plan de circulation, si ce n'est parfois de réduire les voies de circulation. Mais dès lors – parce que certains travaux ne peuvent pas être faits sans fermer une rue ou la mettre à sens unique – que ces travaux sont réalisés, il y a ce que nous appelons dans la communication de chantier un « flash info » publié et posté dans les boîtes aux lettres des riverains ou sur la « zone de chalandise » de la mesure, et qui informe en amont de ce qui sera réalisé du plan de circulation alternatif mis en place. Ce qu'il faut tout de même garder en tête, c'est que pendant ces 5 ans de chantier, les accès riverains, piétons et les accès automobiles sont conservés tout le temps.

Dernier point, sur les moyens de communication. Les « flash info » ont plutôt vocation à signaler aux riverains les modifications dans leur vie courante : accès piétons et accès automobiles. Il a été évoqué le magazine T3 qui est bisannuel. Il est complété à la fois sur le tronçon qui sera livré prochainement par des magazines un peu plus techniques, qui parlent par exemple de la végétalisation autour du tramway, de l'insertion urbaine, qui ont pu parler aussi des travaux de désamiantage des chaussées. Tous ces magazines sont disponibles sur le site internet et pour l'instant, il n'a pas vocation à changer de fréquence et il est complété régulièrement par des éléments plus techniques, dans ce que l'on appelle les « infos riverains ».

En conclusion de cette question, il faut noter que le plan de communication de l'extension du T3 à la porte Dauphine n'est pas encore arrêté et que nous pouvons prendre en considération des demandes nouvelles.

Stanley GENESTE fait part de la question qui lui est parvenue de la salle. Elle concerne le fonctionnement du Palais des congrès pendant la phase travaux, en particulier par rapport aux mouvements de camion, par rapport à l'installation des exposants, etc.

Sandrine GOURLET répond que la Ville de Paris travaille étroitement avec le Palais des congrès, parce que leur mode de fonctionnement actuel, compte tenu du nombre d'événements qu'il y a dans le Palais des congrès, nécessite déjà une logistique particulière. Ils ont une gare routière souterraine sous le Palais des congrès, qui leur permet d'assurer les entrées d'un côté et les sorties de l'autre côté. Cette gare souterraine permet normalement de ne pas avoir de stationnements sur voirie lorsqu'ils ont besoin d'approvisionner le Palais des congrès. Ils sont par ailleurs intégrés à la mission de coordination générale des chantiers. Nous tenons compte des flux des exposants et des manifestations au Palais des congrès en plus des flux que nous aurons à gérer pour les travaux de cette zone-là.

Il y a des points que nous regardons avec eux, pour faire évoluer la logistique dans les milieux urbains denses comme Paris. Par exemple comment faire fonctionner les livraisons du Palais des congrès sur des systèmes de réservations ? C'est-à-dire qu'il faudra que les exposants aient des créneaux horaires compatibles avec les autres livraisons que nous aurons à faire pour les chantiers, pour éviter d'avoir des afflux de poids lourds à certains moments. Nous travaillons avec eux pour mettre en place ce système de réservation. Ce sont des dispositions qui existent par exemple sur le chantier de la Part Dieu à Lyon en ce moment,

Nous l'avons déjà mis en place pour des chantiers, comme celui des Halles : lorsque les poids lourds étaient en approche, ils ne pouvaient aller au plus près de la zone que lorsqu'ils avaient leur créneau horaire, pour ne pas se retrouver à faire la queue sur les quais, afin d'approvisionner le chantier des Halles. Ce sont donc des modalités que nous avons déjà testées. Dans le cas du T3, la complexité est due à l'ampleur avec laquelle il faudra gérer. Mais en tout cas, la question de la continuité d'activité du Palais des congrès, et donc de son bon fonctionnement dans l'environnement urbain en lien avec les chantiers, est déjà intégrée.

CONCLUSION DES ECHANGES

Véronique BALDINI, adjointe au maire du 16^e arrondissement, remercie les participants pour la tenue de cette réunion et pour cette présentation qui a été très claire. Pour la Mairie du 16^e arrondissement, le projet présenté à l'enquête publique tient bien compte de la concertation qui avait été faite et des demandes formulées pendant celle-ci. Il a été fait très attention à l'environnement. Des places de stationnement ont été conservées. Et surtout, cette ligne de tramway va jusqu'à la Porte Dauphine, ce que nous avons demandé pour faire la liaison avec l'Université et avec la ligne 2 du métro, même si ce n'est pas complètement le cas et nous pourrions peut-être espérer un tunnel de jonction un jour...

En revanche, il reste malgré tout **quelques points de vigilance**. Pour nous, **le plus important la place Dauphine avec sa circulation**, parce que celle-ci n'est pas neutre. Même maintenant avec le tunnel, il y a du monde et c'est vraiment un point qu'il faudra bien regarder. **Et évidemment, la suite du PC 1 qui est pour le moment l'un des bus les plus anciens de Paris. Il n'est même pas articulé et il faudrait au moins le moderniser.**

Valérie BROS-KHOURY, adjointe au maire du 16^e arrondissement abonde dans le sens de ce qu'a dit Véronique BALDINI en y joignant ses remerciements. C'est une présentation de qualité qui permet de voir tout ce qui sera modifié dans l'environnement quotidien des habitants du 16^e arrondissement. Et vu par la mairie, ce qui est important, c'est que cet environnement quotidien s'améliore avec le tramway et ne se dégrade pas. C'est-à-dire qu'il s'améliore dans la durée avec un moyen de transport qui sera plus performant et sera présent. Et également, avec la végétalisation de l'espace qu'il pourra apporter. En tout cas, c'est une vision de long terme. Nous apporterons aussi **une attention particulière pendant la phase de travaux** à la vie quotidienne des habitants du 16^e arrondissement, puisque nous pouvons tous penser au tramway pour les suivants, mais aujourd'hui ce sont les habitants qui seront impactés. Et aussi à **l'avenir du bus PC qui, aujourd'hui, est tout de même le seul moyen qui demeure de boucler la boucle des Maréchaux.**

Pierre-Alain WEILL, conseiller 16^e arrondissement remercie également tous les participants parce que c'est important et que c'est un exercice d'échange, de démocratie participative. Nous avons **quelques fois dans le 16^{ème} l'impression d'avoir un arrondissement un peu coupé des autres.** C'est pour cela, je crois, que **nous sommes aussi sensibles au fait que la jonction complète puisse se faire**, puisque tout ce que nous pourrions faire pour que le 16^e soit totalement inclus dans Paris amènera une meilleure circulation au sens à la fois concret et figuré. Mais nous pouvons déjà tous nous réjouir que le tramway arrive au moins Porte Dauphine. C'est une belle victoire pour l'arrondissement et pour Paris.

Stanley GENESTE, Président de la Commission d'enquête publique remercie les intervenants et participants de leurs prises de parole. La Commission d'enquête a pris bonne note, concernant le projet, que vous étiez globalement favorables à son prolongement et que vous souhaiteriez qu'il y ait une réflexion plus précise sur le bouclage.

Sur le tracé en tant que tel, j'ai noté les interrogations qui concernent la traversée de la place Dauphine, la traversée au-dessus ou en dessous des tunnels, et également le tracé sur l'avenue du Maréchal Bruix, avec une desserte latérale de l'avenue. Nous regarderons cela avec attention.

Sur le projet une fois réalisé, j'ai tout de même noté deux points importants. Tout ce qui est lié à la circulation deux roues, et en particulier le stationnement. Et également, tout ce qui était lié aux incidences du réseau bus, comme cela a été développé par les élus également.

Et concernant les travaux, cela concerne essentiellement la concomitance du chantier avec tous les travaux liés à la Porte Maillot, avec un souhait d'une information renforcée.

Enfin j'ai également pris en compte quelques éléments concernant le bruit et les vibrations qui peuvent être générés par le tramway.