

OBSERVATIONS DANS LE CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROLONGEMENT DE LA
LIGNE T3 DU TRAMWAY ENTRE LA PORTE D'ASNIERES ET LA PORTE DAUPHINE

1. Quels enseignements ont été tirés de la réalisation du tronçon Porte de la Chapelle / Porte d'Asnières ? Des réponses sont demandées sur les points suivants :

- Conséquences sur la fréquentation du tramway et sur la circulation automobile de la population nouvelle, notamment celle des immeubles du quartier Batignolles ?
- Conséquences sur la fréquentation du tramway et sur la circulation automobile de la mise en service du Palais de Justice, du bâtiment de la Préfecture de Police 36 rue du Bastion, de l'implantation du SYCTOM et de l'immeuble de bureaux du boulevard du Fort de Vaux ?
- Conséquences prévisibles sur la fréquentation du tramway et sur la circulation automobile des immeubles prévus Porte Maillot ?

Pour les transports en commun, nous doutons au vu de la porte d'ASNIERES aujourd'hui que le tram malgré sa priorité soit capable dans les heures de pointe de franchir le carrefour toutes les trois minutes. Pour les autobus englués dans la circulation, c'est déjà perdu ainsi que pour leurs utilisateurs.

Un comptage réaliste des flux de circulation sur les axes touchés par ce nouveau chantier a-t-il été fait avant le chantier ? Ce qui permettrait de voir l'impact du chantier sur ces flux **pendant** le chantier et **après** ce chantier.

"L'air" : pour connaître les impacts sur la qualité de l'air, encore faudrait-il connaître les mesures actuelles pour vérifier une éventuelle amélioration y compris au niveau du périphérique en amont et en aval de la zone des travaux et chantiers. Il n'y a pas qu'à l'Hôtel de Ville que l'on souhaite respirer le bon air.

« Le bruit » : pour connaître les impacts sur les nuisances sonores, encore faudrait-il connaître les mesures actuelles pour vérifier une éventuelle amélioration y compris au niveau du périphérique en amont et en aval de la zone des travaux et chantiers. La situation de la porte d'ASNIERES est fortement détériorée par le passage systématique des convois officiels, véhicules prioritaires du Palais de Justice et quelques privilégiés qui s'octroient le droit de circuler à l'appui de sirènes hurlantes et de gyrophares, n'importe comment au mépris de tous les autres usagers. J'oublie les deux roues qui préfèrent utiliser les trottoirs au mépris des piétons.

Concernant l'organisation des circulations, le maître d'ouvrage indique que les impacts sur le trafic en phase chantier sont comparables à ceux qui seront observés en phase d'exploitation ; pour autant, le périmètre d'étude choisi semble trop restreint : il devrait être étendu aux communes limitrophes de Neuilly sur Seine et Levallois-Perret. Que dire en outre de la Porte d'Asnières, qui apparaît sur les cartes dans le périmètre mais n'est pas traitée (page 16) ? De plus, l'histoire du chantier nous a montré des congestions fréquentes dès 2016 ; faut-il en conclure que dès le 24 novembre nous connaissons ces périodes noires, qui ne pourront que se reproduire sur les portes d'entrée dans Paris au fur et à mesure de l'avancement du chantier et après la mise en service de l'extension vers la Porte Dauphine ? Une étude du trafic sur la Porte d'Asnières après le 24 novembre (date prévue de la mise en service du tronçon Porte de la Chapelle – Porte d'Asnières) doit être effectuée, et comparée avec les études préalables, pour nourrir l'étude prévisionnelle concernant la nouvelle extension.

Prendre en compte la remarque n° 45, page 20 de l'avis de la MRAE : *« Par ailleurs, la ZAC Clichy-Batignolles et le prolongement du RER E mériteraient d'être intégrées comme données d'entrée à une modélisation de la situation future des transports (horizon de mise en service du tramway) »*.

Prendre en compte les constatations effectuées sur les voies débouchant sur les boulevards Bessières et Berthier résultant de la prolongation du tramway entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières :

- Déplacement des arrêts de bus à la Porte d'Asnières
- Conception des pistes cyclables traversant les boulevards extérieurs
- Elargissement exagéré des trottoirs par rapport à la circulation piétonne
- Impact (bruit, pollution) pour les riverains du boulevard périphérique, déjà saturé, lié aux difficultés du trafic sur les boulevards extérieurs
- Impact de la mise en sens uniques de l'avenue de Saint Ouen (sud/nord) et de l'avenue de Clichy (nord/sud), et conséquences pour les voies perpendiculaires aux boulevards extérieurs concernés par l'extension vers la Porte Dauphine
- Contradictions entre les études évoquant un trafic de 977 véhicules/heure sur le boulevard Malesherbes en sortie (contre 752 au maximum pour SYSTRA – scénario 2 de l'étude de 2016 pour la Porte d'Asnières) et 1081 en entrée Porte d'Asnières (contre 880 pour SYSTRA) : qu'en est-il pour la prolongation entre Porte d'Asnières et porte Dauphine ?

2. **Validité des études de circulation visiblement obsolètes, et cohérence avec les flux observés sur les tronçons déjà en service (y compris la constatation des blocages aux heures de forte circulation aux portes de Paris) ?**
3. **Impact sur la circulation automobile de la suppression des passages souterrains (Porte de Saint Ouen, Porte de Clichy, Porte d'Asnières), et prévisions pour les souterrains Champerret et Henri Gaillard ?**

Suppression des souterrains Porte de Champerret (455 m), avec la branche Paul Adam de 90 m, Henri Gaillard (244 m) : ces souterrains (2 fois 2 voies) protègent les riverains de nuisances et assurent la fluidité du trafic. Leur destruction entraînera des nuisances dues aux chantiers, tant pour les riverains que pour les automobilistes, en raison de la congestion de la circulation qui en résultera. Leur maintien aurait dû constituer une priorité du projet.

« Le comblement des passages souterrains permettra d'effacer les coupures urbaines », en êtes-vous sûr ? Aujourd'hui porte d'ASNIERES pour un piéton passer de LEVALLOIS à PARIS est un parcours du combattant au travers de circulations de véhicules bloqués aux intersections. Un tunnel - souterrain par définition - est enterré et ne coupe pas une trajectoire donc le trafic s'écoule au lieu de se bloquer, il ne coupe pas le paysage puisqu'il est en dessous. Donc mauvais argument pour ne pas dire fallacieux.

Report du trafic automobile Porte de Courcelles ?

4. **Conséquence des modifications prévues sur le boulevard Gouvion Saint Cyr pour la circulation des véhicules de la caserne de pompiers Champerret ?**
5. **Impact sur la circulation automobile de la mise à une seule voie dans chaque sens entre la place Paul Léautaud et la Porte Maillot ?**

Comment la circulation des voitures s'effectuera-t-elle après la division presque par deux des largeurs de chaussées et la suppression des souterrains, par exemple sur la place Stuart Mill où passent 4 lignes de bus ? Le dossier n'apporte aucune précision à ce sujet. En effet l'étude d'impact (pièces D1 à D10) comporte uniquement des chiffres d'échanges entre arrondissements de Paris sans affectation de trafic sur des voies identifiées. La rubrique 7.7.3 « Trafic » comporte une carte avec des indications sur les trafics actuels, mais aucune indication sur la circulation future.

6. Les conditions de la traversée de la place de la Porte Maillot par le T3 telles qu'elles sont présentées tiennent-elles compte des difficultés juridiques et techniques présentes ?

Le projet veut opérer une très forte redistribution de l'espace public en réduisant très sensiblement les largeurs de chaussée pour voitures (cf brochure de la Mairie de Paris distribuée lors de la réunion publique du 9 octobre). L'espace public pour voitures dans le périmètre du projet passera de 60% actuellement à 37% à l'issue du projet. Ceci résulte de la création de la plate-forme du tramway et de la création de pistes cyclables protégées par des bordures, ainsi que d'un élargissement des trottoirs.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique que *« l'insertion de la plate-forme sur cette séquence est un des points les plus complexes du projet »*. On peut s'interroger sur la possibilité de conclure la présente enquête publique alors qu'il existe une incertitude technique et une incertitude juridique sur cette insertion.

Sous l'angle technique, la Ville de Paris a, selon les termes du dossier (voir 6.7.2.1) lancé début 2017 une concertation préalable relative au réaménagement de la place de la Porte Maillot pour *« reconstituer l'axe majeur existant entre la Défense et l'Arc de Triomphe »*. **Ce projet n'est pas abouti**. Le dossier indique d'ailleurs (cf 6.7.2.1.4) que *« les impacts du projet en matière de circulation seront intégrés aux études à venir et feront l'objet d'études spécifiques de circulation »*. **Le dossier de l'extension du tramway est tributaire de ces études à venir et n'est donc pas complet en l'état.**

Sous l'angle juridique, le dossier rappelle : *« Si la plupart des axes en lien avec l'aire d'étude rapprochée dépendent de la Ville de Paris, certains sont sous compétence de la Préfecture de Police, comme (...) la place de la Porte Maillot »*. Rien ne garantit donc la confirmation des hypothèses actuelles de la Ville de Paris sur l'aménagement de cette place. D'ailleurs une information de CCI Business Grand Paris datée du 14 juin 2018 indique : *« Après la désignation d'un coordinateur général et d'un maître d'œuvre pour l'opération d'aménagement des espaces publics mi-2018, une enquête publique est prévue mi-2019 »*.

Est-il possible de conclure l'enquête actuelle sans attendre les conclusions de celle relative à l'aménagement de la Porte Maillot et leur validation par la Préfecture de Police ?

Outre le changement de calendrier qui semble s'imposer, on peut se demander si ces travaux entraîneront une amélioration des flux de circulation d'entrée et de sortie de Paris, compte tenu de la traversée du tramway toutes les trois minutes aux heures de pointe.

7. Les problèmes posés pour la circulation automobile par la suppression du débouché du boulevard Péreire Nord sur la place de la Porte Maillot et son remplacement par une sortie sur le boulevard Gouvion Saint Cyr en direction de l'est ont-ils été étudiés ?

8. Une étude sur la circulation cycliste justifiant l'extension des pistes cyclables – en longueur comme en largeur – a-t-elle été menée ? Si oui, quels en sont les conditions, les résultats et les conclusions ? L'impact de pistes cyclables marquées par des blocs de pierre, ce qui rend impossible les dépassements en vélo, a-t-il été étudié ?

9. Sur le tronçon Porte de la Chapelle / Porte d'Asnières, cinq projets artistiques avaient été prévus pour améliorer l'insertion du tramway dans le paysage urbain. Leur financement avait été voté par le Conseil de Paris, avec la participation de la Fondation de France. A ce jour, trois projets ont été maintenus – sans que leur réalisation ait commencé alors que l'inauguration du tronçon doit avoir lieu le 24 novembre – et deux ont été purement et simplement supprimés. Des projets similaires sont-ils prévus pour l'extension jusqu'à la Porte Dauphine ?

Pour mémoire : rappel de quelques conclusions du rapport de l'enquête publique concernant la Porte d'Asnières dans le cadre de la réalisation du tronçon Porte de la Chapelle – Porte d'Asnières :

Inconvénients : risques de grosses difficultés de circulation Porte d'Asnières

*Réserve : que les maîtres d'ouvrage s'engagent à mettre en place durant les phases travaux une **commission de suivi** qui soit le point d'accès et l'interlocuteur unique des riverains et commerçants afin de trouver et de mettre en œuvre avec les entreprises les solutions les moins contraignantes pour ceux-ci : cette commission n'a jamais été mise en place, et la Mission Tram n'a jamais rempli efficacement cette fonction*

Recommandations :

- *Que les aménagements projetés tiennent compte de la situation particulière des débouchés de l'ensemble immobilier des Hauts de Malesherbes aussi bien sur l'avenue de la Porte d'Asnières que sur le boulevard Berthier*
- *Qu'une attention particulière soit apportée à la mise en sécurité du passage des piétons et des cyclistes sous les ouvrages supportant les voies ferrées.*

Ces recommandations n'ayant jamais été suivies d'effet, nous demandons :

- **Qu'elles soient enfin prises en compte pour le tronçon se terminant actuellement à la Porte d'Asnières ;**
- **Qu'elles soient intégrées aux conditions particulières de la prolongation jusqu'à la Porte Dauphine.**

ASSOCIATION RESIDENTS PORTE D'ASNIERES