



## **RAPPORT et CONCLUSIONS**

**de la Commission d'enquête**

**Président :** Yves EGAL  
**Membres titulaires :** Jean CULDAUT  
Marie-Claire EUSTACHE

désignée par le Président du Tribunal Administratif de Paris le 30 avril 2004

**Référence enquête n° 04.031**

**Arrêté inter préfectoral du 27 mai 2004**

## **Le présent rapport comprend deux documents**

**1<sup>er</sup> document :**

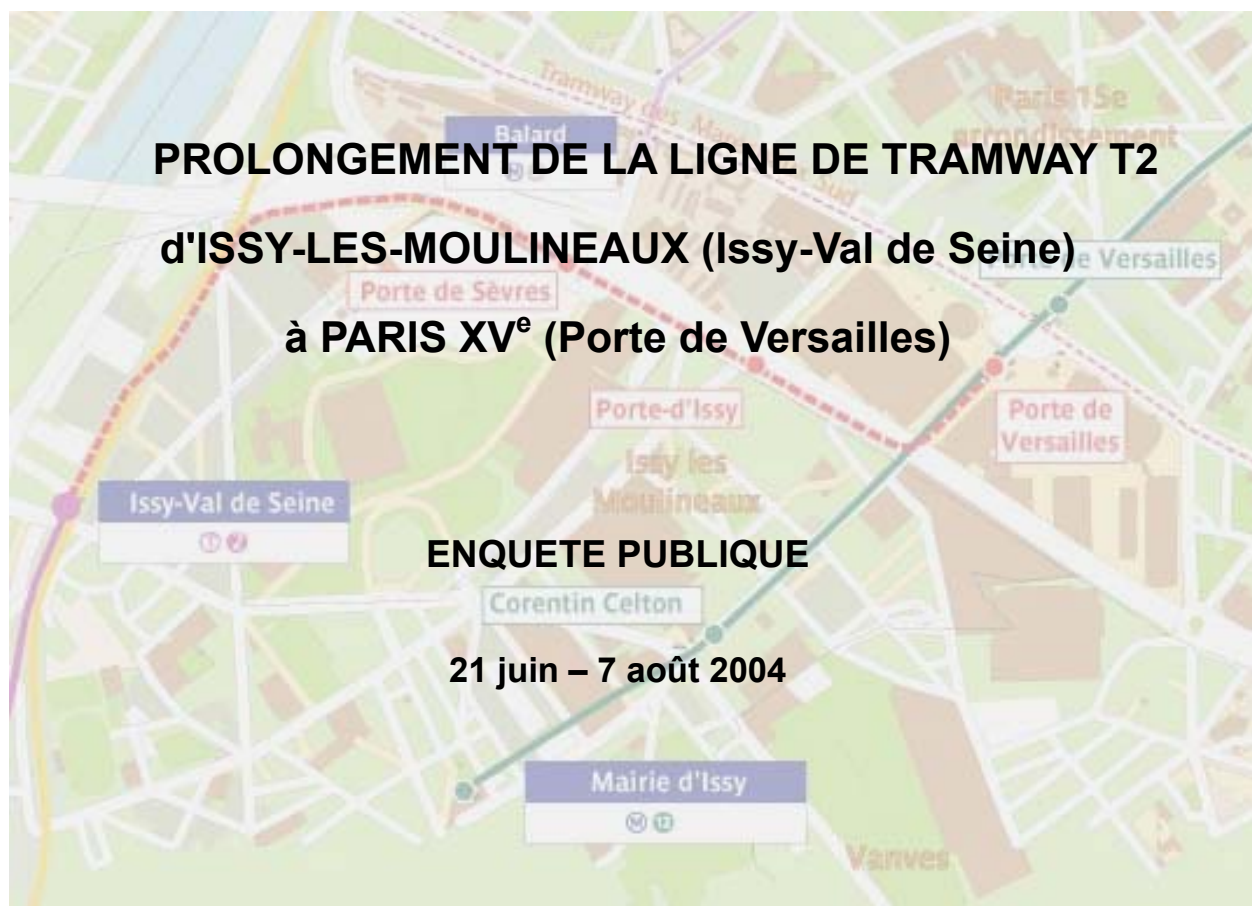
### **RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

|                   |   |
|-------------------|---|
| <b>CHAPITRE 1</b> | <b>GENERALITES</b>                              |
| <b>CHAPITRE 2</b> | <b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b> |
| <b>CHAPITRE 3</b> | <b>ANALYSE DES OBSERVATIONS</b>                 |
| <b>ANNEXES</b>    |   |

**2<sup>e</sup> document :**

### **CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Ces deux documents sont indépendants et doivent être considérés comme séparés. Ils ne sont éventuellement reliés entre eux que dans un souci pratique de présentation.



## **RAPPORT**

### **de la Commission d'enquête**

**Président :** Yves EGAL  
**Membres titulaires :** Jean CULDAUT  
Marie-Claire EUSTACHE

désignée par le Président du Tribunal Administratif de Paris le 30 avril 2004

**Référence enquête n° 04.031**

**Arrêté inter préfectoral du 27 mai 2004**

# RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

## SOMMAIRE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>CHAPITRE 1 - GENERALITES .....</b>   | <b>6</b>  |
| 1.1 • OBJET DE L'ENQUETE .....  | 6         |
| 1.2 • CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE .....  | 6         |
| 1.2.1 - <i>La concertation préalable</i> .....                                      | 6         |
| 1.2.2 - <i>Le contexte de l'enquête</i> .....                                       | 7         |
| 1.2.3 - <i>Les textes applicables</i> .....   | 7         |
| 1.3 • DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET .....  | 8         |
| 1.4 • COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE .....  | 11        |
| <b>CHAPITRE 2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....</b>                  | <b>12</b> |
| 2.1 • DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE .....                                  | 12        |
| 2.2 • ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....                                | 12        |
| 2.3 • PUBLICITE DE L'ENQUETE .....  | 13        |
| 2.3.1 - <i>Mesures de publicité officielle légale</i> .....                         | 13        |
| 2.3.2 - <i>Mesures de publicité complémentaires</i> .....                           | 14        |
| 2.4 • DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....  | 16        |
| 2.4.1 - <i>Registres d'enquête</i> .....  | 16        |
| 2.4.2 - <i>Réunions publiques</i> .....   | 16        |
| 2.4.3 - <i>Clôture de l'enquête</i> .....   | 18        |
| 2.4.4 - <i>Observations du public</i> .....   | 18        |
| 2.4.5 - <i>Conclusion du déroulement de l'enquête</i> .....                         | 18        |
| 2.5 • INFORMATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE .....                                  | 18        |
| <b>CHAPITRE 3 - ANALYSE DES OBSERVATIONS .....</b>                                  | <b>20</b> |
| 3.1 • OBSERVATIONS RECUEILLIES .....  | 20        |
| 3.1.1 - <i>Observations orales</i> .....  | 20        |
| 3.1.2 - <i>Observations écrites</i> .....   | 20        |
| 3.2 • EXAMEN DES OBSERVATIONS .....   | 21        |
| 3.2.1 - <i>Examen des observations portant sur le projet</i> .....                  | 24        |
| 3.2.2 - <i>Examen des observations portant sur le tracé proposé au projet</i> ..... | 24        |
| 3.2.3 - <i>Examen des observations portant sur l'insertion urbaine</i> .....        | 42        |
| 3.2.4 - <i>Examen des observations classées "Autres"</i> .....                      | 44        |
| 3.2.5 - <i>Examen des observations concernant la concertation préalable</i> .....   | 50        |

---

## ANNEXES

- **Annexe 1**   **Compte rendu de la réunion publique de Paris XV<sup>e</sup>**
- **Annexe 2**   **Compte rendu de la réunion publique d'Issy-les-Moulineaux**
- **Annexe 3**   **Exemplaire vierge de la fiche de dialogue diffusée en réunions publiques**
- **Annexe 4**   **Réponses aux fiches de dialogue**
- **Annexe 5**   **Grille de dépouillement des observations**
- **Annexe 6**   **Bordereau RATP d'envoi "Publicité officielle et contrôles d'huissiers"**

## Abréviations utilisées

|           |  |
|-----------|--|
| ADP       | Aéroports de Paris   |
| CG 92     | Conseil général des Hauts de Seine   |
| CICA      | Comité d'initiative et de consultation d'arrondissement (loi de décentralisation, dite "PLM", de 1982) |
| DGAC      | Direction générale de l'aviation civile  |
| HEGP      | Hôpital européen Georges Pompidou  |
| IAURIF    | Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France                                       |
| IGH       | Immeuble de grande hauteur   |
| JORF      | Journal officiel de la République Française  |
| LAC       | Ligne aérienne de contact (caténaire du tramway)   |
| LOTI      | Loi d'orientation des transports intérieurs (du 30 décembre 1982)                                      |
| PCF       | Petite Ceinture ferroviaire  |
| PBS       | Personnes à besoins spécifiques  |
| PMR       | Personnes à mobilité réduite   |
| PDU       | Plan de déplacements urbains   |
| PDUIF     | Plan de déplacements urbains d'Ile de France   |
| PLU       | Plan local d'urbanisme, ayant remplacé les POS dans la loi SRU   |
| POS       | Plan d'occupation des sols   |
| PPRI      | Plan de prévention des risques d'inondation  |
| RATP      | Régie autonome des transports parisiens  |
| RER       | Réseau express régional  |
| RFF       | Réseau ferré de France   |
| SDRIF     | Schéma directeur de la région Ile de France  |
| SNCF      | Société nationale des chemins de fer français  |
| SRU (loi) | loi de solidarité et renouvellement urbain (du 13 décembre 2000)                                       |
| STIF      | Syndicat des transports d'Ile de France  |
| TMS       | Tramway des Maréchaux Sud  |
| UFR       | Utilisateurs de fauteuils roulants   |

Les abréviations désignant les associations sont explicitées au fur et à mesure de leur évocation dans l'analyse des observations.

# RAPPORT de la commission d'enquête publique préalable

- aux travaux de prolongement de la ligne de tramway T2, d'Issy-les-Moulineaux (Issy-Val de Seine) à Paris (Porte de Versailles)
- s'étant déroulée du 21 juin 2004 au 7 août 2004 inclus

## CHAPITRE 1 - GENERALITES

### 1.1 • Objet de l'enquête

Enquête publique portant sur le projet de prolongement de la ligne de tramway T2 d'Issy-les-Moulineaux (Issy-Val de Seine) à Paris XV<sup>e</sup> (Porte de Versailles).

Elle a pour objectif de soumettre au public ce projet de prolongement, et c'est **une enquête publique avant travaux de type "Bouchardeau"**.

En effet, la possibilité d'acquérir à l'amiable l'ensemble des parcelles nécessaires au projet, tel que présenté par le dossier, étant assurée à ce jour, le recours à une déclaration d'utilité publique autorisant la procédure d'expropriation n'est pas nécessaire.

### 1.2 • Cadre juridique de l'enquête

#### 1.2.1 - La concertation préalable

Cette concertation préalable a eu lieu sur les 2 communes concernées par les futures stations. Le Conseil de Paris pour le XV<sup>e</sup> arrondissement, et le Conseil municipal d'Issy-les-Moulineaux en ont arrêté les modalités par délibération.

Elle a été assurée par les maîtres d'ouvrage de l'opération, la RATP, RFF et la Ville de Paris en concertation et avec l'accord de ces 2 communes.

En fait, elle a été organisée en 2 périodes successives :

- la première présentait un tracé s'inscrivant sur la Petite Ceinture ferroviaire (PCF) jusqu'à Balard,
- la seconde un tracé passant par les rues Henri Farman, Louis Armand et d'Oradour sur Glane, au sud du boulevard périphérique et sur l'avenue Ernest Renan, jusqu'à la Porte de Versailles, son terminus (c'est le tracé du projet soumis à enquête).

L'information du public a été faite grâce à des expositions en mairies, des réunions publiques, des documents de communication et un site Internet [www.t2aparis.org](http://www.t2aparis.org) présentant successivement les 2 projets et permettant le recueil d'avis des internautes.

#### Pour Issy-les-Moulineaux :

- 1<sup>ère</sup> période du 5 juin au 5 juillet 2001 (réunion publique le 20 juin 2001) fixée par délibération du conseil municipal le 8 février 2001,
- 2<sup>ème</sup> période du 20 février au 20 avril 2002 (réunion publique le 19 mars 2002) fixée par délibération du conseil municipal le 7 février 2002.

### **Pour le XV<sup>e</sup> arrondissement:**

- 1<sup>ère</sup> période du 5 juin au 19 septembre 2001 (réunion publique le 19 sept. 2001) fixée par délibération du Conseil de Paris le 29 janvier 2001,
- 2<sup>ème</sup> période du 20 mars au 20 avril 2002 (réunion publique le 10 avril 2002) fixée par délibération du Conseil de Paris le 19 mars 2002.

Un bilan a été établi pour chacune des périodes, et le dossier en présente la synthèse, c'est à dire la lecture des avis émis et les éléments de modifications et les variantes retenus.

Ce bilan semble avoir conforté tous les responsables et partenaires du projet sur le choix du tracé au sud du boulevard périphérique, qui a débouché sur un schéma de principe modificatif.

Nous verrons que ce bilan a été vivement contesté, notamment par plusieurs associations. Il fait l'objet de notre part, en fin de rapport, d'une analyse plus approfondie à partir du document "Bilan de la concertation" de mai 2002 transmis à notre demande par le maître d'ouvrage coordinateur.

### **1.2.2 - Le contexte de l'enquête**

L'enquête publique fait donc suite, après consultation des partenaires, des services de l'Etat et des personnes publiques associées, à l'approbation de ce schéma modificatif le 10 octobre 2002 par le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France, anciennement STP, Syndicat des Transports Parisiens), aujourd'hui autorité organisatrice des transports pour toute la région, annulant le schéma de principe initial pris en considération en février 1994.

Pour bien appréhender le contexte de la présente enquête, notons qu'elle intervient alors que les travaux du TMS, (Tramway des Maréchaux Sud) sont en cours, après des enquêtes publiques conjointes (du 25 février au 5 avril 2003), qui ont vu s'affronter deux positions très antagonistes entre les partisans du TMS et les partisans d'un tracé sur la PCF. Nous évoquons plus loin les liens et les imbrications de ces travaux déclarés d'utilité publique avec le présent projet de prolongement du T2 : nuisances pour les riverains, engorgement du trafic de transit, et polémiques sur le projet, dont la presse s'est fait l'écho depuis l'année 2003.

### **1.2.3 - Les textes applicables**

Le projet doit notamment prendre en compte :

- les textes généraux (code de l'urbanisme, code général des collectivités territoriales...)
- les textes relatifs au STIF, à RFF et à l'évaluation des grands projets,
- aux enquêtes publiques,
- à la protection de la nature et du patrimoine,
- au bruit,
- à l'eau, l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,
- à l'adaptation des transports aux handicapés.

## 1.3 • Description sommaire du projet

### Les 6 objectifs principaux du projet de prolongement

Le prolongement de la ligne de tramway T2 d'Issy-Val de Seine à la Porte de Versailles à Paris est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006. Il affiche six objectifs principaux :

- accroître l'accessibilité au pôle de La Défense et au Sud-Ouest de Paris,
- assurer une liaison directe entre le Parc des Expositions de la Porte de Versailles, les secteurs en mutation d'Issy-les-Moulineaux et de Boulogne-Billancourt et le centre d'affaires de La Défense,
- renforcer le maillage entre les lignes de transports en commun par de nouvelles correspondances avec le métro parisien (lignes 8 à Balard et 12 à Porte de Versailles) et la future ligne de tramway sur le boulevard des Maréchaux (TMS) à la Porte de Versailles,
- améliorer la desserte locale des quartiers Ouest et Nord d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves ainsi que ceux du Sud du XV<sup>e</sup> arrondissement, coupés par le boulevard périphérique,
- répondre aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF),, approuvé en décembre 2000, en densifiant l'offre de transports collectifs et son maillage pour faciliter l'usage des transports collectifs et diminuer celui de la voiture particulière en milieu urbain,
- valoriser le paysage urbain à l'occasion du réaménagement des espaces publics traversés.

### Le tracé retenu

Le projet, depuis le terminus actuel "Issy-Val de Seine" jusqu'au terminus du prolongement "Porte de Versailles", se déploie sur 2,3 km, traversant Issy-les-Moulineaux dans le département des Hauts-de-Seine et le XV<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

Il vient ainsi compléter au sud le tracé actuel du tramway T2 mis en service en 1997, qui relie, sur 11,4 km d'une ancienne ligne ferroviaire, 8 communes de la rive gauche de la Seine, d'Issy-les-Moulineaux à Puteaux , au pôle d'emplois de La Défense.

Le tracé du prolongement se développe dans la continuité de la ligne existante après "Issy-Val de Seine", passe sous les voies de la ligne C du RER et de sa base de maintenance, longe ensuite cette ligne jusqu'à la limite communale de Paris, franchit un carrefour routier par un ouvrage d'art et se poursuit au niveau du sol sur les rues Henry Farman, Louis Armand, et d'Oradour sur Glane, jusqu'à son terminus avenue Ernest Renan au niveau de la Porte de Versailles.

### Trois nouvelles stations

Trois stations sont aménagées sur le prolongement :

- la station "Porte de Sèvres", implantée en position latérale sur la voirie, au sud du carrefour de la Porte de Sèvres, devant le complexe de l'Aquaboulevard. Les quais latéraux en vis-à-vis sont intégrés en terre-plein, avec une largeur minimale de 4 mètres. Cette station assurera une correspondance avec la ligne 8 du métro par la création d'un nouvel accès au sud de la station Balard,
- la station "Porte d'Issy", en implantation centrale sur la voirie de la rue d'Oradour sur Glane, sera située à l'est du carrefour avec l'axe "rue Jeanne d'Arc-avenue de la Porte d'Issy". Ici également, les quais seront d'une largeur de 4 mètres,



- la station "Porte de Versailles", localisée au nord de l'avenue Ernest Renan, en implantation centrale sur la chaussée, à proximité immédiate de l'axe des boulevards Victor et Lefebvre. Il assurera ainsi une correspondance aisée avec le futur TMS et la ligne 12 du métro. Un large quai central de 7 mètres sera prévu pour cette station.

Les stations se composent de deux quais en vis-à-vis ou d'un quai central d'une longueur de 65 mètres pour permettre la mise en service des futures rames doubles prévues sur la ligne du T2, se terminant par des pans inclinés à 5 % pour permettre l'accès aux personnes à besoins spécifiques (PBS) et aux utilisateurs de fauteuils roulants (UFR).

Leur équipement se composera d'abris voyageurs, d'un distributeur de billets, d'un écran d'information aux voyageurs, de plans d'itinéraires, de bancs et de corbeilles, installés sur chaque quai.

Le nouveau matériel, de type *Citadis 302*, sera identique à celui qui circule désormais sur la ligne T2. Plus accessible que celui existant à la mise en service (et toujours en service sur le T1), grâce à un plancher bas intégral et équipé de climatisation, large de 2,4 m, long de 32 m pour une rame simple, il pourra transporter 426 passagers en rame double de 65 m.

### **Les principales caractéristiques du projet**

- Longueur totale du prolongement : 2,3 km.
- Vitesse commerciale annoncée : 24 km/h, une rame toutes les 4 mn en heure de pointe (8 en heure creuse), soit une fréquence de 15 rames doubles par heure, offrant une capacité horaire de 6300 voyageurs dans chaque sens.
- Temps de parcours estimé sur le prolongement entre Issy-Val de Seine et Porte de Versailles : 6 mn, mettant la Porte de Versailles à 28 mn de La Défense.
- Exploitation de la ligne assurée de 5h30 à 0h30.
- Population et emplois ainsi desservis à 400 m : estimés à 33 000 personnes.
- Un nouveau poste de redressement est prévu au niveau de la Porte de Sèvres pour distribuer depuis le réseau EDF un courant continu de 750 volts nécessaire à la circulation des tramways.
- Le courant est capté par les rames depuis une ligne aérienne de contact (LAC) localisée à environ 6 mètres au-dessus des rails. Les poteaux supportant cette caténaire peuvent être disposés, soit dans l'axe, soit latéralement par rapport à la plateforme.

### **Les principes d'insertion dans le site**

**Foncier:** le projet est situé, pour sa quasi-totalité, dans le domaine public ferroviaire ou dans le domaine de la Ville de Paris (public ou privé). Ainsi, fera-t-il l'objet de conventions de gestion entre l'exploitant de la ligne (RATP) et les propriétaires de ces terrains (RFF et Ville de Paris).

Les quelques terrains privés concernent des surfaces limitées, situées en bordure de la ligne C du RER, dans Issy-les-Moulineaux, au sud de la rue Bara, identifiés en emplacements réservés dans le POS valant PLU de la commune. Ces terrains sont en cours d'acquisition.

**Insertion:** le projet appelle la réalisation de 2 ouvrages d'art, la modification des carrefours et l'aménagement de plusieurs voies. Il aura aussi des incidences sur le stationnement, les circulations douces et les plantations bordant son tracé. Seront ainsi réalisés:

- un passage sous les voies du RER C en "saut de mouton", avec une pente à 6 %, permettant d'assurer la continuité de l'exploitation, mais nécessitant le déplacement temporaire de la base de maintenance ;
- un pont-rail de 30 mètres de long au droit de la rue Bara, permettant le franchissement du carrefour pour redescendre ensuite au niveau du sol naturel. Ce pont, parallèle à celui existant de la ligne C du RER, prend en compte la réserve de RFF pour la réalisation ultérieure d'une 3<sup>e</sup> voie à l'est de ce dernier. Le nouveau pont-rail est suivi d'un ouvrage de raccordement courbe de 115 mètres de long, reposant sur les piles d'appui, et comportant une pente de 4 %, encadrée par des murs de soutènement sur 20 mètres pour rejoindre le niveau du sol en bordure Est du terrain de EDF-GDF, puis le long de la DGAC pour rejoindre la rue Henri Farman ;
- l'ensemble des carrefours sera modifié pour permettre le passage et donner la priorité au tramway ;
- certaines rues, comme la rue Louis Armand, la rue d'Oradour sur Glane et l'avenue Ernest Renan, verront leurs files de circulation réduites pour permettre le passage du tramway, celui-ci étant isolé de la chaussée, soit par des séparateurs constitués de bordures d'une largeur minimale de 30 cm, soit par des terre-pleins de largeur variable. La plateforme sera située, soit en position axiale sur la rue d'Oradour sur Glane, soit en position latérale sur les autres voies ;
- les places de stationnement supprimées sur la voirie se situent au niveau des rues Louis Armand et avenue Ernest Renan (suppression totale des places) et rue d'Oradour sur Glane (environ ¼ supprimées), soit un total d'environ 220 places. Ce stationnement ne semble pas être résidentiel et les capacités existantes aux abords (sur voiries et dans les parcs souterrains) sont jugées suffisantes ;
- un itinéraire cyclable sera aménagé en bordure du tracé, lorsque les emprises disponibles le permettent: soit par la reprise des bandes cyclables existantes, soit par la création d'une piste cyclable (bilatérale unidirectionnelle ou bidirectionnelle selon la rue empruntée) ;
- les plantations bordant le tracé sont, soit conservées, soit reconstituées, un mur végétal étant même envisagé pour masquer les piles du boulevard périphérique au droit du Parc des expositions, rue d'Oradour sur Glane.

### **Le calendrier de réalisation**

L'organisation des travaux et le planning proposé visent à limiter les inévitables perturbations du fonctionnement des quartiers traversés (circulation, stationnement, accessibilité et dessertes des activités et habitations) et à réduire leur durée.

La durée de réalisation des travaux s'étendra sur environ 2,5 ans, en 5 phases (déviation des réseaux, libération de la plateforme, déplacement de la base de maintenance, réalisation de la plateforme, aménagement de voirie et enfin équipements et essais)..

Le délai envisagé avant la mise en service de la ligne est de 5 ans environ après approbation du schéma de principe présenté dans ce dossier d'enquête, soit approximativement fin 2007.

### **Le financement**

Le financement de l'infrastructure, estimée à 72,5 M€, est assuré à hauteur de 68,6 M€ par l'inscription de l'opération au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 et à hauteur de 3,9 M€ par un financement complémentaire assuré par les collectivités locales (Conseil Général des Hauts de Seine, Villes de Paris et d'Issy-les-Moulineaux).

Le financement du matériel roulant, à 16,8 M€, est intégralement pris en charge par la RATP.

### **Une restructuration du réseau d'autobus**

Le projet de prolongement du tramway T2 va s'accompagner d'une restructuration du réseau d'autobus :

- le **39** (Gare de l'Est – Issy-Val-de-Seine) sera limité à Porte d'Issy (s'il y a possibilité d'y créer un terminus) et sera en correspondance avec le T2 et le métro M8. La partie supprimée entre la Porte de Sèvres et Issy-Val-de-Seine sera parcourue par le 169 jusqu'au carrefour des avenues Gambetta et des Frères Voisin avec les rues Guynemer et Félix Eboué (et non Général Leclerc et Ernest Renan, comme écrit p. 110 de l'étude d'impact dans le dossier), puis par les lignes 126, 189 maintenues et 290 prolongées.
- le **123** (Porte d'Auteuil – Mairie d'Issy) sera prolongé jusqu'à Corentin Celton.
- le **290** (Vélizy-Villacoublay "Europe Nord" – Mairie d'Issy) sera prolongé jusqu'à Issy-Val-de-Seine par le Bd des frères Voisin, le bd Gallieni et la rue Camille Desmoulins.

**Le déplacement de la base-travaux du RER C** : pour réaliser le "saut de mouton" sous les voies du RER C au nord d'Issy-Val-de-Seine, il est nécessaire de déplacer la base travaux du RER C, lieu où se préparent les trains devant intervenir dans Paris pour l'opération pluriannuelle "Castor" de confortement des tunnels. Cette base sera installée sur l'extrémité ouest de l'emprise de la PCF, juste avant que celle-ci ne rejoigne l'emprise du RER C. Des mesures seront prises pour limiter les nuisances sonores que pourront subir des logements sociaux récemment construits en bordure nord de cette base provisoire.

## **1.4 • Composition du dossier d'enquête**

1 – Arrêté inter préfectoral prescrivant l'enquête en date du 27 mai 2004

2 – Dossier de prolongement de la ligne de tramway T2 à Paris, d'Issy-Val-de-Seine à la Porte de Versailles. Ce dossier se présente sous la forme de planches de format A3 brochées en un seul document et regroupant les 9 pièces suivantes numérotées de 0 à 8 :

- Pièce 0 – Notice explicative sommaire
- Pièce 1 – informations juridiques et administratives
- Pièce 2 – Notice explicative
- Pièce 3 – Plan de situation
- Pièce 4 – Plan général des travaux
- Pièce 5 - Caractéristiques des ouvrages les plus importants
- Pièce 6 – Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce 7 – Etude d'impact
- Pièce 8 – Evaluation du projet

3 – Double de l'affiche annonçant l'enquête

4 – Registres d'enquête

Il convient de noter que l'étude d'impact fournie comportait en première partie, comme le demande les textes de lois, **un résumé non technique** qui a permis au public de pouvoir rapidement appréhender les conséquences du projet sur l'environnement.

## CHAPITRE 2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 2.1 • Désignation de la commission d'enquête

Sur la demande présentée le 28 avril 2004 par le Préfet de PARIS, préfet coordinateur de l'enquête, le Président du Tribunal Administratif de Paris a désigné le 30 avril 2004 (référence n° 04.031) la commission pour conduire cette enquête constituée de la façon suivante:

- Yves Egal, ingénieur agronome spécialisé en économie et en écologie, président,
- Jean Culdaut, architecte urbaniste, membre titulaire,
- Marie-Claire Eustache, architecte urbaniste, membre titulaire,
- Thierry Flipo, ingénieur urbaniste, membre suppléant.

### 2.2 • Organisation et déroulement de l'enquête

#### Réunions préparatoires

Une première réunion préparatoire a eu lieu le lundi 24 mai à la préfecture de Paris, avec :

- pour la préfecture de Paris, M. **Roger Bur**, chef de la section urbanisme opérationnel, domanialité et enquêtes publiques, M. **Frédéric Arnold** et M<sup>me</sup> **Massieux**,
- pour la préfecture des Hauts de Seine, M. **Bruno Dargnies**, direction des relations avec les collectivités territoriales,
- pour la ville de Paris, M. **Eric Veillard**, chef de projet à la mission tramway et M<sup>me</sup> **Ghislaine Geffroy**, responsable de la mission tramway,
- pour la ville d'Issy-les-Moulineaux, M. **Olivier Haumant**, DGA,
- pour la RATP, M<sup>me</sup> **Joëlle Assimon** (agence de Paris), M. **Michel Lemaître** et M. **Dominique Péron**,
- pour le STIF, M. **Jean Fontvielle** et M<sup>me</sup> **Noémie Waitrop**,
- pour RFF, M. **Bo Ly**.

La réunion a permis de fixer les dates des permanences et les modalités de publicité telles qu'elles ont été mises en application de la manière décrite ci-après.

Une seule réunion publique a été prévue au départ, à la mairie du XV<sup>e</sup> arrondissement le 1<sup>er</sup> juillet, car la comparaison avec l'enquête sur le TMS laissait entrevoir une moindre demande du public. Ainsi l'arrêté interpréfectoral du 27 mai 2004 ne mentionne que cette réunion, qui a été annoncée sur le même support que l'avis d'enquête affiché à Paris et dans les Hauts-de-Seine.

Une seconde réunion préparatoire le lundi 28 mai, toujours en Préfecture a permis d'organiser cette 1<sup>ère</sup> réunion publique et d'en prévoir une 2<sup>ème</sup> à la mairie d'Issy-les-Moulineaux le 7 juillet 2004.

Cette réunion regroupait la plupart des interlocuteurs précédents, mais aussi M<sup>me</sup> **Laurence Daude**, chef du bureau de l'urbanisme de la préfecture de Paris, M. **Bernard Laget** et M<sup>me</sup> **Murielle Le Marquant**, de la mission tramway de la mairie de Paris, M. **Denis Remond**, du cabinet de l'adjoint au maire chargé des transports et M<sup>me</sup> **Chantal Pelletreau**, de la mairie du XV<sup>e</sup>.

Des mesures de publicité ont également été mises en œuvre pour annoncer cette seconde soirée d'information et de débats, comme rapporté plus loin.

### **Arrêté interpréfectoral**

Arrêté inter préfectoral du 27 mai 2004, prescrivant une enquête publique dans les mairies de Paris XV<sup>e</sup> (préfecture de Paris) et d'Issy-les-Moulineaux (préfecture des Hauts-de-Seine).

### **Durée de l'enquête**

Elle s'est déroulée du lundi 21 juin 2004 au samedi 7 août 2004, durant **48 jours consécutifs**.

### **Réception du public**

Mise à disposition des pièces du dossier et du registre d'enquête dans les mairies de Paris XV<sup>e</sup> et d'Issy-les-Moulineaux (centre administratif), aux jours et heures habituelles d'ouverture des bureaux.

### **Permanences de la commission d'enquête**

Au moins un des membres de la commission d'enquête était présent aux dates et lieux suivants pour assurer une permanence d'accueil du public :

- à la mairie de Paris 15<sup>e</sup> :
  - le lundi 21 juin 2004 de 14h à 17 h
  - le samedi 26 juin 2004 de 9h à 12h,
  - le mercredi 7 juillet de 9h à 12h,
  - le mardi 20 juillet 2004 de 14h à 17h
  - et le vendredi 6 août 2004 de 14h à 17h.
  
- au centre administratif d'Issy-les-Moulineaux :
  - le lundi 21 juin 2004 de 9h à 12 h,
  - le samedi 26 juin 2004 de 9h à 12h,
  - le mercredi 7 juillet 2004 de 15h à 18h,
  - le mardi 20 juillet 2004 de 9h à 12h,
  - et le jeudi 5 août 2004 de 14h à 17h.

## **2.3 • Publicité de l'enquête**

### **2.3.1 - Mesures de publicité officielle légale**

L'avis au public annonçant les enquêtes a fait l'objet des affichages réglementaires avant le début et pendant toute la durée de celles-ci dans les communes concernées, mais aussi aux alentours sur les communes riveraines, ainsi qu'en témoignent les certificats d'affichage des VI<sup>e</sup>, VII<sup>e</sup>, XIV<sup>e</sup>, XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> arrondissements de Paris, d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Meudon, Boulogne-Billancourt et Clamart.

L'ensemble de cette procédure d'affichage a été confiée par la RATP à la société **Publilégal**, qui en sécurise la procédure par des contrôles réguliers, de nombreuses photos et des contrôles d'huissiers le 2 juin lors de la mise en place de l'affichage et le 9 août à la clôture de l'enquête.

La RATP a fourni à la commission une copie de l'ensemble des documents, qui vont être retransmis à la Préfecture de Paris. Un bordereau d'envoi par la RATP liste l'ensemble de ces pièces et nous le joignons en annexe pour en rendre compte.

### **Parutions légales dans les journaux**

Une annonce légale d'avis d'enquête reprenant les principales modalités de l'arrêté interpréfectoral, notamment l'annonce de la première réunion publique à la Mairie du XVème, a été publiée à deux reprises 15 jours au moins avant l'ouverture des enquêtes et dans les 8 premiers jours de celles-ci dans les journaux suivants :

| <b>Annonces légales</b>                            | <b>1<sup>ère</sup> parution</b> | <b>2<sup>ème</sup> parution</b> |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| • <b>Le Parisien</b><br>Edition des Hauts de Seine | Me 02 06 04<br>N° 18576 p. VI   | Ma 22 06 04<br>N° 18593 p. VI   |
| • <b>La Croix</b>                                  | Me 02 06 04                     | Ma 22 06 04 p 20                |
| • <b>Les Echos</b>                                 | Me 02 06 04                     | Ma 22 06 04 p. 41               |
| • <b>Le Moniteur</b>                               | Ve 04 06 04 p. 136              | Ve 25 06 04 p. 128              |

### **2.3.2 - Mesures de publicité complémentaires**

Nous présentons ci-dessous une liste non exhaustive des nombreuses mesures mises en œuvre par les différents partenaires :

#### **Mesures mises en œuvre par la RATP, maître d'ouvrage coordonnateur du projet :**

Nous reproduisons ci-dessous pour en rendre compte, la liste que ses services nous ont transmises :

---

#### ***Prolongement Tramway T2 à Paris :***

#### **Campagne d'information pendant l'enquête publique**

##### ***L'exposition***

Elle est composée de 10 panneaux et a été présentée du 21 juin au 7 août 2004 dans les lieux suivants :

- Mairie du XV<sup>e</sup> arrondissement
- Mairie d'Issy-les-Moulineaux- Centre administratif
- Hôtel de Ville de Paris
- Hall de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la mairie de Paris (40 r. du Louvre)
- Hall de la Maison de la RATP
- Centre Bus Point du Jour, qui exploite la ligne T2
- Siège de RFF

##### ***Le dépliant***

Il présente les grands éléments du projet et accompagne l'exposition.

Il a été tiré à 30 000 exemplaires et diffusé comme suit :

| <b>partenaires</b>     | <b>outil</b> | <b>dépliant</b> |   |
|------------------------|--------------|-----------------|---|
| Conseil Régional d'IdF |              | 500             |   |
| STIF                   |              | 200             |   |
| Réseau Ferré de France |              | 300             |   |
| Mairie Paris           |              | 2 000           |   |
| Mairie 15è             |              | 2 000           |   |
| Préfecture Paris       |              | 500             |   |
| RATP-LYBY              |              | 13 000          |   |
| RATP-Point du jour     |              | 500             | diffusion voyageurs ligne T2                            |
| RATP-Croix-Nivert      |              | 500             | gère les bus du secteur concerné par les futurs travaux |
| Mairie Issy            |              | 10 000          |   |
| CG 92                  |              | 500             |   |
|                        | Total        | 30 000          |   |

Un encart annonçant la réunion publique d'Issy-les-Moulineaux a été réalisé et tiré dans le même nombre d'exemplaires et diffusé de manière identique pour compléter ce dépliant.

### ***L'affiche***

- réalisée en format 40x60cm, elle a été tirée en 300 exemplaires
- une affiche spécifique annonçant la réunion publique d'Issy-les-Moulineaux a été réalisée en 100 exemplaires.

| <b>partenaires</b>     | <b>outil</b> | <b>affiches</b> |  |
|------------------------|--------------|-----------------|--|
| Conseil Régional d'IdF |              | 10              |  |
| STIF                   |              | 10              |  |
| Réseau Ferré de France |              | 15              |  |
| Mairie Paris           |              | 50              |  |
| Mairie 15è             |              | 10              |  |
| Préfecture Paris       |              | 10              |  |
| RATP-LYBY              |              | 95              |  |
| RATP-Point du jour     |              | 10              |  |
| RATP-Croix-Nivert      |              | 10              |  |
| Mairie Issy            |              | 100             | + 100 ex de l'affiche d'annonce de la réunion d'Issy |
| CG92                   |              | -               |  |
|                        | Total        | 300             |  |

### ***Le site Internet [www.t2aparis.org](http://www.t2aparis.org)***

Il présente le même contenu que l'exposition et permet le téléchargement des documents édités à l'occasion de l'enquête publique. Il permet aussi la consultation du dossier soumis à l'enquête publique. Ce dossier a été mis en ligne à partir du 7 juillet 2004.

Des liens avec les sites des acteurs du projet sont créés.

Une actualité était présente également sur le site Internet RATP, sur celui de la Préfecture de Paris, ainsi que sur le site de la Mairie de Paris.

### ***Le diaporama***

Composée de 34 planches cette présentation détaille le projet et les domaines propres à chacun des maîtres d'ouvrage. Elle a été projetée lors des deux réunions publiques des 1<sup>er</sup> et 7 juillet 2004.

### **Autres parutions dans la presse**

La commission d'enquête a relevé les documents suivants :

- article d'une page (page centrale I) paru en même temps que l'annonce légale dans le Parisien du 12 janvier 2004,
- encart présentant le projet et les modalités pratiques de l'enquête dans le bulletin mensuel municipal de la ville d'Issy-les-Moulineaux "Point d'Appui" de juillet août 2004 n° 372,
- encart dans "le Moniteur" du 23 juillet 2004.

### **Site Internet officiel**

L'outil Internet permet de participer à la vie publique tout en s'affranchissant des contraintes de déplacement et des contraintes horaires qu'impose le fonctionnement d'une administration publique. Si cet outil est encore largement dépendant du taux d'équipement des ménages et n'est pas encore validé dans le cadre de la procédure d'enquête publique, notamment au niveau juridique, il n'en demeure pas moins en pleine expansion et d'une grande souplesse d'utilisation.

Le public concerné par la présente enquête a déjà eu l'occasion d'utiliser ce moyen, lors des 2 périodes de concertation préalable ou lors de l'enquête sur le tramway des Maréchaux.

La commission d'enquête a donc souhaité ne pas remettre en cause cette pratique et un registre électronique a été mis en ligne à disposition des internautes à partir du site officiel de la Préfecture [www.paris.pref.gouv.fr](http://www.paris.pref.gouv.fr).

Le site reprenait les grandes lignes du projet de prolongement. En outre, à la demande de la commission d'enquête, c'est l'ensemble du dossier consultable en mairie qu'il était possible de télécharger.

## **2.4 • Déroulement de l'enquête**

### **2.4.1 - Registres d'enquête**

Les modalités choisies de recueil des avis visaient à élargir les possibilités d'expression publique :

- Les registres d'enquête, avec un dossier dans chaque mairie concernée, sont restés durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres observations.
- Le registre électronique, mis en place pendant la durée de l'enquête sur l'Internet, à l'adresse [enquete.t2@club-internet.fr](mailto:enquete.t2@club-internet.fr) disponible depuis le site [www.paris.pref.gouv.fr](http://www.paris.pref.gouv.fr), a été géré par le Président de la commission d'enquête.

### **2.4.2 - Réunions publiques**

Deux réunions publiques se sont tenues à l'initiative de la commission d'enquête, l'une le 1er juillet 2004 en mairie du XV<sup>e</sup> et la seconde le 7 juillet 2004 en mairie d'Issy-les-Moulineaux. Dans le cadre d'un démarche d'information, leur tenue permet l'expression directe du public, un réel échange avec la maîtrise d'ouvrage et offre la possibilité d'apporter des renseignements personnalisés aux participants. C'est également l'occasion pour les maîtres d'ouvrage d'exposer leur projet et de préciser leurs objectifs.

Elles ont chacune duré environ 3h30 et rassemblé environ 250 personnes pour la première et quelques 170 pour la seconde. Outre les réponses directement apportées par la maîtrise



d'ouvrage, de nombreuses questions, remarques et avis ont été exprimés lors de ces deux réunions publiques. Leurs comptes-rendus exhaustifs sont annexés au rapport d'enquête. Ces réunions ont permis d'aborder la quasi-totalité des sujets exprimés sur les registres et dans les courriers.

Des fiches dialogues ont été mises à disposition du public lors de ces 2 réunions, régulièrement ramassées et traitées directement par les membres de la commission pour permettre au Président d'en faire une synthèse et d'organiser les débats.

Cette fiche (en annexe) proposait une répartition selon quatre thèmes et les questions posées lors de ces soirées peuvent se répartir de la façon suivante :

**- Le tracé retenu pour le prolongement :**

- la question du choix, faisant référence aux 2 concertations préalables et aux arbitrages faits à cette occasion,
- les interconnexions avec les autres modes de transport en commun (RER, métro, tramway des Maréchaux Sud, bus),
- les répercussions sur le réseau de bus, avec des inquiétudes concernant certaines lignes modifiées,
- la localisation des stations, l'opportunité d'en envisager une supplémentaire entre Issy-Val de Seine et Porte de Sèvres,

**- L'intégration urbaine du projet :**

- les effets sur le cadre paysager: plantations enlevées, remplacées, talus paysager envisagé au droit du Parc des Expositions,
- les répercussions sur la circulation dans le quartier, déjà difficile, tant au niveau du carrefour de la Porte de Sèvres qu'à celui du Parc des Expositions, notamment en période de salon,
- les effets induits sur le stationnement,
- et sur la fréquence et la vitesse commerciale du T2, risquant inévitablement de pâtir de cet environnement déjà saturé.

**- Des précisions sur le matériel roulant prévu :**

- l'accessibilité, notamment pour les PMR, tant au niveau des rames de tramway, que des stations de métro ou de la sécurisation des traversées de chaussées,
- sa capacité et ses dimensions, notamment avec des questions sur l'interconnexion avec le tramway des Maréchaux Sud (TMS).

**- Le phasage prévisionnel du projet**

- le déplacement provisoire de la base de maintenance du RER C sur la Petite Ceinture ferroviaire pendant la durée des travaux : modalités pratiques, protections sonores, etc.
- le phasage et la durée des travaux envisagée.

Ces 2 réunions publiques, par la forte affluence du public et la richesse des débats, ont permis une bonne information du public, mais aussi l'expression de nombreux arguments en faveur ou en défaveur du projet avec réponses des maîtres d'ouvrages concernés.

La commission estime donc, qu'en cela, elles ont pleinement rempli leur rôle.

### **2.4.3 - Clôture de l'enquête**

L'enquête a été clôturée le samedi 7 août 2004 : mention de clôture jointe à chaque registre d'enquête.

### **2.4.4 - Observations du public**

À la clôture, dans chaque registre d'enquête :

- 65 remarques étaient consignées sur les 3 registres de Paris XV<sup>e</sup>,
- 28 remarques sur les 2 registres d'Issy-les-Moulineaux,
- 12 courriers adressés au Président de la Commission
- 55 remarques pour le registre en ligne sur le site de la préfecture de Paris.

### **2.4.5 - Conclusion du déroulement de l'enquête**

L'enquête s'est déroulée sans incident notable.

Le public a pu être accueilli dans des conditions relativement satisfaisantes dans chacune des mairies.

Nous avons pu cependant noter une certaine déficience dans le fléchage, à l'intérieur des locaux, pour l'indication du lieu de consultation et un lieu de permanence peu approprié pour la réception d'un public important, en particulier en mairie du XV<sup>e</sup>.

Les permanences ont, malgré tout, été l'occasion de recevoir un public particulièrement nombreux, composé, tant de particuliers que d'associations très attentives au contenu des différentes pièces du dossier.

Il est à regretter, toutefois, que les mesures d'information complémentaire prévues (exposition et dépliants) n'aient pas été, soit disponibles dès l'ouverture de l'enquête, soit présentées dans des lieux géographiquement proches des salles de permanence et de consultation du dossier. En outre, le site de la Préfecture n'était pas en fonctionnement le jour de l'ouverture. Et l'intégralité du dossier, contrairement à ce qui était annoncé, n'a pu être téléchargeable qu'à partir du 7 juillet. Tous ces contretemps ont nui à l'intérêt et à la clarté de tels supports.

## **2.5 • Information de la commission d'enquête**

Outre les 2 réunions publiques qui ont permis à la commission de parfaire sa connaissance du dossier, mais surtout d'appréhender les questionnements, argumentaires et inquiétudes du public. 2 visites de site ont été organisées avec le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et les maîtres d'ouvrage (RATP, Ville de Paris et RFF).

### **Visite du site du projet et de ses environs**

Guidée par l'ensemble des maîtres d'ouvrage, la commission d'enquête au complet a pu visiter le mercredi 16 juin 2004 après-midi tout le linéaire du site touché par le prolongement du tramway, à partir du terminus actuel, la station d'Issy-Val de Seine, en longeant les voies du RER C, la ZAC Forum Seine d'Issy-les-Moulineaux puis jusqu'à la Porte de Versailles, via le franchissement aérien rue Bara et la Porte de Sèvres (DGAC, Héliport, Aquaboulevard, etc...).

### **Visite du site de la Petite Ceinture ferroviaire :**

Une visite du site concerné de la Petite Ceinture Ferroviaire a été réalisée le mardi 20 juillet 2004, avec RFF, le STIF, la RATP et différentes associations, ces maîtres d'ouvrage ayant répondu positivement à la demande de la commission, ainsi qu'au souhait de plusieurs membres d'associations impliquées dans les débats sur l'avenir de ce site d'être associés à la visite.

En premier lieu, c'est le site de la base de maintenance provisoire, les éléments techniques et l'impact du projet sur les riverains qui ont été observés in situ.

Ensuite la visite s'est poursuivie par Balard jusqu' à proximité de la Porte de Versailles.

### **Ouvrages et films vidéo lus ou vus par la commission:**

- Prolongement du tramway Val de Seine, schéma de principe par SNCF et RATP, octobre 1993 (transmis par le STIF),
- Prolongement de la ligne T2 à Paris d'Issy-Val de Seine à Porte de Versailles – Bilan de la concertation, mai 2002,
- PPRI de Paris et cartes de l'aléa du PPRI des Hauts de Seine,
- Les nouveaux tramways – Comment ne pas rater son tramway, de Jean Orsell, Paradigme publications universitaires
- Paris : un désir nommé tramway, film de François Godard,
- Petite Ceinture, petite campagne, film de François Godard,
- Visite de nombreux sites Internet dédiés à la PCF.

## CHAPITRE 3 - ANALYSE DES OBSERVATIONS

### 3.1 • Observations recueillies

#### 3.1.1 - Observations orales

La plupart des observations orales recueillies lors des permanences assurées par les commissaires enquêteurs, ont fait l'objet d'écrits de la part des intervenants. Quant aux autres, la commission d'enquête n'a pas noté d'arguments spécifiques qui ne se retrouveraient pas dans les thèmes récurrents abordés dans les différents écrits détaillés dans le paragraphe suivant.

Les questions posées lors des 2 réunions publiques font l'objet de comptes rendus joints qui tentent de les rapporter fidèlement d'après les enregistrements audio réalisés, avec toutes les réponses qui ont été apportées par les maîtres d'ouvrage.

Comme promis lors de ces réunions publiques, il est répondu par écrit à chaque fiche-dialogue dans un document joint en annexe, même si, pour la plupart, les maîtres d'ouvrage y ont déjà répondu en réunion publique et que leur réponse figure donc aux comptes-rendus. Toutefois, ces questions ne soulevant aucun point qui ne soit abordé à travers les observations écrites des registres, courriers et courriels, elles n'ont pas été incorporées au rapport, ni comptabilisées par thème ou avis sur le tracé.

#### 3.1.2 - Observations écrites

L'ensemble des observations écrites est constitué des observations :

- portées par le public sur les registres déposés en mairie (Paris-XV<sup>e</sup> et Issy-les-Moulineaux), comme indiqué sur l'avis d'enquête,
- adressées par courrier à la commission d'enquête,
- adressées par courriel à la boîte "[enquete.t2@club-internet.fr](mailto:enquete.t2@club-internet.fr)", qu'on pouvait atteindre en allant sur le site Internet de la Préfecture de Paris [www.paris.pref.gouv.fr/](http://www.paris.pref.gouv.fr/).

Elles ont toutes été prises en compte par la commission d'enquête, notamment au niveau des arguments apportés, et se décomposent de la façon suivante :

#### Observations inscrites sur les registres d'enquête

**Mairie de Paris XV<sup>e</sup>** : 65 observations sur les 3 registres de la mairie du 15<sup>ème</sup> à Paris (dont 5 reprenant ou complétant une observation portée précédemment par la même personne ou la même association sur le même registre),

**Mairie d'Issy-les-Moulineaux** : 28 observations sur les 2 registres de la mairie d'Issy-les-Moulineaux (dont 3 reprenant ou complétant une observation portée par une même personne à Paris),

**Courriers reçus** : 12 courriers adressés ou remis à la commission d'enquête (dont 4 provenant de personnes ayant déjà porté une observation aux registres de Paris ou Issy,

**Observations issues du registre électronique** : 55 courriels reçus à travers le site de la préfecture de Paris (dont 14 provenant de personnes ayant déjà porté une observation sur un registre ou par un courrier).

**Bilan global** : Sur 160 observations, 26 sont très semblables à une autre observation portée par la même personne ou la même association, sur le même thème avec les mêmes arguments, parfois dans les mêmes termes.

Cela fait donc **134** observations provenant de personnes ou associations apparemment distinctes, mais **7** courriels ou annotations sur les registres ne contiennent pas d'observation (simple consultation du dossier, pas de message dans un courriel) ou ne concernent pas le projet (hors sujet ou question de forme sur l'emploi du terme courriel ou la mise en ligne du dossier). Il y a eu finalement **127** observations portant sur le contenu du projet et provenant de personnes ou associations apparemment distinctes.

### 3.2 • Examen des observations

L'analyse des **127** observations, portant sur le contenu du projet et provenant de personnes ou associations apparemment distinctes (selon la méthode expliquée ci-dessous), montre que les thèmes abordés par les observations écrites sont les suivants :

- Le projet en soi de poursuivre le T2 d'Issy-Val-de-Seine,
- Le tracé en projet, et sa comparaison avec celui par la PCF, variante non retenue,
- L'insertion urbaine : situation sur la voirie, végétation, voies cyclables, traversée des carrefours...
- D'autres thèmes divers,
- La concertation préalable et son bilan.

#### Projet :

- **2** observations traduisent une opposition à tout projet de tramway :
  - o l'un au projet de joindre la Porte de Versailles par une prolongation du T2,
  - o l'autre au mode tramway du fait de la place qu'il prend à la voiture.
- **19** se prononcent pour le projet de prolonger le T2 jusqu'à la Porte de Versailles, sans préciser s'ils approuvent précisément le tracé proposé plutôt que celui par la PCF.

#### Tracé :

- **28** se prononcent pour le tracé proposé et contre la PCF, dont
  - o 19 ou 20 (l'obs. 25 est probablement celle d'un riverain) proviennent de riverains déclarés ou notoires du fait de leur adresse, ou d'associations de riverains de la PCF,
  - o 1 émane de M. Galy-Dejean, maire du 15<sup>e</sup>,
  - o 1 provient d'une riveraine du tracé du projet, rue d'Oradour/Glane (obs. 11 à Issy),
  - o 1 ne se prononce pas sur le tracé (obs. 5 à Issy), mais son souhait de voir du gazon entre les rails laisse entendre qu'elle approuve le tracé sur voirie,
  - o 5, dont une élue des "Verts" de Sèvres, avancent un point de vue "écologiste" (obs. 16 et 37 à Paris, 21, 27 et 30 à Issy) reprenant l'essentiel des arguments de la Ville de Paris : gêne nécessaire à l'automobile et coulée verte sur la PCF,

- **66** se déclarent contre le tracé retenu, dont
  - o 60 se prononcent explicitement en faveur de la PCF,
  - o 1 propose un terminus en boucle par la PCF (courriel 10),
  - o 2 sont en faveur du raccord avec le TMS,
  - o 2 s'opposent au tramway sur voirie, ce qui revient, sans qu'ils le disent explicitement, à préférer la PCF,
  - o 1 propose une poursuite à l'Est sur la PCF à partir de la Porte de Versailles.

**Insertion urbaine :**

- **6** se prononcent pour le projet avec des réserves ayant trait à l'insertion urbaine :
  - o 3 à cause des embouteillages,
  - o 1 a des réserves sur les itinéraires cyclables,
  - o 1 sur l'accès à son hôtel
  - o 1 souhaite un prolongement par la rue de Vaugirard.

Ces réserves pourraient signifier une remise en cause du tracé, mais cela n'est pas exprimé explicitement dans ces observations.

**Autres :**

- **6** observations abordent des questions diverses (ADP, phase travaux, contestation de l'arrêté interpréfectoral...).

**Concertation préalable :**

Les observations abordant ce thème n'ont pas été décomptées, puisque elles ne mentionnent ce thème qu'à travers leur critique du choix du tracé retenu. La commission y répond néanmoins en fin de rapport.

**Remarque méthodologique sur le décompte des observations**

Les observations provenant de plusieurs personnes d'une même association, de l'association et de son président, ou de plusieurs personnes s'exprimant à travers une association (pétition), et qui formulent des avis identiques ou très proches sur les mêmes thèmes, ont été décomptées comme une seule et même observation. En effet, une enquête publique n'est pas un référendum et il s'agit plus globalement de recueillir des avis reflétant ce que pense le public, de rapporter des tendances statistiques des avis exprimés et surtout de rendre compte des diverses argumentations avancées dans le but d'éclairer les autorités sur l'utilité publique du projet, c'est-à-dire son intérêt général pour la collectivité.

Dans cette interprétation, les avis des associations sont particulièrement à considérer, surtout si, par des pétitions ou par l'intervention de plusieurs membres, elles font la preuve de leur audience. Mais dans l'analyse des observations, il semble préférable de considérer l'ensemble des observations portées par une même association comme étant un seul et même avis, dont les arguments seront analysés avec une attention particulière, sachant que la pertinence des arguments compte plus que le nombre de ceux qui les soutiennent.

Dans notre rapport, nous avons ainsi fait un comptage des avis exprimés pour ou contre le tracé dans le but d'avoir une idée de leur représentativité. Nous sommes toutefois conscients des limites de ce décompte, même s'il nous semble en accord avec la nature d'une enquête publique.

Cette manière de compter reste ainsi imparfaite, puisqu'elle enlève du décompte les pétitions (obs. 43 et 55 à Paris) ainsi que des personnes représentant une association (président, délégué...) qui s'expriment par ailleurs. En revanche, elle compte des observations apportées

par des particuliers appartenant peut-être à une association, si celles-ci n'expriment pas explicitement le même point de vue.

Ainsi, l'association Petite Ceinture Espace Vert (obs. 35 à Paris) affirme représenter 700 riverains, non comptés dans notre analyse ; des lettres ou observations contiennent plusieurs signatures (obs. 31 et 33 à Paris) assimilées à une seule observation. A l'opposé, certaines lettres jointes aux registres sont des courriers adressés à l'association Orbital, qui les a, elle-même probablement, agrafés (obs. 56, 59, 60, 61 à Paris). D'autres lettres, qui ont été déposées (obs. 38, 39, 40, 41, 42, 57, 58, 62) au même registre, expriment des avis très semblables. De la même manière, beaucoup de points de vue de riverains avancent exactement les mêmes arguments, certains ayant probablement été suggérés par un tract distribué à la population et joint à un courrier (courrier 3).

**Le fait de compter les avis sur le tracé ne traduit donc en rien une volonté de la commission de donner un avantage aux plus nombreux.**

### Tableau d'analyse des observations

Un tableau listant l'ensemble des observations écrites (registres, courriers et courriels) est joint au présent rapport.

Les observations ont été numérotées sur les registres de Paris et d'Issy-les-Moulineaux par ordre chronologique, la numérotation se poursuivant continûment sur les 3 registres ouverts à Paris, ainsi que sur les 2 registres ouverts à Issy.

Les courriers ont été numérotés par ordre chronologique d'arrivée à la Préfecture de Paris ou à la Mairie d'Issy-les-Moulineaux: il se trouve que ces derniers sont tous arrivés à la Mairie d'Issy-les-Moulineaux après ceux qui ont été adressés à la Préfecture de Paris.

Les courriels reçus dans la boîte électronique [enquete.t2@club-internet.fr](mailto:enquete.t2@club-internet.fr) ont été imprimés, numérotés par ordre chronologique et édités avec une mise en forme homogène sur un document joint au dossier remis à la préfecture de Paris avec le rapport de la commission d'enquête.

Toutes les observations sont présentées sur ce tableau avec leur numéro, le nom de la personne ou de l'association ayant porté cette observation, son adresse si elle est mentionnée dans l'observation, l'association ou l'institution dont la personne est éventuellement membre, le thème abordé dans l'observation, la position prise sur le tracé et un commentaire résumant les arguments.

Pour une lecture plus facile, des couleurs ont été données à chaque observation selon les principes suivants :

|  |                                 |
|--|---------------------------------|
| - contre le projet :                   | lettres blanches sur fond rouge |
| - pour le projet :                     | lettres vertes sur fond vert,   |
| - pour le tracé, contre la PCF :       | lettres noires sur fond vert,   |
| - contre le tracé, pour la PCF :       | lettres rouges sur fond blanc,  |
| - pour avec réserves sur l'insertion : | lettres orange sur fond blanc   |
| - autres :                             | lettres noires sur fond blanc,  |
| - sans observation ou hors sujet :     | lettres noires sur fond gris,   |
| - observation redondante :             | lettres bleues sur fond blanc.  |

Nota : si le tableau et le présent rapport ne sont pas imprimés avec la même imprimante, les couleurs pourront différer substantiellement.

### 3.2.1 - Examen des observations portant sur le projet

Il s'agit des observations se prononçant sur le prolongement du T2 sans référence à son tracé.

2 personnes sont opposées au prolongement du T2 :

- une première (obs. 8 registre Paris) parce qu'elle ne supporte pas les travaux actuels du TMS bd Victor, où elle habite. Il s'agit apparemment d'un refus des nuisances des travaux pour un tramway, travaux qui ne l'affecteraient pas pour le projet actuel de T2. Nous ne savons pas si cette personne s'opposerait à un prolongement sur la PCF.
- Une deuxième (obs. 31 par courriel) dit "*non au tramway*" parce que "*le tramway, si il voit le jour, ne doit pas limiter la mobilité des automobilistes (...) les lignes de bus rendaient complètement le service. Pourquoi gaspiller l'argent public ?*" Nous ne savons pas non plus si cette personne s'opposerait à un prolongement sur la PCF qui ne limiterait pas la mobilité des automobilistes, surtout si sa rentabilité sociale était démontrée par rapport à la situation actuelle avec des bus.

Retenons que les deux seules observations s'opposant au projet, s'opposent en fait à un tramway sur la voirie, c'est-à-dire en l'occurrence au tracé du prolongement du T2.

19 personnes se prononcent pour le projet de prolonger le T2 jusqu'à la Porte de Versailles, sans préciser s'ils approuvent précisément le tracé proposé plutôt que celui par la PCF : ces remarques positives, voire enthousiastes, insistent sur l'urgence du prolongement de façon à joindre Paris et le réseau de métro. Elles n'appellent pas de commentaires de la commission.

### 3.2.2 - Examen des observations portant sur le tracé proposé au projet

94 observations portent très clairement sur le tracé, sur 127 au total, soit 75 % de l'ensemble des observations écrites, suivant le décompte suivant déjà présenté plus haut :

- 28 se prononcent pour le tracé et explicitement contre la PCF (dont 19 ou 20 sont des riverains déclarés ou notoires du fait de leur adresse, ou des associations de riverains de la PCF),
  - o 19 ou 20 (l'obs. 25 est probablement celle d'un riverain) proviennent de riverains déclarés ou notoires du fait de leur adresse, ou d'associations de riverains de la PCF,
  - o 1 émane de M. René Galy-Dejean, maire du 15<sup>e</sup>,
  - o 1 provient d'une riveraine du tracé du projet, rue d'Oradour/Glane (obs. 11 à Issy),
  - o 1 ne se prononce pas sur le tracé (obs. 5 à Issy), mais son souhait de voir du gazon entre les rails laisse entendre qu'elle approuve le tracé sur voirie,
  - o 5, dont une élue des "Verts" de Sèvres, avancent un point de vue "écologiste" (obs. 16 et 37 à Paris, 21, 27 et 30 à Issy) reprenant l'essentiel des arguments de la Ville de Paris : gêne nécessaire à l'automobile et coulée verte sur la PCF,
- 66 se déclarent contre le tracé retenu, dont :
  - o 61 se prononcent explicitement en faveur de la PCF, c'est-à-dire pour la variante 1b soumise au public lors de la concertation préalable,
  - o 1 propose un terminus en boucle par la PCF, en joignant le tracé 2 à la PCF par les parkings du fond du Parc des Expositions et la gare de Vaugirard.
  - o 2 sont en faveur de l'interconnexion avec le TMS.



### 3.2.2.1 - Pour le tracé "sud" proposé :

#### Point de vue du public

Parmi les 28 observations en faveur du tracé proposé, 19 ou 20 émanent de riverains (déclarés ou caractérisés par leur adresse) de la PCF, dont la plupart précisent qu'ils sont opposés à la réutilisation de cette dernière pour le T2 ou souhaitent sa transformation en coulée verte. Il n'y a pas eu une seule observation de riverain se prononçant contre le projet, ni contre le tracé. C'est-à-dire que tous les riverains ou associations de riverains de la PCF qui se sont exprimés ont donné un même point de vue en faveur du tracé proposé et pour la transformation de la PCF en coulée verte.

De même, les observations des élus qui se sont exprimés (M. Galy-Dejean, maire du XV<sup>e</sup> et M<sup>me</sup> Candelier, conseillère régionale, et municipale à Sèvres) soutiennent le projet, tout comme les majorités municipales de Paris et Issy-les-Moulineaux, qui l'ont dit lors des réunions municipales : M. Baupin, maire adjoint de Paris, chargé des transports et initiateur du tracé "sud", et M. Santini, dont un adjoint a précisé à la réunion publique d'Issy-les-Moulineaux, que la municipalité s'était ralliée au tracé proposé pour faire aboutir le T2 le plus rapidement possible à la Porte de Versailles.

Les observations des riverains, tout comme celle de M. Galy-Dejean en l'occurrence, reprennent des arguments assez proches, notamment formulés par l'ASEV (Association pour la Sauvegarde des Espaces Verts et la qualité de vie à la Porte de Versailles) par l'intermédiaire de son président, Nicolas Renard (obs. 21 à Paris), et d'un membre de son comité directeur, Michel Henry (obs. 19 à Paris et courrier 1), par ailleurs membre du CICA du XV<sup>e</sup> arrondissement (groupe Urbanisme, qui s'oppose sur le tracé au groupe Transport du même CICA : obs. 2 à Paris). L'association Petite Ceinture Espace vert, qui dit parler au nom de 700 riverains, insiste, dans l'obs. 35 à Paris, sur la coulée verte sur la PCF, permise par le tracé proposé).

Les arguments de l'ASEV sont formulés ainsi :

- 1 "Le prolongement du T2, par le sud du Boulevard Périphérique, permet de desservir la partie du Sud du 15<sup>e</sup> arrondissement, la partie Nord de la commune d'Issy-les-Moulineaux et des équipements comme l'Aquaboulevard dans une perspective de desserte locale répondant à la demande des Franciliens de privilégier les liaisons de banlieue à banlieue ;
- 2 La création du terminus à la Porte de Versailles avec les correspondances tramway et ligne de métro n° 12 permet une irrigation locale sans prendre le risque de voir le T2 se transformer en une nouvelle pénétrante de Paris entraînant spéculation, densification et disparition des espaces verts ; ("Arrêtons ! il n'y a plus qu'à faire des tours et Paris sera comme Tokyo !" est-il ajouté ailleurs dans l'observation)
- 3 Le projet proposé s'inscrit dans un ensemble d'aménagements complémentaires cohérents et concomitants :
  - le tramway sur les Maréchaux,
  - le T2 pour la liaison au cœur du Parc des expositions,
  - l'aménagement en circulation verte pour piétons et promenade le long de l'ancienne PCF entre le Parc Georges Brassens et le Parc Citroën et au-delà les bords de Seine."

Un certain nombre de personnes (obs. 16 et 37 à Paris, 5, 21 et 27 à Issy, courriel 30) avancent d'autres arguments en faveur du tracé sur voirie, mettant en avant un type d'aménagement défendu en général par le parti écologiste "Les Verts" (le courriel 30 émane précisément de Catherine Candelier, conseillère régionale, et municipale à Sèvres, pour ce parti, et les obs. 21 et 27 sont au nom de l'association "Issy-l'écologie", la 21 s'exprimant en outre pour l'association "Val de Seine vert"), sans que ces personnes soient toutes forcément proches du parti des Verts :

- 4 Gêne apportée à l'automobile par le tramway sur voirie, considéré comme moyen privilégié de diminuer l'usage de l'automobile (courriel 30) et symbole d'affirmation de la priorité aux modes doux (obs. 27 à Issy, qui fait référence aux villes suisses),
- 5 Occasion de réaménager la voirie, en introduisant de la verdure entre les rails (obs. 5 à Issy) et en aménageant des voies cyclables (obs. 16 et 37 à Paris, 21 à Issy),
- 6 Préservation de la PCF pour y développer une voie verte (obs. 16 à Paris) ou du transport de fret (proposition d'Issy-l'écologie : obs. 21 et 27 à Issy).

### **Point de vue des maîtres d'ouvrage (dans l'ordre des arguments du public listés ci-dessus)**

1. Nouveau quartier desservi : c'est un des objectifs de l'opération (p. 5 des Notices explicatives du dossier d'enquête) : *"améliorer la desserte locale des quartiers Ouest et Nord d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves ainsi que du sud du XV<sup>e</sup> arrondissement de Paris coupé du reste de l'arrondissement par le boulevard périphérique"*. M. Baupin a confirmé au cours du débat à la réunion publique de Paris, l'intérêt de cette desserte (cf. Compte-rendu de la réunion publique fde Paris XV<sup>e</sup>) : *"il faut comparer : si on prend en compte la population desservie que par le T2, effectivement elle est supérieure sur la PCF, mais en revanche si on prends en compte le TMS en plus, vu sa proximité immédiate, on dessert plus de monde, c'est la raison du choix, notamment pour les quartiers Nord d'Issy-les-Moulineaux."*
2. Pénétrante, spéculation et densification : ces considérations ne sont jamais abordées par les maîtres d'ouvrage et renvoient à des questions fondamentales de l'urbanisme et de la science économique ; elles concernent plutôt le PLU de Paris.
3. La coulée verte : la promesse d'une coulée verte, qui ne fait pas partie du projet à l'enquête, a été rappelée néanmoins par M. Philippe Goujon, représentant le maire du XV<sup>e</sup> à la réunion de Paris : *"nous avons eu l'engagement de la ville de Paris pour la coulée verte, dont nous venons de parler, sur la Petite Ceinture ferroviaire, à partir du moment où celle-ci n'accueillait pas le tramway, de façon à pouvoir relier le parc Citroën et le parc George Brassens."*
4. Gêne à l'automobile : M. Baupin a confirmé ce choix à la réunion publique d'Issy-les-Moulineaux : *"Ce projet T2 s'inscrit ainsi dans le cadre de la politique municipale sur les déplacements, mais également, et surtout, dans celui du Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile de France, s'imposant à toutes les communes, et entraînant l'obligation de diminuer le trafic automobile. Paris s'y attelle depuis plusieurs années et la circulation a déjà baissé d'environ 10%. Cela prouve que l'objectif n'est pas irréalisable"*.
5. Végétalisation et vélo : il s'agit d'un des objectifs de l'opération (p. 5 des Notices explicatives du dossier d'enquête) *"valoriser le paysage urbain à l'occasion du réaménagement des espaces publics traversés"*. Denis Baupin l'a redit dans sa présentation du projet en réunions publiques : *"C'est aussi l'occasion d'offrir une rénovation des espaces publics et paysagers pour donner un nouveau visage à la*

*voirie urbaine*". La meilleure utilisation du vélo fait partie des objectifs du PDU rappelés également dans les objectifs de l'opération.

6. PCF utilisée pour le fret ou une voie verte : pas de point de vue exprimé par les maîtres d'ouvrage.

#### **Point de vue de la commission** (dans l'ordre des arguments du public listés ci-dessus)

- 1- Nouveau quartier desservi : effectivement, le tracé "sud", objet de la présente enquête, dessert un quartier (Sud du 15<sup>e</sup> et Nord d'Issy) qui ne serait pas desservi par le tracé sur la PCF. Mais, la variante 1b par la PCF desservirait l'Hôpital Pompidou, France Télévision et des immeubles de bureaux, dont le Ponant, ainsi que des logements et le Parc André Citroën, qui pourrait ainsi attirer des utilisateurs arrivant par le tramway. Tout ce quartier a constitué la ZAC Citroën-Cévennes et sa densité en emplois est bien visible sur la carte de l'étude d'impact au dossier (partie 3, p. 28). Or, non seulement ce quartier dispose encore de surfaces à construire pour des bureaux et des logements, mais, entre Issy-les-Moulineaux et la gare RER C du boulevard Victor, d'autres bâtiments sont en projet (p. 35 de l'étude d'impact du dossier d'enquête) :
  - hôtel de 250 chambres quai d'Issy,
  - 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux à la place des bâtiments Fiat-Alfa Romeo,
  - restructuration de l'emprise du Ministère de la Défense, de la tour EDF,
  - extrémité nord de la ZAC Forum Seine

Toutes ces surfaces de bureaux (12 000 emplois selon M. Santini à la réunion publique de Paris) et hôtelières, constituant le pôle "quai d'Issy", pourraient éventuellement être accessibles par une station supplémentaire sur la variante 1b au niveau du Périphérique entre "Issy-Val-de-Seine" et "Bd-Victor", qui desservirait alors mieux la DGAC et les autres développements sur les terrains de l'héliport.

Autour de la station "Bd Victor" et de cette autre station possible, il y aura à terme une quantité de voyageurs potentiels plus importante qu'aux alentours de l'Aquaboulevard, qui attire lui-même une clientèle plutôt jeune et plutôt en dehors des heures de pointes (au moins de celles du matin) et pas forcément utilisatrice du tramway. Le nombre de deux-roues, surtout motorisés, stationnant surtout le soir sur son parvis est là pour le montrer.

Certes le tracé "sud" dessert des habitants et des emplois qui ne le seraient par aucun mode lourd si le tracé par la PCF était choisi, alors que le pôle du quai d'Issy-les-Moulineaux est desservi de toute façon par le RER C et le TMS, comme l'a souligné la mairie de Paris lors des réunions publiques. Mais desservir des populations n'a aucun sens dans l'absolu, puisqu'il s'agit de proposer des transports en commun suffisamment attractifs pour avoir des voyageurs dans les rames. Or le tracé "sud" dessert des populations nouvelles pour la direction Val de Seine-La Défense, mais les oblige à une correspondance avec le métro ou le TMS pour toutes les autres destinations, ce qui leur apporte peu de progrès par rapport aux bus actuels. Par contre, les populations habitant ou travaillant autour de la station RER C "Bd Victor" (nombreuses à terme, nous l'avons vu) seront obligées d'effectuer une correspondance à "Porte de Versailles" entre TMS et T2 pour se rendre vers Issy-Val de Seine et La Défense, après un détour vers l'est pénalisant en temps de transport.

Au total, comme le confirme indubitablement la différence des taux de rentabilité interne entre les deux tracés, p. 59 de l'étude d'impact (23,1 % pour le tracé 1b par la PCF, 21,8 % pour le tracé 2 par le sud périphérique), la variante PCF est globalement plus avantageuse pour la société.

Se focaliser sur les avantages indéniables apportés à certains ne doit pas faire oublier les inconvénients apportés à d'autres, surtout si ces derniers sont les plus nombreux. **L'argument de la desserte de quartiers nouveaux ne peut être considéré sans mise en perspective, tant quantitative que qualitative**, surtout s'il est possible de desservir autrement les quartiers en question en maintenant une partie des bus actuels. En outre, le fait que deux fois plus de trains du RER C s'arrêtent à "Bd Victor" (32 trains/heure à l'heure de pointe) qu'à "Issy-Val de Seine" (16 trains/heure à l'heure de pointe) est un des éléments qui expliquent le taux de rentabilité supérieur de la variante PCF par rapport à la variante sud.

Quant à l'argument des liaisons de banlieue à banlieue, il mérite deux remarques :

- Le tracé sud n'est pas plus un tracé de banlieue à banlieue que le tracé PCF, si ce n'est qu'il dessert un petit morceau de banlieue en plus vers Paris, mais il s'agit néanmoins d'une liaison Paris-banlieue, comme l'a précisé M. Baupin lors de la présentation du projet en réunions publiques : *"Les enjeux urbains consistent à renforcer les liaisons Paris-banlieue et la desserte des habitants d'Issy-les-Moulineaux et du XV<sup>e</sup> arrondissement de Paris"*.
- Les Franciliens demandent des liaisons de banlieue à banlieue, mais cela ne veut pas dire qu'ils les utiliseraient une fois construites : seules les études de trafic et de rentabilité (interne ou externe) permettent de savoir de quelle manière l'argent public doit être dépensé à bon escient ; les difficultés actuelles de réalisation du "grand tramway" et des tangentiels SNCF montrent la différence qui peut exister entre des désirs exprimés sans en connaître les coûts et des réalités qui se révèlent ensuite très coûteuses, notamment du fait de demandes de protection phoniques émanant des riverains ! Curieusement, cette demande de liaisons banlieue-banlieue émane de riverains qui s'opposent à la réutilisation de la PCF, alors que cette ligne constituerait à moindre frais une excellente liaison entre les villes limitrophes de Paris.

2- Pénétrante, spéculation et densification : la crainte de voir le T2 se transformer en une nouvelle *"pénétrante de Paris entraînant spéculation, densification et disparition des espaces verts"* (exposée aussi dans le courrier 4, qui y rajoute la crainte des tours) attire les remarques suivantes de la commission :

- La pénétrante (ou le doublon entre PCF et TMS). Une seule personne demande que le T2 pénètre dans Paris (obs. 50 à Paris) par *"le trajet du bus 80"*. La principale demande des opposants au tracé proposé est de faire passer le T2 par la PCF avec espoir de le voir poursuivre un jour plus à l'est, voire jusqu'à la Porte de la Chapelle. Il ne s'agit donc pas d'une pénétrante, mais d'une ligne circulaire amenée ultérieurement à desservir des quartiers non desservis par un mode ferré, notamment à l'Est de Paris où la PCF s'éloigne des boulevards des Maréchaux : demande tout à fait symétrique au premier argument ci-dessus en faveur du projet, qui est de desservir le Nord d'Issy-les-Moulineaux ! Jusqu'à la Seine à Masséna, la poursuite du T2 sur la PCF est présentée par divers riverains comme faisant doublon avec le TMS (obs. 25 à Paris...), mais une rapide comparaison avec la ligne de métro circulaire constituée des lignes 2 et 6 montre :
  - Que 2 lignes de tramway (PCF + TMS) transporteraient de 100 à 200 000 voyageurs par jour, moins qu'une ligne de métro,

- Que leur coût cumulé serait entre 45 et 60 M€ par kilomètre, moins qu'une ligne de métro (coût estimé entre 75 et 150 M€/km),
- Que le tissu urbain le long de la ceinture de Paris n'est pas moins dense que celui qui est desservi par les lignes 2 et 6 du métro, et qu'il est tout à fait envisageable de le desservir par un système d'un coût et d'une capacité analogues à ceux d'un métro,
- Que l'ensemble PCF + TMS aurait l'avantage de fonctionner à l'image du métro de New York : des rames omnibus (le TMS) et des rames express (sur la PCF).

La poursuite d'un tramway au-delà de la Porte de Versailles sur la PCF est donc totalement cohérente avec les objectifs du PDU, qui sont de favoriser les transports en commun et de lutter ainsi contre la voiture ; il n'y a aucune raison de considérer a priori comme non souhaitable une extension des transports en commun, fût-elle en pénétrant dans Paris, sauf si, et seulement si, sa rentabilité sociale n'était pas estimée suffisante.

#### **Que dit le SDRIF ?**

(p. 145) *"Le schéma de transports en commun retient les liaisons suivantes :*

*(...) la réutilisation de la petite ceinture sud de boulevard Victor à Cité Universitaire et éventuellement jusqu'à Maison-Blanche ou Porte d'Ivry avec un accès technique à la gare des Gobelins ; à terme, une réutilisation de la petite ceinture Est pourrait par ailleurs être envisagée ;".* Le raccordement du T2 (appelé alors Tramway Val de Seine) à la PCF est explicite sur la carte (p. 144) mais pas dans le texte.

#### **Que dit l'IAURIF ?**

Le choix de la construction d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux pourrait rendre obsolète l'ambition du SDRIF de 1994. Mais comme le fait le rapport de la commission d'enquête sur le TMS, rappelons l'état des réflexions sur l'emprise de la PCF lors de l'élaboration du SDRIF, regroupées dans l'étude de l'IAURIF de 1989 intitulée : *"Remise en service de la Petite Ceinture Sud"* :

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

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

Une carte (p. 31) mentionne 8 tronçons où la couverture de l'emprise en tranchée est jugée *"indispensable"* (la station "Porte de Versailles" et la sortie Ouest du tunnel de Vaugirard, pour la partie qui concerne le tracé 1b du T2).

Bien que l'IAURIF ne le précise pas, il semble que les travaux envisagés visaient à construire sur la PCF un système de transport similaire à la ligne C (VMI). On relève que la même carte signale quatre tronçons (trois dans le 15<sup>e</sup> arrondissement et un dans le 14<sup>e</sup>) qu'il conviendra d'équiper de protections phoniques.

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

#### **Que dit la LOTI ?**

L'article 3 de la loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) précise que *"la politique globale des transports optimise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants"*.

**Article 3 modifié par Loi 99-533 1999-06-25 art. 41** JORF 29 juin 1999.

*La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. Elle tient compte des coûts économiques réels à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers.*

(...)

*Elle optimise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées.(...)*

### **Chapitre III : Des infrastructures, équipements, matériels et technologies.**

**Article 14 modifié par Loi 99-533 1999-06-25 art. 43** JORF 29 juin 1999.

*Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux dont ceux des atteintes à l'environnement. (...)*

L'IAURIF, puis le SDRIF, non seulement préconisent l'emploi de la PCF comme emprise pour une ligne de transport en commun, mais disent même qu'on ne peut pas envisager qu'il n'y ait pas de ligne de transport en commun sur cette emprise, pour des questions d'urbanisme !

La LOTI préconise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants et demande des choix fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération.

**La commission note que tous les textes de l'Etat et de la région Ile de France sont en faveur du développement des transports en commun, surtout là où existent déjà des infrastructures, et explicitement sur la PCF. De plus, les choix doivent être fondés sur l'efficacité économique et sociale, ce qui serait exactement le cas du tracé du T2 sur la PCF.**

- La densification. Contrairement à ce que croient beaucoup de défenseurs de l'environnement, la densité n'est pas mauvaise pour l'environnement. La recherche (notamment celle des Australiens, Newman et Kenworthy, dans leur étude de 1989 sur 31 agglomérations du monde) a établi la corrélation entre faibles densités et usage de l'automobile. D'une manière générale, la densité permet de faire des économies d'échelle sur toutes les infrastructures du seul fait qu'elle augmente le nombre d'usagers potentiels par kilomètre, que ce soit en terme d'investissement ou d'exploitation : transports (route, fer), distribution d'énergie (électricité, gaz), communications (téléphone, câble, couverture hertzienne...), eau, égouts, drainage des eaux de pluie, collecte des déchets, chauffage urbain ou encore réseaux de froid. On économise sur tout en rapprochant les gens les uns des autres. On peut ainsi observer en France que l'usage des transports en commun, de la marche à pied, et même du vélo comme mode de déplacement, augmente en fonction de la densité des tissus urbains. La proportion de déplacements faits en transports en commun est beaucoup plus importante à Paris qu'en banlieue et surtout qu'en grande

banlieue et même qu'à la campagne. La conséquence en est que, plus un tissu urbain est dense, moins ses habitants produisent de gaz polluants ou à effet de serre. Cela ne se voit pas, parce qu'un très grand nombre de Parisiens polluant peu par personne engendrent plus de pollution qu'un petit nombre de ruraux polluant beaucoup chacun ! Logiquement on construit des transports en commun ferrés et confortables là où des gens sont susceptibles de les prendre, c'est-à-dire dans le cœur des grandes villes, et tout aussi logiquement les habitants des tissus les plus denses ont moins de voiture qu'en tissu peu dense. C'est pour cela que le SDRIF de 1994 préconisait de densifier les pôles bien desservis en transports en commun, de façon à éviter que les habitants et les emplois ne s'installent loin de toute gare, incitant ainsi toujours plus de gens à se déplacer en voiture. Refuser la densification des tissus existants revient en effet à renvoyer les gens en périphérie et à provoquer ainsi une augmentation de l'usage de la voiture, soit le contraire des objectifs du PDU. **On peut s'opposer à la densité pour défendre son cadre de vie, c'est-à-dire son intérêt particulier, mais certainement pas au nom du développement durable ou de l'intérêt général !**

- La spéculation. Spéculer (du latin *speculari* : "observer", qui a donné *speculum*), en économie, c'est calculer, c'est-à-dire investir pour en tirer une plus-value, parce que l'observation des besoins futurs laisse penser que le prix de cet investissement montera. Le logement est le bien le plus sujet à spéculation, parce que la rareté des terrains les mieux situés fait que la satisfaction du besoin de logements est difficile à atteindre. Tout le monde sait que, dans les tissus urbains denses, l'offre ne correspondra pas à la demande dans les décennies à venir. Surtout qu'à la rareté des terrains, s'ajoute la lutte farouche des citoyens s'opposant presque partout à la densification, ainsi que toutes sortes de dispositions destinées à protéger les locataires pour des raisons, à l'origine, sociales, mais qui limitent la rentabilisation des investissements immobiliers de logement. Toutes les limitations apportées à la spéculation finissent, par effet pervers, par limiter la construction. L'hiver 1954, avec l'action d'éclat de l'abbé Pierre, a été le premier épisode marquant d'une crise qui se poursuit aujourd'hui, où le manque de logements locatifs en Ile de France est la conséquence lointaine d'une politique de limitation des loyers ayant débuté durant la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale. Pour que la demande future de logements soit satisfaite à un coût acceptable par presque tous, il ne faut pas empêcher la spéculation, qui est le meilleur moyen de garantir les logements de demain.

La réticence manifestée par l'ASEV envers la spéculation est surprenante de la part d'une association défendant des propriétaires riverains, qui s'inquiètent du risque de dépréciation de leur bien avec le passage d'un tramway sur la PCF ! Leur inquiétude pour l'avenir du produit de leur épargne est la preuve qu'ils entendent bien spéculer sur leur logement, c'est-à-dire en tirer une plus-value à un moment ou à un autre, pour eux-mêmes ou leurs héritiers. De cette manière, ils ne font que se comporter en citoyens avisés, soucieux de leur avenir et de celui de leurs enfants, et s'il n'y a rien en cela à leur reprocher. Mais il est un peu incohérent de reprocher à d'autres de reproduire ce comportement ailleurs dans Paris, que ce soit le long d'une pénétrante ou le long d'une ligne circulaire comme le serait la PCF !

La crainte de la spéculation est tout aussi incohérente de la part de riverains de la PCF, quand on considère que, si des spéculateurs achètent des logements le long d'une ligne de transports en commun, c'est qu'ils espèrent que cette ligne va donner de la valeur à leur logement. Le même raisonnement appliqué à la PCF devrait enthousiasmer ses riverains à l'idée que leur logement va ainsi prendre de la valeur, et non pas les remplir de crainte. Ce point sera réexaminé plus loin à propos de la coulée verte.

En outre, si la spéculation est liée à la fourniture d'une bonne accessibilité aux emplois; aux loisirs et à des services de toutes sortes, et si la correspondance du T2 assurée avec le métro (lignes 8 et 12) est jugée suffisante, alors la spéculation se développera le long de ces lignes de métro. Si une spéculation devait se développer le long d'un prolongement du T2 dans Paris, ce serait la preuve que ce prolongement apporte un "plus" en termes d'accessibilité. On ne peut en effet pas dire que le métro suffit et qu'une nouvelle pénétrante serait inutile mais susciterait quand même la spéculation.

La spéculation va là où existent des besoins futurs, et si une ligne de transports en commun suscite de la spéculation, c'est tout simplement qu'elle va attirer des logements et des emplois heureux de l'accessibilité que cette ligne va leur procurer. Il y aura des voyageurs dans les trains et moins de voitures dans les rues. L'argent public aura été bien dépensé et l'urbanisme sera plus "durable".

**Tout propriétaire devrait donc se réjouir de l'arrivée de transports en commun de qualité dans son voisinage, et toute spéculation ne peut qu'avoir des conséquences positives pour son bien.**

- La disparition des espaces verts. Cette crainte est souvent associée à la densification, de manière assez logique, puisque la multiplication des constructions a tendance à limiter la surface au sol laissée aux espaces verts. Mais le Parc André Citroën est un exemple où les urbanistes ont préféré, dès la conception du quartier, augmenter la densité alentour pour préserver un grand espace vert. Densifier permet à la fois de créer des quartiers attrayants, du fait même de leur densité, et de laisser de beaux espaces verts, du fait que les m<sup>2</sup> ont pu être construits en nombre suffisant dans le pourtour dense du parc. Bien que Le Corbusier, dans la charte d'Athènes, ait préconisé de construire en hauteur pour libérer des surfaces au sol, la densité peut être atteinte par d'autres formes urbaines que les tours. Mais les gens non avertis ont une faible perception de la densité urbaine : ils considèrent comme denses et "bétonnées" nombre de cités HLM, en réalité peu denses et couvertes d'espaces verts (de mauvaise qualité) et, a contrario, considèrent peu denses des quartiers cossus, à la fois prisés et très denses, comme les quartiers haussmanniens de Paris entourant les parcs Monceau, Montsouris ou des Buttes Chaumont. **La densité (avec ou sans tours) permet paradoxalement l'existence d'espaces verts de bonne qualité** (notamment parce que l'entretien nécessaire et coûteux de ces espaces verts peut alors être correctement réalisé puisque la densification apporte davantage de rentrées fiscales).

De plus, et la revendication pour une coulée verte sur la PCF en est une preuve, l'espace urbain contient beaucoup d'interstices, dans lesquels il est possible de créer des couloirs plantés, des corridors herbeux, des mini-bosquets ou des jardins sauvages, tels que la mairie de Paris en crée justement actuellement. Sans oublier toutes les plantes sur les balcons et les terrasses ou grimpant sur les murs pignons, voire des murs plantés, qu'on devrait voir



bientôt à Paris. La ville, même dense, peut être très verte, ce qui montre d'ailleurs que si la coulée verte n'était pas réalisée sur la PCF, cela affecterait peu la quantité de verdure que Paris peut espérer voir s'épanouir.

3- La coulée verte : il s'agit de l'aménagement en circulation verte pour piétons et promenade sur l'ancienne PCF entre le Parc Georges Brassens et le Parc Citroën et au-delà les bords de Seine. Cet argument de l'ASEV et de l'association Petite Ceinture Espace vert est celui de la coulée verte, repris par la plupart des observations favorables au projet. *"Vivre dans un cadre de vie aéré et vert est la fonction première de la cité"*, écrit Christian Chollet (courrier 4 et courriel 38), architecte-urbaniste, membre du conseil d'administration de l'Association pour les Espaces Verts, participant à des commissions extra-municipales pour le PLU, notamment à la commission "Environnement & développement durable". *"Priorité à des continuités vertes"*, *"Espaces verts facteurs de qualité de la vie : quand on saura mesurer à leur juste prix les espaces verts et la qualité de la vie, on pourra faire des comparaisons financièrement chiffrées..."* Cet argument de l'espace vert, indispensable à la qualité de la vie et d'une valeur inestimable, appelle les réponses suivantes de la commission :

- La mesure de la valeur des espaces verts. Il est tout à fait possible d'estimer une valeur monétaire pour un espace vert, notamment par la méthode des prix hédoniques, extrapolée à partir des valeurs immobilières de son voisinage. Cela revient à dire que le niveau de spéculation est une mesure de l'utilité sociale des aménagements. Tout bien a une valeur qui dépend des services et agréments qu'il peut apporter à son possesseur et à l'ensemble des futurs acquéreurs. Nous payons un appartement pour le gîte qu'il constitue, mais celui-ci sera d'autant plus cher qu'il aura de qualités intrinsèques (isolation contre les intempéries, confort, taille...) et que son environnement sera pourvu en avantages (emplois, transports, commerces, services, vue, calme, exposition au soleil, espaces verts...). En théorie, une comparaison des prix d'achat de différents appartements semblables en tous points, mais se différenciant par la qualité des espaces verts proches, donnera une idée du prix que les acheteurs sont prêts à payer pour un espace vert de bonne qualité. En réalité, on utilise des méthodes économétriques plus sophistiquées, si bien que la valeur "hédonique" d'un espace vert est mesurable même sans être dans le cas théorique ci-dessus.
- Le caractère absolu du besoin d'espaces verts. L'observation des prix de l'immobilier à Paris permet de voir aisément que, si les quartiers proches des grands parcs parisiens ou des bois de Boulogne et de Vincennes sont prisés, ils sont concurrencés, en prix au m<sup>2</sup>, par des quartiers sans espaces verts (Opéra, 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup>, Etoile...). Car l'espace vert n'est qu'un agrément parmi d'autres. L'espace vert est utile au cadre de vie au même titre que l'accessibilité ou l'animation commerciale, chacun arbitrant pour ses choix de logement en fonction de ses attentes propres. La coulée verte serait donc un "plus" pour le quartier, tout comme le serait une bonne desserte en tramway sur la PCF s'ajoutant à celle du TMS, les habitants appréciant la desserte n'étant pas forcément ceux qui plébiscitent la coulée verte. Il n'y a pas de "besoin absolu" des habitants en espaces verts, mais un simple besoin relatif, personnel, et on ne peut nullement dire que *Vivre dans un cadre de vie aéré et vert est la fonction première de la cité*. La cité a d'abord eu dans l'Histoire les fonctions

de loger ses habitants de manière décente à un prix acceptable et de leur procurer un emploi, des services et des loisirs accessibles en un temps acceptable. Les espaces verts, qui occupent une place importante dans les revendications sur la ville, ne semblent pas confirmer cette importance dans les choix réels des individus. L'augmentation récente des prix de l'immobilier sur les hauteurs de l'Est parisien, peu riches en espaces verts, montre que des acheteurs attachent plus d'importance à l'accessibilité, à la vue ou à l'animation commerciale. Certains acceptent de se déplacer sur quelques kilomètres pour profiter des grands parcs parisiens et des bois, comme d'autres pourraient le faire par le T2 sur la PCF pour rejoindre le parc André Citroën. Lors de la 2<sup>e</sup> concertation préalable, les objectifs annoncés du prolongement du T2 mentionnaient *"le tramway T2 constituera un lien entre (les pôles de loisirs situés à proximité de l'héliport) et les espaces verts du Val de Seine, notamment le Parc de St Cloud"*.

**L'espace vert n'est pas un "besoin absolu", mais seulement relatif, et peut être accessible par transports en commun pour une grande partie de la population.**

- Le besoin de continuité entre espaces verts ou de coulée verte. Les personnes qui fréquentent le parc Georges Brassens ou le parc André Citroën, comme espaces de proximité, n'ont en général pas le besoin, ni le temps de se promener entre l'un et l'autre. Disposer d'un cheminement planté est agréable, et il y a dans nos villes un besoin de verdissement généralisé des rues et des constructions, mais pourquoi faudrait-il verdir plus spécifiquement les cheminements entre parcs, si ce n'est pour offrir la possibilité d'une longue promenade "comme à la campagne", qui ne serait parcourue que rarement par la plupart des citoyens ? Des coulées vertes ont été aménagées à la place de voies ferrées à Paris sur l'ex-ligne de la Bastille, à Colombes, à Bobigny ou à Caluire près de Lyon. Elles n'attirent vraiment du monde que lors des week-ends à la belle saison, c'est-à-dire durant un temps total très limité à l'échelle de l'année. La nuit ou les jours de semaine en hiver, la faible fréquentation de ces coulées vertes peut les rendre peu sûres. Si l'aménagement d'une coulée verte s'oppose à l'utilisation de l'emprise par un tramway, se pose alors la question de la rentabilité interne de chaque aménagement. Le tramway, utilisant l'emprise les 5/6 du temps pour la fonction "déplacement", s'avérera alors sans doute plus utile que la coulée verte, dont la fonction "loisir" peut être satisfaite différemment. Faut-il importer la campagne à Paris ou faciliter l'accès à la campagne depuis Paris ? Cette question de la faible durée d'utilisation sociale d'une coulée verte, pour les habitants d'un quartier, ne se pose toutefois pas pour ses riverains immédiats, parce que ceux-ci ont le privilège de profiter de sa vue en permanence.

Au sein d'un quartier, ceux qui profitent le plus d'une coulée verte sont ses riverains immédiats, pour le calme et la vue qu'elle leur procure, totalement à l'inverse d'un tramway, qui, lui, profite le moins aux riverains immédiats du fait de ses nuisances, qui viennent réduire, au détriment des seuls riverains, les avantages dont profite le reste du quartier. Toutefois le tramway sur la PCF n'empêcherait pas la mise en place d'une coulée verte sur une partie de son emprise, et la coulée verte n'empêcherait pas le bruit, ni les comportements indéliques de certaines personnes au détriment des riverains. Même pour les

riverains immédiats de la PCF, l'arbitrage entre un tramway et une coulée verte est moins simple qu'il n'y paraît.

Par ailleurs, si une liaison verte entre les Parcs Citroën et Georges Brassens est envisageable, en revanche, passer l'intégralité de la PCF en aménagement paysager apparaît utopique, notamment en raison des nombreux tunnels sous lesquels elle doit passer.

Enfin, RFF tient à garder la possibilité de réutiliser l'emprise de la PCF et tout aménagement paysager doit y être réversible, ce qui limitera forcément la somme des investissements raisonnablement envisageables si leur pérennité n'est pas assurée.

- Les intérêts particuliers liés aux espaces verts. Cet argument n'est pas énoncé par les associations de riverains, mais plusieurs en parlent (obs. 10, 18, 31, 35 à Paris, courrier 2), l'observation 10 s'opposant à *"un moyen de transport qui amènera à la porte de mon immeuble une descente de voyageurs, fera disparaître les petits oiseaux et dévaluera donc les appartements de la résidence, la ligne étant trop proche"*. Dans le Sud du 15<sup>e</sup>, il est difficile de savoir aujourd'hui, de la prolongation du T2 sur la PCF avec poursuite vers l'Est, ou de la coulée verte, laquelle ferait le plus monter le prix de l'immobilier pour chaque immeuble. Pour les habitants du quartier, le tramway sera sans doute le principal facteur de spéculation du fait de son utilisation plus forte, reflet d'un besoin général plus grand que pour une coulée verte. Mais il est certain que, pour les riverains immédiats de la PCF, la question ne se pose pas dans les mêmes termes que pour le reste des habitants et employés du quartier : outre les avantages indéniables de l'accessibilité améliorée vers les Haut de Seine, ils auraient à en subir les nuisances. Dans leur esprit, les nuisances du tramway seraient supérieures à celles de la coulée verte, car ils semblent oublier qu'une coulée verte mal surveillée peut amener de la délinquance bruyante certains soirs d'été, voire même des effractions. Dans ces conditions, face aux avantages du même ordre que présentent pour eux le T2 sur la PCF et la coulée verte, ils comptabilisent surtout les nuisances qu'ils estiment différentes entre les deux aménagements. Ils éliminent celui qui leur fait apparemment perdre le plus.

**Tout aménagement possède une valeur mesurable ; une coulée verte n'est en rien nécessaire de manière absolue à la qualité de vie d'un quartier, mais les riverains en tirent un avantage particulier certain (la vue permanente) et des nuisances estimées faibles (le bruit des promeneurs), alors qu'ils pensent subir des nuisances particulières fortes d'un tramway (le bruit) et des avantages estimés faibles en comparaison (accessibilité et vue sur une plus petite coulée verte). Ils choisissent la moindre nuisance.**

- 4- La gêne à l'automobile : il s'agit d'une politique revendiquée par la mairie de Paris. La voiture individuelle apporte tellement d'avantages dans les déplacements (où je veux, quand je veux, avec qui je veux) que favoriser les transports plus économes en énergie et donc en pollution (transports en commun, vélo, marche...) ne peut se faire sans limitation de la place laissée à l'automobile. Laisser se concurrencer sur la voirie des bus et des automobiles donnera physiquement l'avantage à ces dernières : l'encombrement et les arrêts fréquents du bus le ralentiront, laissant de fait davantage d'espace public de circulation aux automobilistes qu'aux usagers des bus. Il y a donc une nécessité de faire circuler les transports en commun sur des sites propres, leur

redonnant une vitesse concurrentielle par rapport à la voiture. Mais cet aménagement est en général insuffisant pour donner un avantage décisif à des bus ou des tramways, qui gardent beaucoup d'inconvénients intrinsèques au fait d'être collectifs : promiscuité, attente, arrêts et donc vitesse peu élevée, desserte porte à porte non assurée... Face à cette problématique, il n'existe guère que deux solutions :

- Le péage urbain, qui limite le nombre des voitures à l'entrée dans la ville en rendant plus chère son utilisation. C'est ce qu'a fait Londres en mars 2003 avec des résultats probants : augmentation du nombre de bus et de leur utilisation et des cyclistes, diminution du nombre de voitures circulant dans la zone sous péage et des embouteillages. De plus, les couloirs de bus sont surveillés par des caméras vidéo, notamment installées dans les bus, avec possibilité d'adresser des amendes non contestables aux contrevenants.
- La limitation par l'infrastructure, comme à Paris, qui crée des couloirs pour les bus et/ou les cyclistes et supprime des files pour la circulation automobile. Ce système a l'inconvénient de demander des investissements sans contrepartie financière (contrairement au péage) et de compter sur l'embouteillage permanent pour rester dissuasif. C'est en effet la congestion de la voirie qui est censée pousser l'automobiliste à annuler ou reporter son déplacement ou à le faire avec un autre mode. Dès qu'il pense que son trajet ne sera pas embouteillé, il aura tendance à reprendre sa voiture. Le tramway sur voirie a l'avantage de nécessiter un site propre pour aller plus vite et donc de limiter la place de l'automobile de manière peu contestable. Mais rien n'empêcherait la ville de Paris de limiter la voirie par d'autres moyens : une voie de circulation peut être neutralisée pour des aménagements paysagers ou de voies en site propre pour des bus, qui seront nécessaires pour desservir le Nord d'Issy-les-Moulineaux si le tramway ne passe pas par le tracé sud.

5- Végétalisation et vélo : A l'instar de la gêne délibérée à la voiture, la végétalisation et l'aménagement de voies cyclables peuvent être réalisées sans le tramway, même si celui-ci faciliterait leur acceptation par les automobilistes. La mairie de Paris est justement en train d'aménager des couloirs cyclables et des couloirs de bus, qui suppriment une voie de circulation automobile par sens sur divers boulevards.

**Tramway et redistribution de l'espace de voirie sont deux projets indépendants, même si l'un peut être l'occasion de réaliser l'autre.**

6- PCF utilisée pour le fret ou une voie verte : Ce dernier argument peut difficilement s'accorder avec celui des riverains : une voie cycliste sur la PCF pourra être assez bruyante si elle a du succès (avec le risque de ne pouvoir y empêcher les 2-roues motorisés), et surtout des trains de fret sur la PCF seront bien plus bruyants que des tramways pour voyageurs.

### 3.2.2.2 - Contre le tracé "sud" proposé :

#### Point de vue du public

Rappelons les raisons principales des "contre" :

- 66 se déclarent contre le tracé retenu, dont :
  - o 61 se prononcent explicitement en faveur de la PCF, c'est-à-dire pour la variante 1b soumise au public lors de la concertation préalable,
  - o 1 propose un terminus en boucle par la PCF, en joignant le tracé 2 à la PCF par les parkings du fond du Parc des Expositions et la gare de Vaugirard.
  - o 2 sont en faveur de l'interconnexion avec le TMS.

Notons tout d'abord que les 2 contre-propositions des opposants sont impossibles à réaliser:

- Le terminus en boucle par le fond du Parc des Expositions et la PCF, rejointe au niveau de la gare de Vaugirard, supposerait de faire passer le T2 à travers le Parc à partir de l'avenue Ernest Renan jusqu'à l'avenue de la Porte de la Plaine, et de revenir ensuite à la gare de Vaugirard par cette avenue et ensuite de faire monter la voie du tramway sur l'emprise de la PCF. Même si l'objectif de desservir au mieux le Parc et le quartier de l'Hôpital Européen Georges Pompidou est louable, la proposition d'itinéraire semble irréaliste et n'a pas été étudiée par les maîtres d'ouvrage. Le coût en serait de toute façon prohibitif au regard des populations supplémentaires desservies ;
- L'interconnexion avec le TMS est désormais impossible :
  - Soit on souhaite faire passer le T2 sur les rails du TMS, mais cela est impossible pour plusieurs raisons
    - i. Largeur différente des rames : 2,65 m pour le TMS, 2,40 m pour le T2, qui se trouverait éloigné des quais du TMS de plus de 15 cm, ce qui serait dangereux,
    - ii. Longueur différente des quais : 60 m pour une rame double du T2 de 2x33 m, 45 m pour les rames du TMS ; en effet le TMS est un tramway urbain, devant limiter sa longueur pour faciliter son passage aux intersections de rues, alors que le T2 circule de La Défense à Issy-Val de Seine en site propre intégral, et donc sans contrainte de longueur. Il faudrait donc construire pour les stations communes des quais de 60 m, difficiles à insérer sur le boulevard Victor, déjà passablement encombré par le TMS lui-même et ses stations de 45 m.
  - Soit on fait passer les rails et les stations du T2 parallèlement à ceux du TMS, mais alors c'est la place qui manque sur le boulevard Victor.

En outre, la fréquence de passage de ces 2 lignes de tramway, avec la priorité aux feux annoncée, engendrerait des embouteillages ingérables si elles devaient passer sur le même itinéraire.

Cette impossibilité de connexion avec le TMS a été expliquée lors des réunions publiques, à Paris le 1<sup>er</sup> juillet et à Issy-les-Moulineaux le 7 juillet, alors que ces 2 observations ont été portées à Paris les 26 juin et 7 juillet. Sans doute, la personne anonyme qui a porté son observation le 7 juillet n'avait-elle pas assisté à la réunion publique de Paris. En outre deux personnes (obs. 6 et 12 d'Issy, l'une avant et l'autre après la réunion publique du 7 juillet) se prononcent en faveur du projet, tout en

regrettant la non continuité avec le TMS. Le regret exprimé par ces observations est celui de ne pouvoir poursuivre un voyage sans rupture de charge entre une station du T2 actuel et une autre sur le trajet futur du TMS. Toutes ces personnes rejoignent, par ce désir de non rupture de charge, un argument avancé par les opposants au tracé proposé, qui voudraient revenir à la variante 1b par la PCF dans le but de poursuivre le T2 ultérieurement sur tout le pourtour Sud, Est et Nord de Paris.

Compte tenu de ces remarques, il apparaît que les deux opposants au projet, comme celui qui propose un terminus en boucle par la PCF ou ceux qui souhaitent une interconnexion au TMS, s'opposent en réalité, soit au principe du tracé sur voirie, soit à la non desserte du quartier de l'Hôpital Pompidou, soit à la non poursuite du T2 vers l'Est parisien, arguments principaux des défenseurs de la PCF, notamment des associations Orbital, Sauvegarde Petite Ceinture, AUT Ile de France, Rocade de Paris, Environnement et habitants XV<sup>e</sup>, Aménagement Population du XV<sup>e</sup> arrondissement, Fédération nationale des associations de sauvegarde des sites et ensembles monumentaux, et de la CICA XV<sup>e</sup> Transports.

Nous pouvons ainsi dire que les 66 observations contre le tracé du projet le sont toutes pour les arguments suivants :

1. Les critères socio-économiques de l'étude d'impact (p. 59 du dossier d'enquête) montrent clairement une rentabilité interne plus forte pour la variante 1b "PCF" (23,1 %) que pour la variante 2 "sud" (21, 8%). Le trafic par la PCF serait plus important (7200 voyageurs en pointe, contre 5500, 11 millions de voyages par an, contre 8,5). La population desservie serait plus importante (47 000 contre 33 000) et l'hôpital Georges Pompidou, ainsi que tout le quartier entre le Périphérique et le Parc André Citroën, zone appelée à un plus fort développement que le Nord d'Issy-les-Moulineaux autour de l'Aquaboulevard, seraient mieux desservis,
2. Le passage sur voirie dégradera la vitesse et la régularité du T2 dans les Hauts de Seine, et provoquera des embouteillages
3. Une extension au delà de la Porte de Versailles serait envisageable alors qu'elle est impossible avec le projet actuel,
4. L'usage de la Petite ceinture ferroviaire permettrait d'associer un moyen de transport performant, peu bruyant et peu polluant, à une promenade plantée entre le Parc Citroën (rue Ernest Hemingway) et la rue du Hameau, puisque la plate-forme a été construite pour accepter à cet endroit quatre voies (seules deux voies seraient nécessaires pour le prolongement de la ligne T2).

#### **Point de vue des maîtres d'ouvrage (dans l'ordre des arguments du public listés ci-dessus)**

1. Rentabilité interne : M. Baupin a répondu sur ce point au cours du débat à la réunion publique de Paris (cf. Compte-rendu de la réunion publique de Paris XV<sup>e</sup>) : *"il faut comparer : si on prend en compte la population desservie que par le T2, effectivement elle est supérieure sur la PCF, mais en revanche si on prends en compte le TMS en plus, vu sa proximité immédiate, on dessert plus de monde, c'est la raison du choix, notamment pour les quartiers Nord d'Issy-les-Moulineaux."*
2. Embouteillages et dégradation de la vitesse et de la régularité : Le dossier annonce, parmi les critères socio-économiques, une vitesse de 24 km/h sur le prolongement du T2 entre Issy-Val-de-Seine et Porte de Versailles. Cette vitesse est inférieure aux 32 km/h du T2 actuel, du fait de son passage sur voirie sur environ la moitié de son

prolongement. La RATP l'a précisé en réunion publique à Paris : *"Pour la vitesse moyenne de 31 km/h, sachant qu'elle dépend des tronçons, elle reste inchangée. Au delà, il ira à 24 km/h ce qui est déjà rapide, mais il existe des éléments perturbateurs. Il faut noter que la moitié du tronçon est en site propre. Le tram-train combine les avantages des 2 types de desserte, ce qui ne devrait pas entraîner de répercussions importantes"*. La Ville de Paris a répondu aux objections sur ce point à la réunion publique d'Issy-les-Moulineaux : *"la vitesse commerciale est inférieure à celle d'un métro. Mais le rapport investissement/service rendu est très satisfaisant"* et *"concernant la gestion des carrefours, d'une manière plus générale, il existe maintenant des solutions qui sont déjà en fonctionnement dans d'autres villes déjà équipées de tramways, et dont l'expérience, avec celle également de la RATP, est précieuse : le principe retenu est le même pour le TMS et T2 : il s'agit d'une priorité absolue pour les tramways : lorsque ces derniers arrivent aux carrefours, un système de détection des tramways en approche permet aux feux de passer ou de se maintenir au vert, une fois, bien entendu que les sécurités piétons sont assurées. Il est certain que le tramway vient s'ajouter aux circulations existantes sur la voirie et donc, la capacité résiduelle pour les voitures va s'en trouver diminuée Mais il faut garder à l'esprit que le développement des transports en commun va de pair avec une politique de diminution globale du trafic automobile. Le projet est un projet de transport du contrat de plan 2000-2006, s'inscrit dans les objectifs du Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile de France, visant une diminution globale du trafic automobile au niveau de la Région et une diminution au niveau de Paris et de la petite couronne de 5 %. Les études de trafic montrent, qu'effectivement on observera une baisse de la capacité automobile sur les voies parallèles au Périphérique, mais ceci se fera dans un souci d'équilibrage des flux visant à éliminer les embouteillages, tant sur la capitale que sur Issy-les-Moulineaux."*

3. Extension sur la PCF à l'Est : les maîtres d'ouvrage ne se sont pas prononcés sur ce point, qui ne constitue pas réellement l'objet de l'enquête.
4. Coulée verte et tramway sur la PCF : la possibilité de réaliser une coulée verte en même temps qu'un tramway sur la PCF n'a pas été étudiée par les maîtres d'ouvrages, puisque cette éventualité a été écartée pour d'autres raisons. Néanmoins divers éléments permettent de dire ce qui est possible. Le Schéma de principe du prolongement du Tramway Val de Seine (qui n'était pas encore le T2) d'Issy-Plaine (qui n'était pas encore Issy-Val de Seine) à Porte de Versailles d'octobre 1993 précisait (p. 16) : *" Les abords de la plateforme de voie et des stations sont nettoyés et agrémentés si besoin de végétations supplémentaires"*. A la question posée par courriel par la commission *"quelles études, et à quelle date, ont été réalisées sur le bruit d'un tramway sur la partie de la Petite Ceinture ferroviaire que devait emprunter le T2 (version 1b) et sur les moyens et les coûts pour y remédier ?"*, la RATP répond par courriel : *"Il n'y a pas eu d'étude complémentaire ou spécifique pour la section Balard-Porte de Versailles. Diverses solutions ont été "évoquées" lors des séances de travail du groupe d'étude STIF de 1995-1998, dont l'engravement du viaduc de Vaugirard, effectivement un "tunnel léger" éventuellement en verre, ou le remplacement de toutes les fenêtres des riverains ..., mais aucune solution n'a été retenue ni même étudiée. Le rapport final du STIF le précise bien en page 10, une étude fine reste à mener pour déterminer la nature de la solution. La décision a été d'inscrire une provision de 15,24 ME (100 MF) pour traiter ce point critique que constitue l'îlot du viaduc de Vaugirard (...)"*.

## Point de vue de la commission (dans l'ordre des arguments du public listés ci-dessus)

1. Rentabilité interne : la réponse est la même que celle donnée aux partisans du tracé "sud" qui s'opposent à la variante sur PCF, en réponse à l'argument du nouveau quartier desservi :  
Au total, comme le confirme indubitablement la différence des taux de rentabilité interne entre les deux tracés, p. 59 de l'étude d'impact (23,1 % pour le tracé 1b par la PCF, 21,8 % pour le tracé 2 par le sud périphérique), la variante PCF est globalement plus avantageuse pour la société.  
Se focaliser sur les avantages indéniables apportés à certains ne doit pas faire oublier les inconvénients apportés à d'autres, surtout si ces derniers sont les plus nombreux.  
**L'argument de la desserte de quartiers nouveaux ne peut être considéré sans mise en perspective, tant quantitative que qualitative**, surtout s'il est possible de desservir autrement les quartiers en question en maintenant une partie des bus actuels.  
En outre, le fait que deux fois plus de trains du RER C s'arrêtent à "Bd Victor" (32 trains/heure à l'heure de pointe) qu'à "Issy-Val de Seine" (16 trains/heure à l'heure de pointe) est un des éléments qui expliquent le taux de rentabilité supérieur de la variante PCF par rapport à la variante sud.
2. Embouteillages et dégradation de la vitesse et de la régularité : Parler de priorité absolue aux feux pour un tramway circulant sur la chaussée, notamment aux abords des portes de Sèvres et de Versailles, semble difficile à concevoir pour les deux sens de circulation, une temporisation devant exister pour laisser s'écouler le trafic des radiales. Ainsi, la priorité aux feux sera neutralisée pendant un laps de temps, dès qu'un tramway sera passé. Si un tramway arrivant en sens inverse se présente, il devra donc s'arrêter, en attendant un autre cycle de feu. De plus, la priorité aux feux n'est utile que si le trafic automobile provenant des radiales traversées ne vient pas obstruer le passage du tramway quand un embouteillage se forme à un feu. Ce genre d'évènement peut s'observer fréquemment sur l'itinéraire du T1 à La Courneuve notamment. La commission a interrogé les responsables de l'exploitation des tramways de Lyon, construits sur voirie avec priorité aux feux. Leur réponse est la suivante : *"C'est avec attention que nous avons pris connaissance de votre remarque et vous apportons ci dessous quelques précisions quant à la vitesse commerciale des lignes T1 (Perrache-La Doua. Note de la commission) et T2 (Perrache-St Priest). Les vitesses actuelles sont respectivement de 19,4 km/h sur la ligne T2 et 15,5 km/h sur la ligne T1. Elles sont encore améliorables puisque des travaux concernant des réglages de feux sont en cours actuellement."* L'objectif était au départ de 20 km/h et la presse locale rapportait peu après leur mise en service début 2001 que cette vitesse allait être atteinte sous peu. Or, contrairement à la ligne T2 de Lyon, qui va loin en banlieue avec de longues interstations, la ligne T1 de Lyon est très urbaine et peut être comparée au TMS et à la partie sur voirie du prolongement projeté du T2 parisien. L'expérience semble montrer que la priorité aux feux ne permet pas de garantir les vitesses recherchées et que rien ne garantit la vitesse de 24 km/h annoncée pour le projet. Il va sans dire que cette incertitude sera préjudiciable à la régularité du T2 au-delà d'Issy, alors que cette régularité est jusqu'à aujourd'hui presque parfaite, du fait de son site propre sans aucun feu tricolore, les passages à niveau concernant des rues très peu circulées. Le fait que le prolongement futur au Nord vers le pont de Bezons se fasse sur voirie ne peut être une raison pour dégrader la régularité du côté où d'autres solutions existent, d'autant plus que le tracé entre La Défense et le Pont de Bezons



croise des rues en général à faible trafic, qui devraient poser moins de problèmes d'embouteillages qu'autour du Parc des Expositions. Ainsi, des embouteillages sur le prolongement de la ligne à partir de la Porte de Sèvres auront des répercussions sur la totalité de son trajet, limitant sa régularité et sa vitesse commerciale, qui en font actuellement une ligne particulièrement performante.

Quant aux embouteillages causés par le tramway aux abords du Parc des Expositions, ils évolueront sans doute de la même manière que sur toutes les voies où la politique de réduction de la place réservée à l'automobile a été appliquée. La simple observation montre que les embouteillages persistent rue de Rivoli, par exemple, mais les automobilistes ne perdant pas du temps pour le plaisir, ils essaient de s'adapter et utilisent d'autres itinéraires ou changent de mode de déplacement. Il est impossible de se prononcer sur les conséquences à long terme. La baisse de 10 % annoncée par la Ville de Paris à la réunion publique d'Issy-les-Moulineaux peut avoir de multiples causes : la baisse des emplois à Paris, l'amélioration du métro (ligne 14) et du RER (Eole), la poursuite de la baisse de la population et de son vieillissement... Comme la commission l'a déjà souligné, la politique de la gêne à la voiture par l'infrastructure est condamnée à maintenir un embouteillage permanent pour rester dissuasive, au risque de dissuader aussi certains emplois. Cette politique peut avoir sa justification au nom des transports en commun, si ceux-ci n'ont pas d'autres solutions. **Mais faire passer un tramway sur la voirie quand existe une emprise en site propre intégral est une manière de limiter la qualité du tramway dans l'espoir de mieux faire accepter par les automobilistes une politique difficile à expliquer !**

3. Extension de la PCF à l'Est : la réponse est la même que celle donnée aux partisans du tracés qui s'opposent à la variante sur PCF : L'IAURIF, puis le SDRIF, non seulement préconisent l'emploi de la PCF comme emprise pour une ligne de transport en commun, mais disent même qu'on ne peut pas envisager qu'il n'y ait pas de ligne de transport en commun sur cette emprise, pour des questions d'urbanisme !  
La LOTI préconise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants et demande des choix fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération.  
**La commission note que tous les textes de l'Etat et de la région Ile de France sont en faveur du développement des transports en commun, surtout là où existent déjà des infrastructures, et explicitement sur la PCF. De plus, les choix doivent être fondés sur l'efficacité économique et sociale, ce qui serait exactement le cas du tracé du T2 sur la PCF.**
4. Coulée verte et tramway sur la PCF : comme le souligne l'obs. 17 : *"Il serait également possible d'aménager les arches du viaduc de la Petite ceinture entre les rues du Hameau et de Vaugirard en un chemin dédié aux circulations douces en lieu et place du parking actuel. Par ailleurs le tablier du viaduc situé entre les rues du Hameau et de Vaugirard (porte de Versailles) pourrait être enchâssé dans une pergola végétalisée (recouverte par exemple de lierre) et équipée de parois de verres, afin d'éliminer toute nuisance sonore ou visuelle liée au tramway. Dès lors, les riverains pourraient jouir d'une vue sur un paysage de verdure au lieu d'avoir une vue sur les fenêtres des voisins d'en face ou sur des murs aveugles, comme c'est le cas actuellement. Ainsi, une ligne de tramway, des circulations douces et une présence renforcée de la nature en ville pourraient cohabiter."* Les maîtres d'ouvrage ont peu étudié la faisabilité d'une coulée verte en même temps qu'un tramway sur la PCF, mais tout un chacun est capable de voir que la place est suffisante pour accueillir beaucoup

de végétation, qui n'offrirait toutefois évidemment pas les mêmes agréments aux riverains qu'une coulée utilisant toute l'emprise de la PCF. Comme la commission l'a indiqué dans sa réponse à l'argument 3 des partisans du tracé sud, une coulée verte a une valeur pour une population, qu'il est nécessaire de comparer à la valeur d'un tramway. Seule cette comparaison peut permettre de dire où est l'intérêt général. **La commission constate qu'une solution de tramway sur la PCF est très satisfaisante pour l'intérêt général. Par ailleurs, une solution "mixte" coulée verte + tramway aurait des retombées sociales bien supérieures à une "coulée verte intégrale".**

### 3.2.3 - Examen des observations portant sur l'insertion urbaine

Il s'agit des questions sur les voies cyclables, les arbres, le passage des carrefours... Ces questions d'insertion urbaine sont posées notamment par 5 des 6 personnes que nous avons classées dans notre tableau "pour le tracé avec réserves" (l'une de ces observations concerne un autre point : le courriel 9 demande la poursuite du T2 par la PCF après le tracé sud, et l'arrêt de la construction du TMS, ce qui est impossible juridiquement et serait très difficile techniquement).

#### 3.2.3.1 - Insertion des itinéraires cyclables

##### Point de vue du public

Plusieurs observations (obs. 16 et 37 à Paris), notamment de l'Association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette) (courriel 54) étudient assez finement ce qui est proposé dans le projet. Leurs critiques sont très nombreuses sur le détail de chaque tronçon, mais de façon générale elle portent sur:

- la différence tangible entre les objectifs mis en avant dans les textes du dossier pour prendre en compte et favoriser piétons et cycles et la réalité de ce qui est mis en œuvre réellement sur les plans présentés, la réalisation du T2 n'amenant aucune amélioration par rapport à ce qui était prévu auparavant par un contrat Ville de Paris-Région Ile de France,
- la discontinuité des itinéraires, la rue d'Oradour sur Glane n'étant pas traitée comme la rue Louis Armand,
- le traitement de cette dernière rue qui ne crée pas réellement de voies dédiées, mais fait cohabiter dangereusement cycles et piétons
- les croisements des flux de cyclistes et piétons sur la place de la Porte de Sèvres avec 3 angles droits et le croisement par les cyclistes des flux de piétons sortant de l'Aquaboulevard, source potentielle d'insécurité, et dissuasifs pour les cyclistes, qui vont préférer traverser la place avec le flot des voitures,
- la modification des voies actuelles de la rue Ernest Renan remplacées par une piste bidirectionnelle, induisant un problème d'intégration aux extrémités.

Elles proposent également :

- de réaliser une étude des besoins de déplacement et de rabattement des cyclistes et de stationnement des deux-roues,
- pour traverser la Porte de Versailles avec le TMS, d'adjoindre une piste à la voie de service qui doit relier l'atelier de maintenance sur l'avenue de la Porte de Sèvres pour rejoindre la place Balard dans de bonnes conditions.

## Point de vue des maîtres d'ouvrage

Pour cette dernière proposition, la Ville de Paris a considéré, lors de la réunion publique à Paris, que c'était une bonne suggestion à prendre en compte.

De même, elle a confirmé que la continuité des itinéraires serait bien mise en œuvre, mais qu'effectivement ce n'est pas le cas sur les plans actuels.

Pour la Porte de Sèvres, elle précise qu'il faudrait abattre les arbres, car il n'y a pas la place pour les deux.

## Point de vue de la commission

Il est certain que ce projet n'est qu'à l'état d'avant projet sommaire donc peut tout à fait être amélioré sur tous ces points. Il faut toutefois reconnaître que les croisements des différents flux sont inévitables. Il est donc très délicat de ne mettre en œuvre que des sites propres dédiés aux vélos. La commission estime toutefois qu'une partie des critiques est fondée et que le dossier nécessite des améliorations pour rendre cohérents ces itinéraires cyclistes.

Toutefois ces améliorations ne pourront qu'être limitées, du fait que l'insertion du site propre du tramway a déjà pris une place importante à la voirie réservée à la voiture et qu'il est difficile de l'amputer encore pour y insérer des pistes cyclables.

## Point de vue général de la commission sur la requalification urbaine

Selon le dossier et les maîtres d'ouvrage, les effets induits du tramway sur la circulation automobile, le stationnement et l'aménagement de voies cyclables vont dans le sens du PDU. Or ceci relève davantage d'une volonté politique, qui est tout à fait dissociable du projet de transport.

Il est en effet tout à fait possible de modifier la place dévolue à la circulation générale et au stationnement sans réaliser de tramway, et inversement. :

- Une voie de circulation peut être neutralisée pour des aménagements paysagers ou de voies en site propre (couloirs de bus et vélo),
- On peut construire un tramway sans prendre de place à la voiture, en installant les rails sur une chaussée banalisée où les voitures peuvent circuler, comme le maire (Vert) de l'Ile-St-Denis l'a demandé pour le prolongement du T1 dans sa commune.

Comme la commission l'a déjà souligné dans sa réponse à l'argument 5 des observations favorables au tracé, **le rapport de causalité établi dans le dossier entre tramway et redistribution de l'espace de voirie est discutable : ce sont deux projets indépendants, même si l'un peut être l'occasion de réaliser l'autre.**

De plus, la requalification des espaces traversés au sud du Périphérique n'apparaît pas comme une nécessité absolue. L'axe des rues Louis Armand et d'Oradour sur Glane, proche d'une entrée-sortie du Périphérique, constitue une zone de redistribution du trafic vers des bâtiments engendrant des déplacements en voiture : Parc des expositions, parkings, hôtels, hélicoptère, entreprises... C'est un lieu de transition entre une voirie dédiée à la circulation automobile rapide et des tissus urbains, où le trafic doit effectivement être limité et ralenti. Or le PDU ne demandant pas de supprimer, ni même de diminuer au-delà de 5% le trafic automobile, **il ne semble pas souhaitable de redistribuer les espaces de circulation au détriment de l'automobile précisément là où celle-ci est moins malvenue qu'ailleurs !**

### 3.2.3.2 - Passage supérieur aux carrefours et embouteillages

#### Point de vue du public

Ce point, soulevé par les obs. 3 et 4 à Issy-les-Moulineaux et par le courriel 12, a été examiné au chapitre 3.2.2.1. L'obs. 4 à Issy-les-Moulineaux propose de faire passer le T2 en passage supérieur le long du Périphérique au dessus des carrefours des portes de Sèvres et d'Issy-les-Moulineaux.

#### Point de vue des maîtres d'ouvrage

La RATP a précisé en réunion publique à Issy-les-Moulineaux :

*"Au niveau de la Porte de Sèvres, les servitudes liées à la présence de l'Héliport empêchent tout passage en hauteur. Sur le problème de fond des tracés de tramways, tous les exemples actuels fonctionnant de manière très satisfaisante dans diverses agglomérations, montrent que les franchissements de carrefours, à de rares exceptions près, se font à niveau. Un tramway n'est, ni un métro souterrain, ni un métro aérien, mais un transport collectif s'effectuant majoritairement sur la chaussée. Certes, la vitesse commerciale est inférieure à celle d'un métro. Mais le rapport investissement/service rendu est très satisfaisant. Par ailleurs, les carrefours coïncident généralement avec des implantations de stations. Or, un passage en viaduc de ces derniers impliquerait des escaliers, des ascenseurs, des escaliers mécaniques et donc des coûts très importants pour une accessibilité jugée moindre. Pour les riverains, un tel passage ne serait pas non plus sans désagréments et engendrerait certainement des espaces délaissés au niveau de la chaussée. Ainsi, cette hypothèse, présentant de très nombreux inconvénients, n'a pas été étudiée."*

#### Point de vue de la commission

La commission n'a pas de commentaire à ajouter à ceux de la RATP. En effet, le passage du T2 en viaduc changerait notablement la nature du projet et renvoie en fait à celle d'un tracé en site propre intégral, type PCF.

### 3.2.3.3 - Bruit

Le propriétaire de l'hôtel Océania (obs. 15 à Issy) s'inquiète du bruit du tramway dans le virage à angle droit au carrefour Ernest Renan-Oradour/Glane.

Le STIF a répondu en réunion à Issy-les-Moulineaux, que le modèle Citadis du T2 a des roues indépendantes, qui ne grincent pas dans les virages, même dans les angles droits.

### 3.2.4 - Examen des observations classées "Autres":

La commission répond aux 6 observations classées "autres" dans le tableau :

#### Observation 1 à Issy-les-Moulineaux, de M. Jacques Gauthier

Il considère que l'arrêté préfectoral omet de mentionner :

- les délibérations municipales d'Issy-les-Moulineaux et Paris ayant adopté les bilans des deux concertations préalables.
- les arrêtés préfectoraux concernant les PPRI.

Il considère que toute nouvelle construction ou imperméabilisation de sol est interdite en zone inondable, comme l'est la zone où doit être implanté le prolongement du T2.

Il demande de bien vouloir rectifier ledit arrêté en y faisant figurer les références et les dates des délibérations municipales approuvant ces bilans et de joindre ces textes en annexe au dossier d'enquête publique

### **Réponse de M. Roger Bur, pour la Préfecture de Paris**

#### 1°) Sur la rédaction de l'arrêté du 27 mai 2004 :

L'arrêté interpréfectoral du 27 mai 2004 comporte les informations prévues par la réglementation en vigueur (décret n° 85-453 du 23 avril 1985, art. 11), à savoir :

- l'objet et les dates de l'enquête,
- les lieux, jours et heures de consultation du dossier par le public,
- les noms et qualités des membres de la commission d'enquête,
- les lieux, jours et heures des permanences des commissaires enquêteurs,
- les lieux de consultation du rapport et des conclusions de la commission d'enquête.

Cet arrêté vise les textes qui régissent l'enquête publique ainsi que le dossier soumis à l'enquête. Il n'y a pas lieu d'ajouter d'autres visas dans un arrêté d'ouverture d'enquête dont le rôle essentiel est de mettre un dossier réalisé par les maîtres d'ouvrage à la disposition du public.

L'enquête publique est une procédure qui a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions afin de permettre au maître d'ouvrage de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

#### 2°) Sur la concertation préalable :

Préalablement à cette enquête, une concertation préalable prévue à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme a eu lieu.

Le dossier d'enquête mentionne bien cette concertation et en résume le bilan.

Si des personnes veulent absolument consulter les documents officiels sur la concertation préalable, il appartient à la commission de solliciter les maîtres d'ouvrage pour mise à disposition du bilan de la concertation dans les lieux d'enquête.

En tout état de cause, ces procédures préalables de concertation sont réalisées sans préjudice des dispositions relatives aux enquêtes publiques.

#### 3°) Sur les risques d'inondation :

En ce qui concerne l'application du Plan de prévention des risques d'inondation, cette question technique doit également être posée aux maîtres d'ouvrage par la commission qui sait que le PPRI n'a pas vocation à interdire la réalisation de tout aménagement à Paris.

Pour mémoire, le garage du tramway TMS est implanté en zone inondable en toute connaissance de cause par la RATP et la Ville de Paris.

En conclusion, les conditions d'organisation de l'enquête publique sont conformes à la législation et à la réglementation en vigueur.

Conformément à la jurisprudence constante du Conseil d'Etat, l'enquête est une simple mesure d'instruction et l'arrêté d'ouverture d'enquête ne peut pas faire l'objet d'un recours contentieux. (...)

**Réponse complémentaire de la RATP :** *"Il n'est pas fait mention des PPRI dans la pièce 1 - informations juridiques et administratives car il ne nous apparaît pas comme un texte régissant l'enquête (cf dossier d'enquête TMS).*

*Par contre, dans le dossier d'étude d'impact - partie 6 p. 74 à 77, il est fait état du PPRI et des risques naturels et technologiques, la carte p. 74 représente la cartographie des PPRI de*

*Paris et d'Issy-les-Moulineaux et p. 77 sont décrits les interférences du projet avec le PPRI et les mesures à prendre en compte."*

**Réponse de la commission :** Certes le PPRI est mentionné et ses interférences avec le projet sont prises en compte. Mais le PPRI engage les sociétés concessionnaires de transports à *"analyser leur vulnérabilité et intégrer dans leurs projets toutes dispositions constructives visant à permettre le fonctionnement normal des lignes, ou, a minima, à supporter sans dommages structurels une immersion prolongée de plusieurs jours et un redémarrage de l'activité le plus rapidement possible après le départ des eaux"*

Si le projet prend en compte le PPRI pour les réparations éventuelles des dégâts liés à une inondation, **il n'a pas été tenu compte de la disposition ci-dessus dans le choix du tracé.**

**Observation 18 à Issy, d'une riveraine isséenne) :**

Inquiétudes d'une riveraine, habitant dans la ZAC Forum Seine relatives :

- aux modalités pratiques du chantier à Issy-les-Moulineaux et des nuisances inhérentes, en particulier au niveau du passage en « saut de mouton »,
- aux procédures d'acquisition et d'indemnités engagées par RFF,
- à une véritable information des maîtres d'ouvrages en direction des usagers et des riverains (bulletins, n° d'appel, etc.).

**Réponse de la commission :** ces thèmes ont déjà été abordés par cette personne lors des réunions publiques de Paris et d'Issy-les-Moulineaux, mais les réponses n'ont pas été apportées car les précisions des maîtres d'ouvrage ont porté exclusivement sur les travaux liés au déplacement de la base de maintenance :

- Les travaux concernant le "saut de mouton", passage inférieur constitué d'une tranchée couverte double de 150 m et de deux trémies d'accès passant sous la ligne C du RER, sont décrits à plusieurs endroits du dossier, en particulier à la page 7 de la pièce 5 et aux pages 143 à 149 de la pièce 7 : le phasage de construction de cet ouvrage prévoit des travaux par étapes pour permettre la continuité d'exploitation de la ligne C du RER (hormis quelques brèves interruptions pour la réalisation d'une déviation temporaire d'une des voies du RER C). La base de maintenance aura été déplacée avant le début des travaux de ce saut-de-mouton. Une campagne de sensibilisation et d'information sur le phasage des travaux et les modalités de réalisation sera mise en place dans les communes concernées afin de limiter la gêne aux riverains. Des itinéraires de chantier pour l'acheminement des matériaux, des plages de travail autorisées et des circulations piétonnes dans un environnement sécurisé seront mis en place. Lors des phases de traitement des terrains et des excavations, tous les moyens techniques seront appliqués pour limiter les risques de rejets de particules dans l'air ambiant et les entreprises devront mettre en œuvre des matériels et engins de chantier conformes à la réglementation en vigueur sur les objets bruyants.
- Selon les données figurant actuellement au dossier (p. 21 pièce 2, et p. 155 pièce 7, notamment), des procédures d'achat à l'amiable sont en cours d'achèvement entre RFF et les propriétaires privés concernés. Cette bande de terrain à acquérir figure en emplacement réservé au POS valant PLU de la commune d'Issy-les-Moulineaux au profit de RFF pour la réalisation du prolongement de la ligne T2.
- Un descriptif des moyens mis en œuvre pendant la phase de travaux est donné pièce 7 à la page 147 (concertation locale, information sur Internet, supports écrits et audiovisuels). Il apparaît essentiel à la commission de mettre en place rapidement ces

moyens d'information au public, de suivi et de médiation pour les sujets sensibles : panneaux d'information évolutifs, numéro vert, permanences sur les lieux, procédures de conciliation et d'indemnisation, etc. En effet une bonne information et une gestion rapide des problèmes pouvant survenir permet d'éviter de nombreux contentieux par des règlements à l'amiable.

**Courrier 8, de M. André Santini, Président du syndicat des Eaux d'Ile de France :**

Information apportée par le Syndicat des Eaux d'Ile-de-France sur le projet :

1) Présence de conduites à certains passages de la ligne du T2, avec plans de localisation et estimation des coûts relatifs à leur dévoiement :

- conduites de 100 et 200 mm de diamètre sous chaussée et trottoir sous l'ouvrage projeté pour le franchissement du carrefour de la rue Bara et du Boulevard Gallieni,
- conduites de 150 et 200 mm de diamètre sous trottoir rue Oradour-sur-Glane lorsque la plate-forme du T2 s'insère dans la voirie.

2) Interrogation concernant le financeur de ces dévoiements, par rapport à l'information contenue dans le dossier d'enquête, stipulant que les concessionnaires exploitant des réseaux situés sous les emprises publiques prennent en charge ces frais. Le Président de ce syndicat demande expressément à ce que cette charge financière soit intégralement prise par le projet de tramway.

**Réponse de la commission :** comme indiqué dans le dossier, et selon la jurisprudence du Conseil d'Etat, la réfection de leurs réseaux impactés par un projet sur le domaine public routier est imputée aux concessionnaires. Toutefois, la commission ne juge pas de son ressort d'entrer dans un débat juridique sur l'imputation des coûts. Le courrier est ainsi transmis aux maîtres d'ouvrage.

**Courrier 10, de M Brun, chef du service Coordination des Procédures d'Aménagement des Aéroports d'ADP :**

- Remise en cause du déplacement de la station "Porte de Sèvres", considéré comme non explicité, non chiffré et décidé en parfaite méconnaissance des problèmes d'accessibilité, tant de l'Héliport que des fonds collatéraux (parking VP et centre commercial),
- Si toutefois cette station est maintenue, demande expresse de
  - o déplacer les quais de cet arrêt vers l'Est d'un minimum de 20 m,
  - o de prendre en charge les coûts des travaux à réaliser sur l'emprise de l'héliport et leurs études menées par ADP et les bénéficiaires d'Autorisation d'Occupation Temporaire,
  - o de retrouver sur les terrains de la Ville de Paris les emprises nécessaires au maintien de l'usage de la plate-forme à parité des emprises actuelles

**Réponse de la commission :** la Ville de Paris, également destinataire de ce courrier, a désiré répondre en détail à l'ensemble des observations faites dans le courrier. Cette réponse de M. Veillard est la suivante :

Monsieur,

Vous avez bien voulu adresser à la Ville de Paris la copie de votre courrier transmise à la commission d'enquête du projet de prolongement de la ligne de tramway T2 à Paris dans laquelle vous évoquez vos observations sur l'impact qu'aurait ce projet sur votre site de l'Héliport de Paris.

En premier lieu, nous ne pouvons que regretter de ne pas avoir été saisi par vos services au préalable au regard de la démarche de partenariat que nous avons engagé avec vous depuis des mois et de la transparence dont nous avons fait part sur ce dossier. Nous sommes entrés en contact à de multiples reprises avec ADP dans le cadre de ce projet, deux réunions sur le site avec Paris Expo et vos services ont également eu lieu, avec la remise de documents d'études confidentiels dont vous vous êtes servi dans dossier que vous avez élaboré. Nous étions depuis en attente de réponse de votre part dans le cadre de ce partenariat, malgré plusieurs relances.

Si les missions de votre établissement et de ce site, dont vous faites une présentation significative, ont toujours été prises en compte par la Ville de Paris dans ce projet, d'où la démarche précédemment évoquée, il convient de vous rappeler que le présent projet revêt un intérêt général à l'échelle régionale et a fait l'objet d'une approbation par les organismes de tutelle, et en premier lieu le Ministère de l'Équipement et des Transports, y compris l'évolution intervenue au droit de la Porte de Sèvres depuis l'approbation du Schéma de Principe modificatif. Enfin, et puisque vous évoquez le statut du site de l'Héliport, il convient de rappeler qu'il est propriété de la Ville de Paris, autorité concédante à ADP des terrains de l'héliport.

Ce préambule établi, votre courrier appelle les réponses suivantes.

Vos réserves concernant les servitudes radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques, ainsi que celles relatives aux servitudes aéronautiques, ont déjà été évoquées par ADP en 2002 lors de l'instruction menée par le STIF relative au Schéma de Principe de cette opération.

La RATP (co-maître d'ouvrage avec RFF et la Ville de Paris et coordonnateur de l'opération) y a déjà répondu après avoir pris l'attache de la DGAC. Le projet ne génère pas de perturbations électromagnétiques et la massification de la LAC dans la zone de sécurité de 10 m sous le cône d'envol sera traitée par la plantation d'un alignement d'arbres d'une hauteur au moins égale à celle de la LAC le long de la plate-forme, comme indiqué dans le projet.

Ensuite vous évoquez un problème d'accessibilité que provoquerait le projet à l'encontre d'ADP. Ceci ne peut être retenu dans la mesure où le projet intègre une voie de desserte sur la partie ouest du parvis permettant une liaison avec la rue Henry Farman depuis l'accès actuel d'ADP. Il n'y a donc pas d'entrave à un accès aisé à l'Héliport.

S'agissant de l'élément complémentaire initié par la Ville de Paris, maître d'ouvrage des aménagements de voirie du projet tramway, à savoir l'accès au terrain de la Ville de Paris concédé à Paris Expo, il est exact qu'à ce jour l'aménagement de base ne permet pas le cheminement de convois exceptionnels. Cette difficulté, qui doit être regardée dans une vision d'ensemble avec les cheminements de convois exceptionnels sur l'ensemble de ce secteur du 15<sup>ème</sup> arr. du fait des remaniements de voirie réalisés à l'occasion de la création de la ligne de tramway de Maréchaux (et de la voie d'accès à l'atelier-garage avenue de la Porte de Sèvres), fait l'objet de réflexions et d'études entre la Ville de Paris et Paris Expo, auxquelles ADP a été associé. C'est en ce sens que nous avons proposé de travailler sur une réorganisation des accès d'ADP et de Paris Expo sur le site en profitant des synergies existantes dans l'exploitation de ces terrains, mais sans qu'il ne soit question de porter préjudice à l'exploitation de l'héliport par ADP.

Du reste le document joint en annexe comporte un certain nombre d'erreurs dans ce domaine. En effet, certains itinéraires de convois exceptionnels présentés n'ont aucune existence, comme celui provenant du boulevard périphérique (les convois exceptionnels y étant strictement interdits par voie réglementaire), où seront vraisemblablement obsolètes à la mise en service du fait des aménagements du TMS et du T2. Il est donc à ce jour prématuré d'indiquer des itinéraires de convois exceptionnels, même si nous souhaitons conserver une possibilité d'accès de ces dits convois depuis la place de la Porte de Sèvres.



De plus, le projet de réaménagement de l'héliport présenté dans le dossier est en partie non conforme au permis de construire déposé auprès des services de la Ville de Paris. Si le bâtiment d'ADP est conforme, les aménagements autour, et en particulier la réalisation du parking et d'un accès déporté à l'ouest ne sont pas en phase avec le permis. Toutefois, au-delà du volet réglementaire, nous n'y voyons aucun inconvénient, le déplacement vers l'ouest de l'accès d'ADP allant dans une accessibilité renforcée vis-à-vis de l'aménagement du tramway.

Quant au deuxième volet de réaménagement du site avec le projet d'Héli France, aucun projet n'a été déposé à ce jour auprès des services de la Ville de Paris et il apparaît qu'une adaptation de ce dernier est possible pour permettre la réalisation d'un accès aux convois exceptionnels. Un travail en partenariat, et le cas échéant l'instruction du permis, doit permettre d'aboutir à une solution consensuelle. Le propriétaire des terrains alloués à Paris Expo et à ADP étant le même, et accessoirement le maître d'ouvrage des aménagements de voirie en cause, il n'a pas lieu de considérer qu'un préjudice pourrait en naître. Il conviendra de veiller à la préservation complète des fonctionnalités des différents occupants, ce qui est la base de nos réflexions.

Vous évoquez par ailleurs dans votre courrier l'absence d'explication des raisons de l'évolution de l'implantation de la station au droit de la porte de Sèvres. Celles-ci, comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, sont à la fois le résultat des études de trafic menées en 2003 qui ont démontré que l'hypothèse du Schéma de Principe qui prévoyait la fermeture de la bretelle de sortie du boulevard périphérique extérieur n'était pas satisfaisante pour la desserte du secteur. Accessoirement, cette hypothèse dégradait de fait l'accessibilité à l'Héliport comme à tout le secteur. Et par ailleurs, le nouvel emplacement de la station est plus favorable pour la desserte des activités de cet important pôle d'emplois et de loisirs.

Enfin, vous exprimez trois demandes dans l'hypothèse d'un maintien de l'aménagement proposé. Les réponses sont les suivantes :

- Il est impossible de décaler les quais, d'une longueur de 65 m vers l'est, ne serait-ce que de 50 cm compte tenu de la présence d'un passage piéton, puis des accès parking du Sofitel et de l'Aquaboulevard à l'est du parvis ;
- A ce jour aucun projet n'ayant été engagé par ADP, les incidences financières ne peuvent être évaluées et devront en tout état de cause être définies avec le propriétaire des lieux, la Ville de Paris. Les effets du projet devront en tout état de cause être clairement établis ;
- Il va de soi que les réaménagements qui seraient nécessaires se feront dans l'optique de conserver les fonctionnalités existantes, dans la limite d'emprise globale des terrains concédés par la Ville de Paris, ce qui n'interdit pas une redéfinition géométrique des terrains alloués à Paris Expo et à ADP.

En conclusion, nous considérons que le projet, et plus précisément l'aménagement au droit de la porte de Sèvres n'apporte pas de gêne démontrée à l'accessibilité et l'activité de l'héliport de Paris dont vous êtes l'exploitant et que par ailleurs l'état actuel d'avancement des projets de réaménagement du site laisse une marge de manœuvre suffisante pour intégrer des évolutions permettant d'intégrer une modification de l'accès de convois exceptionnels de Paris Expo en liaison avec ADP dès lors que tous les acteurs font preuve d'une bonne volonté. (...)

#### **Courriel 18, concernant la tarification :**

Souhait d'avoir une tarification de zone 1-2 sur l'ensemble du trajet afin d'augmenter sa fréquentation

**Réponse de la commission :** la tarification appliquée, conformément à la réglementation en vigueur, est identique à celle des autobus : les trois stations bénéficieront d'une tarification carte orange zone 1, venant compléter les zones tarifaires existantes sur la ligne (zones 2 et 3). Toutes les stations de la ligne T2 et celles de son prolongement sont équipées de distributeurs automatiques de billets permettant l'achat des titres de transport. La commission estime

toutefois qu'une tarification bien étudiée est essentielle pour une bonne fréquentation (et donc la rentabilité) de transports en commun, et pour lutter contre la fraude. Cette demande est transmise au STIF qui est l'autorité organisant la politique tarifaire.

**Courriel 28, émanant de la Cité de l'air :**

Ce courriel évoque la planification de travaux de réhabilitation de la tour F (bâtiment IGH de 16 niveaux) devant être réalisés entre 2005 et 2008. La demande porte sur l'accessibilité du chantier, devant être clos et indépendant) depuis la rue Louis Armand. A-t-elle été prise en compte dans le projet ?

**Réponse de la commission :** selon les éléments indiqués dans le dossier et le calendrier prévisionnel des interventions, l'emprise du T2 sera réservée avant 2006 sur le côté sud de la rue Louis Armand, sans modifier les 2 voies de circulation le long du boulevard périphérique, mais supprimant la voie de stationnement actuelle, et donc l'accessibilité à ce chantier prévu. Il conviendrait toutefois de prendre directement contact avec le service Voirie de la ville de Paris.

### **3.2.5 - Examen des observations concernant la concertation préalable**

L'immense majorité des personnes ayant fait des observations écrites sur le tracé, lors de la présente enquête, ont repris le débat lancé lors de la concertation préalable, exactement dans les mêmes termes et avec les mêmes arguments. Cela pose la question rétroactivement du bon déroulement de celle-ci et/ou de la pertinence des conclusions tirées de son bilan.

Le bilan tiré des 2 périodes de concertation, a fait l'objet de nombreuses critiques, notamment de la part des associations militant pour la Petite Ceinture.

La commission d'enquête a donc attentivement lu le document de synthèse du bilan de ces concertations transmis par la RATP.

Cette lecture nous a montré que beaucoup des problématiques déjà posées se retrouvent dans notre dépouillement d'enquête, sans qu'aucune amélioration n'ait été apportée au projet. Par ailleurs, elle nous laisse unanimement dubitatifs sur les raisons invoquées motivant le choix d'abandon du 1<sup>er</sup> projet qui s'arrêterait alors à Balard.

Si on reprend la synthèse argumentaire faite en début du dossier d'enquête, la principale raison semble être "des inquiétudes concernant l'insertion du tramway au-delà de Balard sur la Petite Ceinture ferroviaire pour atteindre la Porte de Versailles, inquiétudes déterminantes qui ont conduit à proposer d'autres solutions d'insertion".

Sur ce point il nous semble que les problèmes d'insertion sur la voirie sont beaucoup plus délicats à traiter et les inquiétudes exprimées par les riverains sur les embouteillages à prévoir (croisement avec le trafic des radiales entre Issy-les-Moulineaux et Paris, problèmes de stationnement lors des salons du Parc des expositions, etc.) tout à fait fondées.

En fait ces inquiétudes qui ont motivé l'abandon du 1<sup>er</sup> tracé sur la PCF semblent bien concerner principalement celles des riverains craignant notamment les nuisances sonores par rapport au calme actuel presque bucolique de la PCF.

Sur ce point la commission est unanime à penser que **l'intérêt général du projet doit l'emporter sur les intérêts particuliers de quelques riverains**, qui ont acheté le long de

cette voie ferrée en connaissance de cause, la PCF n'étant en aucun cas déclassée (le POS la fait bien figurer)..

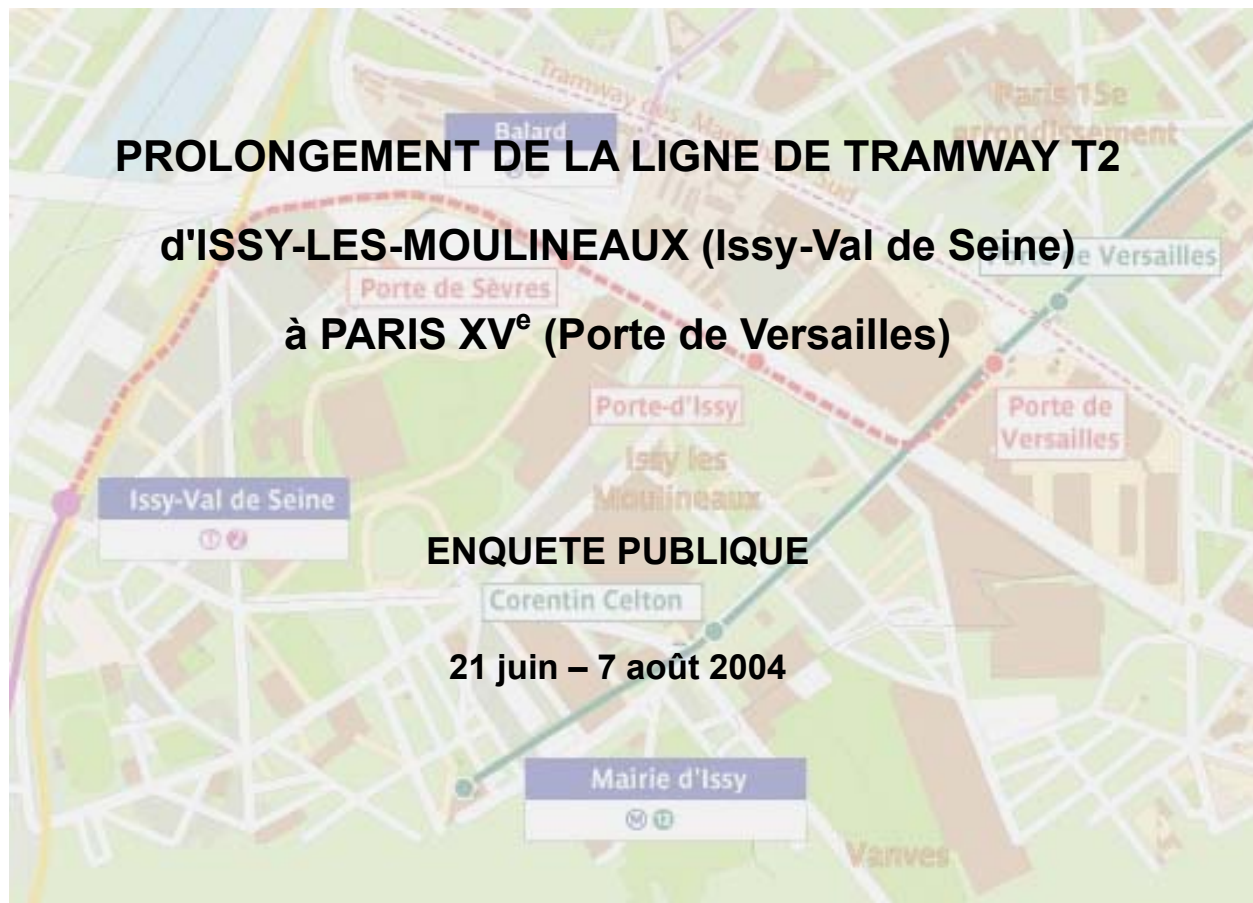
La commission rejoint les critiques concernant l'intérêt de la concertation. Elle considère en effet que des progrès restent à faire dans l'organisation des concertations préalables, et préconise leur tenue par une ou plusieurs personnes extérieures aux maîtres d'ouvrage, afin d'en garantir l'objectivité et le respect de la participation démocratique.

Document achevé le 19 octobre 2004

**Marie-Claire Eustache**  
Commissaire enquêteur

**Yves Egal**  
Président  
de la Commission d'enquête

**Jean Culdaut**  
Commissaire enquêteur



## **CONCLUSIONS**

**de la Commission d'enquête :**

**Président :** Yves EGAL  
**Membres titulaires :** Jean CULDAUT  
Marie-Claire EUSTACHE

désignée par le Président du Tribunal Administratif de Paris le 30 avril 2004

**Référence enquête n° 04.031**

**Arrêté inter préfectoral du 27 mai 2004**

## **CONCLUSIONS**

### **de la commission d'enquête publique préalable**

- aux travaux de prolongement de la ligne de tramway T2, d'Issy-les-Moulineaux (Issy-Val de Seine) à Paris (Porte de Versailles)
- s'étant déroulée du 21 juin 2004 au 7 août 2004 inclus

### **RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE**

#### **Les 6 objectifs principaux du projet de prolongement**

- accroître l'accessibilité au pôle de La Défense et au Sud-Ouest de Paris
- assurer une liaison Parc des Expositions - Issy-les-Moulineaux - Boulogne - La Défense
- mailler des transports en commun : métro (M8 Balard, M12 Porte de Versailles) et TMS
- améliorer la desserte des quartiers Ouest et Nord d'Issy, de Vanves et du Sud du XV<sup>e</sup>
- faciliter l'usage des transports collectifs et diminuer celui de la voiture (objectifs PDU)
- valoriser le paysage urbain à l'occasion du réaménagement des espaces publics traversés.

#### **Le tracé retenu pour le prolongement**

La variante 2 présentée lors de la 2<sup>e</sup> concertation préalable, passant au sud du Périphérique.

#### **3 nouvelles stations**

- "Porte de Sèvres", en position latérale sur la voirie devant l'Aquaboulevard, en correspondance avec le métro M8 par la création d'un accès au sud de la station Balard,
- "Porte d'Issy", en position centrale, rue d'Oradour sur Glane, à l'Est du carrefour,
- "Porte de Versailles", au centre de l'avenue Ernest Renan, près de l'axe des boulevards Victor et Lefebvre, en correspondance avec le futur TMS et la ligne du métro M12.

Le matériel Citadis 302, à plancher bas intégral, climatisé, large de 2,4 m, long de 32 m pour une rame simple et 65 m pour une double, pourra transporter 426 passagers.

#### **Principales caractéristiques du projet**

- 2,3 km en 6 mn, mettant la Porte de Versailles à 28 mn de La Défense,
- Exploité de 5h30 à 0h30, à 24 km/h, toutes les 4 mn en heure de pointe (8 en heure creuse), capacité horaire de 6300 voyageurs dans chaque sens,
- Population et emploi ainsi desservis à 400 m : estimés à 33 000 personnes,
- Poste de redressement Porte de Sèvres distribuant 750 V continu, caténaire à 6m,
- Restructuration du réseau d'autobus, en particulier des lignes 39 et 169.

#### **Calendrier de réalisation**

- Durée de réalisation des travaux : environ 2,5 ans.
- Mise en service : approximativement fin 2007.

#### **Financement**

- Infrastructure estimée à 72,5 M€ :
  - 68,6 M€ par Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006,
  - 3,9 M€ par CG92, Villes de Paris et Issy-les-Moulineaux.
- Matériel roulant : 16,8 M€, intégralement pris en charge par la RATP.

## DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Sur la demande présentée le 28 avril 2004 par le Préfet de Paris, préfet coordinateur de l'enquête, le Président du Tribunal Administratif de Paris a désigné le 30 avril 2004 (réf. n° 04.031) la commission suivante pour conduire cette **enquête publique avant travaux** :

- Yves Egal, ingénieur agronome spécialisé en économie et en écologie, président,
- Jean Culdaut, architecte urbaniste, membre titulaire,
- Marie-Claire Eustache, architecte urbaniste, membre titulaire,
- Thierry Flipo, ingénieur urbaniste, membre suppléant.

**Arrêté inter préfectoral** du 27 mai 2004, prescrivant une enquête publique dans les mairies de Paris XV<sup>e</sup> (préfecture de Paris) et d'Issy-les-Moulineaux (préfecture des Hauts-de-Seine).

L'enquête s'est déroulée du lundi 21 juin 2004 au samedi 7 août 2004.

Les registres d'enquête en mairies ont été complétés par un registre de courriels, accessible depuis le site [www.paris.pref.gouv.fr](http://www.paris.pref.gouv.fr).

Deux réunions publiques, d'environ 3h30 chacune, se sont tenues à l'initiative de la commission d'enquête, le 1<sup>er</sup> juillet en mairie du XV<sup>e</sup> (250 personnes) et le 7 juillet 2004 en mairie d'Issy-les-Moulineaux. (170 personnes)

## BILAN DES OBSERVATIONS

Sur les 160 observations écrites (registres en mairies + courriers + courriels), 134 proviennent de personnes ou associations apparemment distinctes, mais 7 ne concernent pas le contenu du projet. Sur les 127 observations portant sur le contenu du projet, 94 portent sur le tracé et 21 sur le principe du prolongement du T2 sans préciser leur avis sur le tracé:

Parmi les 115 observations s'étant prononcées sur le projet et/ou son tracé :

- **47 sont favorables** au projet, approuvant en général explicitement le tracé proposé sur voirie et, pour 28 d'entre elles, principalement des riverains de la Petite Ceinture ferroviaire (PCF), en faveur de l'aménagement de celle-ci en coulée verte;
- **68 sont défavorables** au tracé proposé et en général favorables au tracé 1b (tel que présenté lors de la concertation préalable) par la PCF jusqu'à la Porte de Versailles.

Dans les observations écrites ou lors des réunions publiques, deux camps sont apparus, reprenant les débats qui avaient eu lieu lors des 2 concertations préalables, exactement comme si celles-ci n'avaient pas pu apporter la preuve du bien fondé du choix du tracé proposé.

Tous les riverains de la PCF sont en faveur du tracé et demandent, pour la plupart, son aménagement en coulée verte. Tous disent ou laissent entendre leur opposition à l'utilisation de la PCF par le T2, par crainte du bruit et, par suite, de la dévalorisation de leur bien.

De même, les élus de toute tendance qui se sont exprimés soutiennent le projet sur voirie, soit pour défendre les riverains de la PCF, soit dans un objectif de gêne à la voiture dans le cadre du PDU, soit pour voir aboutir le plus vite possible ce projet.

Les riverains du tracé "sud" sont partagés entre ceux qui craignent une augmentation du bruit et de la congestion du trafic et ceux qui attendent avec impatience l'arrivée du tramway.

Les "opposants" au tracé proposé, majoritaires dans les observations écrites, considèrent que :

- Ce tracé n'est pas le plus rentable économiquement, parce qu'il desservira, moins vite et avec moins de régularité, des populations et des emplois moins nombreux, et attirera donc moins d'usagers et moins de recettes, tout comme il rendra moins de services à l'ensemble des populations d'Ile de France. Le dossier confirme ces faits.
- Ce tracé hypothèque l'avenir, en ne permettant pas un prolongement ultérieur vers l'Est, au-delà de la Porte de Versailles, comme le permettrait l'utilisation de la PCF au-delà de la Porte de Versailles. Ce tracé est également contraire à ce que préconisent la LOTI et le SDRIF,
- Le passage sur voirie dégradera la vitesse et la régularité du T2, et aggravera les embouteillages déjà fréquents, rendant plus difficile, aussi bien le fonctionnement du Parc des Expositions que la vie des riverains qui ont besoin de leur voiture, et, de manière plus générale, la circulation entrant et sortant de Paris,
- Ce tracé n'est pas le plus rentable écologiquement, car il incitera moins de Franciliens à l'utiliser à la place de la voiture,
- Le tracé, qui prétend être une occasion unique de revalorisation des espaces traversés, n'apporte pas amélioration significative à la circulation des cyclistes,
- Ce tracé, contrairement à ce qui est annoncé, ne facilite pas le développement de l'ensemble des circulations douces, notamment parce qu'il n'offre pas d'aménagement satisfaisant pour les deux-roues,
- La coulée verte est réalisable même avec le passage du T2 sur la PCF, et le tramway occasionnera sans doute moins de gêne sonore que la coulée verte intégrale que demandent les riverains.

## BILAN DES AVANTAGES ET INCONVENIENTS DU PROJET PROPOSE

La commission d'enquête s'est attachée à rendre compte et à analyser l'ensemble des observations recueillies, tant orales qu'écrites, par tous les moyens mis à disposition du public (voir la grille de dépouillement joint en annexe sous la forme d'un tableau des observations).

L'examen méticuleux de tous les arguments issus de ce dépouillement nous a permis d'établir un bilan des avantages et inconvénients du projet proposé.

### Le caractère d'intérêt général du prolongement du T2

La première question sur laquelle la commission d'enquête se doit de répondre et de donner son avis, porte sur le caractère d'intérêt général du projet pour la collectivité, et notamment pour les Parisiens du XV<sup>e</sup> arrondissement et les Isséens.

La réponse de la commission sur ce point primordial est unanime et positive. C'est également celui de presque tous les participants à l'enquête publique.

En effet, la rentabilité socio-économique de ce prolongement du T2, avec 3 stations créées, raccordant la Défense au Sud-ouest de Paris, est très bien démontrée par le dossier.

La ligne actuelle, en réalité un "métro léger" en site propre intégral sur une ancienne voie ferrée, cumule les avantages du tram et du train :

- vitesse commerciale élevée et régularité garanties par la voie ferrée hors voirie,
- accessibilité, fréquence et moindres nuisances du tramway.

Elle a vu son attractivité augmenter depuis sa création en 1997, conduisant à mettre en place aujourd'hui des rames doubles.

Outre les dessertes locales des populations et des grands équipements du XV<sup>e</sup> et d'Issy-les-Moulineaux, la liaison entre La Défense et la Porte de Versailles donne en effet au projet une forte utilité économique et une pertinence à l'échelle de l'agglomération parisienne.

Ce prolongement répond donc à une forte demande et apparaît comme une nécessité évidente pour la politique des transports de la région Ile de France.

### Le choix du tracé

Un dossier de projet soumis à enquête publique, notamment dans son étude d'impact, se doit d'apporter la preuve ou du moins de mettre en évidence des raisons prouvant que le projet retenu est le meilleur pour la collectivité, aussi bien au niveau socio-économique que pour ses impacts sur l'environnement.

La commission reconnaît les qualités techniques du projet présenté, qui lui paraît faisable, avec toutefois des risques de perte de vitesse et de régularité de la ligne T2 du fait de la congestion automobile sur son prolongement sur voirie, et ce, malgré la priorité aux feux annoncée. Des améliorations peuvent être apportées comme pour tout avant-projet (notamment sur les itinéraires cyclables) et l'enquête publique a permis de recueillir des propositions d'amélioration de la part des citoyens.

**Mais la commission estime que la démonstration n'a pas été faite que le tracé proposé est le meilleur choix.**



Cet avis a été forgé par l'ensemble des raisons et éléments d'appréciation suivants :

• **L'ambiguïté des deux périodes de concertation préalable et de leur bilan**

Les préoccupations du public, comme le montrent l'examen des observations et les interventions des personnes présentes lors des deux réunions publiques, portent essentiellement sur le choix du tracé. Il apparaît certain que les concertations préalables n'ont pas permis de convaincre les opposants au tracé retenu de la pertinence de ce choix, et que les maîtres d'ouvrages n'ont pas tenu compte de leurs arguments.

Les raisons exactes motivant la modification du schéma de principe ne nous semblent pas avoir été clairement données.

• **L'ambiguïté de l'enquête dans le contexte sensible du TMS**

L'ambiguïté de la concertation préalable se trouve renforcée par tout le contexte du tramway des Maréchaux Sud, dont l'enquête publique a eu lieu début 2003 avec un avis favorable de la commission (2 avis favorables, 1 défavorable) et dont les travaux sont entrepris aujourd'hui, recours et polémiques à son sujet défrayant les chroniques de presse.

Ce contexte est donc sensible, notamment par les nuisances inévitables du chantier, et interfère avec le prolongement du T2, puisque le même débat entre la PCF disponible et une insertion en voirie urbaine a lieu un an après, ravivant les sensibilités des partisans et détracteurs des deux solutions.

Si notre enquête s'est déroulée de façon tout à fait correcte et sereine, le débat autour de ces 2 options a été à nouveau d'actualité, renforçant la variante PCF comme contre-projet, au détriment d'un examen concentré sur le seul tracé "sud".

• **Une vitesse commerciale et une régularité du T2 diminuée par le tracé sur voirie**

Le dossier rappelle que les deux variantes envisagées ont des impacts différents :

- les impacts de la variante PCF concernent principalement les aspects sonores et visuels du tramway pour les habitations situées à proximité immédiate du tracé,
- ceux du projet "sud Périphérique" soumis à enquête sont plutôt liés aux conditions de circulation. Un intervenant qualifie ce projet à juste titre de variante "routière".

Parler de priorité absolue aux feux pour un tramway de 60 mètres circulant sur la chaussée, avec des carrefours espacés de 150 mètres, semble difficile à garantir pour les deux sens de circulation, une temporisation devant exister pour laisser s'écouler le trafic des radiales. Comme l'expérience l'a montré ailleurs en France, la priorité aux feux sera relative dans le contexte des abords du Périphérique et du Parc des Expositions, et la chute de l'actuelle vitesse commerciale, et surtout de la régularité du T2, nous paraît inévitable et fortement préjudiciable.

### • Un argument de desserte de nouveaux quartiers discutable

Si une partie d'Issy-les-Moulineaux se trouve effectivement desservie par le projet, en revanche et contrairement à la PCF, il ne permet pas la desserte de l'Hôpital Georges Pompidou (HEGP), ni du quartier d'affaires du Sud-Ouest du XV<sup>e</sup> arrondissement, du Parc André Citroën ou des futurs bureaux du quai d'Issy et des terrains du Ministère de la défense.

Les populations et emplois desservis, les utilisateurs futurs du T2 et les gains de temps ainsi offerts aux Franciliens sont tous quantitativement supérieurs avec le tracé par la PCF.

La desserte des quartiers Nord d'Issy-les-Moulineaux ne peut être préférée à celle du pôle HEGP/quai d'Issy au nom de critères socio-économiques, sachant que le réseau de bus actuels peut fort bien être maintenu pour desservir ces quartiers. Des usagers des transports en commun d'Issy-les-Moulineaux semblent même préférer la desserte par bus.

L'autre argument avancé de liaison de banlieue à banlieue nous semble également militer en faveur de la PCF, le prolongement du T2 pouvant facilement se développer vers l'Est.

### • Une rentabilité du prolongement démontrée, plaidant en faveur du tracé par la PCF

Le tableau de comparaison des critères socio-économiques et environnementaux des variantes étudiées (p. 59 de l'étude d'impact du dossier) démontre une certaine rentabilité du prolongement du T2, mais l'ensemble des éléments objectifs montrent une rentabilité supérieure pour la variante par la PCF.

Cette rentabilité est renforcée par d'autres critères :

- Le choix de la PCF est plus favorable à l'environnement global, du fait que son attractivité supérieure induit plus de déplacements en transports en commun et donc diminue plus fortement le nombre des déplacements en voiture, ainsi que la pollution et l'émission de gaz à effet de serre que ceux-ci provoquent,
- Les perturbations de l'activité économique et sociale pendant les travaux sont moindres si ceux-ci sont réalisés sur la PCF, à l'écart de tout trafic automobile,
- Enfin, comme nous l'écrivons plus loin, la PCF n'est pas située en zone inondable.

### • Un rapport de causalité discutable entre le tramway et la réduction du trafic routier

Selon le dossier et les propos des maîtres d'ouvrage, les effets induits du tramway sur la circulation automobile et le stationnement vont dans le sens du PDUIF de réduction du trafic automobile. Or ceci relève davantage d'une volonté politique, qui est tout à fait dissociable du projet de transport.

Il est en effet tout à fait possible de modifier la place dévolue à la circulation générale et au stationnement sans réaliser de tramway, et inversement.

De plus, il n'est pas sûr que la gêne apportée délibérément au trafic automobile soit le meilleur moyen pour le réduire. D'autres villes européennes ont fait la preuve de l'efficacité d'autres méthodes, qui ne passent pas par la congestion du trafic.

- **Une requalification urbaine invoquée pouvant être indépendante**

La requalification des espaces traversés n'apparaît pas d'une grande nécessité sur le tracé proposé, où l'urbanisme est adapté à l'automobile, et tout au moins peut être entreprise comme une opération indépendante.

A l'instar de la gêne apportée à la circulation automobile, la requalification et l'aménagement de voies cyclables peuvent être réalisés sans le tramway. La mairie de Paris est justement en train d'aménager des couloirs cyclables et des couloirs de bus, qui suppriment une voie de circulation automobile par sens sur certains boulevards. La commission pense que les aménagements cyclables pourraient être meilleurs sans le tramway sur le tracé proposé.

Tramway, requalification et redistribution de l'espace de voirie sont des projets indépendants, même si l'un peut être l'occasion de réaliser les autres. On aurait d'ailleurs pu tout aussi bien saisir l'occasion de l'aménagement du T2 sur la PCF pour requalifier les espaces publics sur l'autre tracé au sud du Périphérique. Si un besoin de requalification existe à Paris, celle-ci n'est pas obligatoirement à faire précisément sur le tracé du tramway. Le projet de coulée verte est un exemple de requalification envisagée ailleurs que sur le passage d'un tramway.

- **Un tramway sur la PCF tout à fait compatible avec le projet de "coulée verte"**

La commission d'enquête a exprimé dans son rapport son sentiment sur les besoins en espaces verts exprimés par les habitants, leur gestion en tissu urbain et sur l'argument d'une coulée verte en liaison des parcs Georges Brassens et André Citroën.

Elle fait remarquer que le tunnel de 330 mètres de long ne sera pas facile à traiter et à rendre attrayant (à l'exemple du petit tunnel sur la promenade plantée reliant La Bastille au bois de Vincennes).

Néanmoins, elle estime qu'un traitement paysager et l'utilisation en itinéraire pour les circulations douces (piétons, vélos, patins), qui correspondent à un engagement pris par la Ville de Paris, restent possibles et compatibles avec l'exploitation d'un tramway sur la PCF.

- **Une variante PCF, avec possibilité de poursuite à l'Est, en meilleure adéquation avec la LOTI et le SDRIF**

Le rapport de compatibilité à ce type de document supérieur est un rapport de cohérence, de non contrariété manifeste.

La commission note que tous les textes de l'Etat et de la région Ile de France (LOTI, SDRIF, PDUIF, etc.) sont en faveur du développement des transports en commun, surtout là où existent déjà des infrastructures, et explicitement sur la PCF pour certains d'entre eux.

De plus, les choix doivent être fondés sur la meilleure efficacité économique et sociale, ce qui serait exactement le cas du tracé du T2 sur la PCF.

Par ailleurs, la concertation pour l'élaboration du PLU de la Ville de Paris est en cours, les phases diagnostic et élaboration du PADD (Plan d'aménagement et de développement durable signé en janvier 2003 par le Conseil de Paris) étant terminées. Sur les documents actuels diffusés, la PCF apparaît en orange en **Zone de Grands Services Urbains (GSU)**, zones dont les mutations doivent être favorisées pour les besoins de la Ville, ce qui est tout à fait compatible avec son utilisation par un transport en commun rapide.

La Petite Ceinture qui a vu ses derniers voyageurs en 1934 et ses derniers transports de marchandise en 1993, a une valeur patrimoniale remarquable reconnue par tous, qui doit être préservée en tant qu'infrastructure existante, mais son contexte est tel que depuis, et de façon aberrante dans le territoire de la capitale, aucune option réelle n'a été prise pour son avenir.

La commission pense que renoncer à tout espoir de réutiliser la PCF pour un transport public rapide, complémentaire du TMS, serait contraire à toutes les orientations prises par l'Etat et la Région Ile de France depuis plusieurs décennies dans le domaine du développement durable. Ne pas engager cette réutilisation dès aujourd'hui en y implantant le prolongement du T2 serait perçu par tout un chacun comme un message incohérent propre à disqualifier l'idée même de politique de développement durable.

**• Une variante PCF hors zone inondable, contrairement au "projet sud" soumis aux contraintes des PPRI de Paris et des Hauts-de-Seine**

Le PPRI de Paris et celui des Hauts-de-Seine engagent les sociétés concessionnaires de transports à *"analyser leur vulnérabilité et intégrer dans leurs projets toutes dispositions constructives visant à permettre le fonctionnement normal des lignes, ou, a minima, à supporter sans dommages structurels une immersion prolongée de plusieurs jours et un redémarrage de l'activité le plus rapidement possible après le départ des eaux"*

Le dossier prend bien en compte ces contraintes, coûteuses en cas de crue pour les maîtres d'ouvrage, mais la PCF, apparemment restée hors d'eau lors de la crue de 1910, imposerait des contraintes beaucoup moins fortes pour respecter cette préconisation des PPRI.

Le T2 est par deux fois en zone inondable, sur son trajet entre Issy-Val de Seine et St Cloud, mais il ne semble pas impossible d'en faire une ligne intégralement hors d'eau par la construction de digues pérennes ou provisoires. En ce cas, il serait contraire au principe de précaution que de ne pas prévoir, à coût similaire, un trajet hors d'eau pour le prolongement à la Porte de Versailles.

**• Enfin des intérêts particuliers des riverains de la PCF, qui peuvent être préservés**

Ce ne sont pas les intérêts particuliers qui doivent décider de l'intérêt général, qui n'est pas la somme des intérêts particuliers. Mais, dans la mesure du possible, l'intérêt général ne doit pas léser les intérêts particuliers, sauf si une juste compensation leur est donnée, comme le dit l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 : *"La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité"*.

Des mesures compensatoires pour les nuisances visuelles et, surtout, sonores, peuvent être mises en œuvre comme le montrent certaines études : longs rails soudés, semelles amortissantes, écrans anti-bruit... La trajectoire d'un véhicule guidé par rail est précise, ce qui permet de traiter le bruit au plus près de sa source, par des écrans ou des merlons de terre implantés à quelques centimètres des roues, sans qu'il soit nécessaire d'obstruer la vue au niveau des fenêtres des rames, sauf en de rares endroits très près de certains logements.

A ce sujet, la commission s'étonne que de telles études n'aient pas été approfondies à l'occasion de la première concertation préalable.

**Pour toutes ces raisons,**

- Après avoir constaté toutes les mesures légales et complémentaires d'information du public,
- Après avoir effectué la visite du site et de ses alentours sur les 2 communes concernées, ainsi que celle du tronçon concerné de la Petite Ceinture Ferroviaire,
- Après avoir organisé 2 réunions publiques d'information dans les mairies du XV<sup>e</sup> arrondissement de Paris et d'Issy-les-Moulineaux, en avoir établi les comptes rendus et avoir répondu par écrit aux questions écrites sur les fiches dialogues,
- Après avoir assuré les permanences en mairie aux heures et aux jours fixés par l'arrêté interpréfectoral du 27 mai 2004,
- Après avoir procédé à l'examen du dossier, des courriers, courriels et observations écrites et orales du public,
- Après avoir examiné avec attention le bilan de la concertation préalable et les réponses des maîtres d'ouvrage aux questions soulevées,

**La Commission d'enquête émet un**

|                         |
|-------------------------|
| <b>AVIS DEFAVORABLE</b> |
|-------------------------|

**unanime**

**au projet de prolongement de la ligne de tramway T2 à Paris  
d'Issy-Val de Seine à la Porte de Versailles,  
tel que présenté par le dossier soumis au public,  
c'est à dire la variante 2 sur voirie  
située, sur le territoire parisien, en rive sud du Boulevard Périphérique,  
sur les emprises des rues Henry Farman, Louis Armand, d'Oradour/Glane et de  
l'avenue Ernest Renan, avec un terminus à la Porte de Versailles.**

**Fait à Paris, le 20 octobre 2004**

**la Commission d'enquête :**

Yves EGAL  
Président

Jean CULDAUT  
Membre

Marie-Claire EUSTACHE  
Membre