

**Réunion commune exceptionnelle des Conseils de quartier Danube et Manin-Jaurès
Mercredi 9 février 2011 à l'école élémentaire 4 rue Goubet**

Réunion animée par Xavier Golczyk, délégué du Maire pour le quartier Danube, et Nicolas Nordman, Délégué du Maire pour le quartier Manin-Jaurès.

Prolongement du Tramway 3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle

En présence d'Halima Jemni, Conseillère spéciale auprès du Maire en charge de l'espace public et des déplacements, d'Olivier Bonnefoy, Chef du pôle technique à la Mission Tramway, et de Christophe Touche, Chargé de communication de proximité à la Mission Tramway.

Le prolongement du Tramway 3 est un projet phare porté par la Mairie de Paris et la Mairie du 19^e. Il s'agit d'un transport régional, puisqu'il desservira 5 arrondissements et 2 départements limitrophes. Le 19^e arrondissement est pleinement concerné par ce projet puisqu'il comptera 11 des 27 nouvelles stations.

Le tramway est un mode de transport rapide, agréable, écologique et accessible aux personnes à mobilité réduite.

Des nuisances sont inévitablement générées par les travaux car il s'agit d'un très grand chantier, mais de gros efforts sont faits pour les limiter au maximum et terminer le chantier au plus vite. Ainsi, à ce jour, aucun retard n'a été pris dans les travaux, ce à quoi Bertrand Delanoë est très attentif, et la livraison du tramway devrait avoir lieu en décembre 2012.

Le plan du Tramway 3 est circulaire et s'étend sur 22,4 km, dont 14,5 km actuellement en construction. Il emprunte les boulevards des maréchaux, sauf entre la porte de Pantin et la porte de la Villette pour desservir Pantin, et entre la porte de la Villette et le canal Saint-Denis. Son tracé sera scindé en 2 arcs au niveau de la porte de Vincennes afin d'éviter la surcharge et le dérèglement de la succession des trams en cas de ralentissement. En effet, plus la ligne est longue, plus les trams risquent de prendre du retard et d'arriver tous en même temps, comme le montre l'expérience des lignes de bus de la petite ceinture.

Le tramway a vocation à remplacer les lignes de bus PC1, PC2 et PC3. Celles-ci comptaient en moyenne 55 000 voyageurs par jour. L'objectif du tramway était d'en véhiculer 80 000 / jour. Grâce à une fréquence accrue et une meilleure régularité des rames (une rame toutes les 4 minutes), le tronçon déjà réalisé compte environ 140 000 voyageurs par jour et dépasse donc très largement ses objectifs.

55 % des usagers ont pour origine/destination la banlieue, dont 7 % voyagent de banlieue à banlieue.

Janvier à mai 2006 : débat public
Septembre 2006 : délibération du STIF (Syndicat des Transport d'Île de France)
Novembre 2008 : conclusions des enquêtes publiques
Décembre 2008 : déclaration de projet par la Ville de Paris.
Janvier 2011 : soudure du premier rail du tramway porte de la Villette.
Janvier 2012 : arrivée des premières rames pour faire des essais.

Le projet de transport s'accompagne d'un projet d'insertion urbaine et de requalification de quartiers qui ont peu été favorisés jusque-là. Il s'agit du plus gros projet de voirie depuis la création du périphérique. Plus de 50 % des travaux d'insertion urbaine ont déjà été réalisés.

- Le premier alignement d'arbres a été planté **porte des Lilas**, le long de la piscine (côté 20^{ème} arrondissement), aujourd'hui (9 février).
- Porte du Pré Saint-Gervais, le **square Monselet** a été refait.
- L'espace situé près du parc de la Butte du Chapeau rouge, **boulevard d'Algérie**, sera refait et doté d'un terrain de jeux en libre accès.
- La réalisation d'un **pont pour tramway, piétons et vélos sur le canal de l'Ourcq** créera un lien entre Paris et la commune limitrophe de Pantin. L'ouvrage sera achevé avant l'été.
- Le **stade Jules Ladoumègue** sera entièrement refait et situé à 7 m de hauteur, au-dessus du futur **site de maintenance et de remisage des rames du tramway**. Celui-ci sera opérationnel fin 2011, alors que les travaux du stade seront en cours pour une livraison à la rentrée 2013. Il comptera 6 cours de tennis couverts et 2 découverts, un gymnase, une salle de gymnastique et une salle de musculation, 4 terrains de squash avec des vestiaires spécifiques, 2 terrains de football et rugby, un mur d'escalade (12 m de haut et 36 m de longueur).

www.tramway.paris.fr

n° d'information : 01 40 09 57 00

Point info mobile.

Sur le bd d'Algérie, la circulation automobile se fera-t-elle dans les 2 sens ?

Oui.

Le complexe sportif Jules Ladoumègue sera-t-il gratuit ?

Le complexe sera soumis au même régime que tous les équipements municipaux.

Quel sera le plan de circulation des bus ? Attention aux circulations piétonnes sur le chantier.

C'est le STIF qui décide du plan des lignes de bus. Les lignes PC2 et PC3 vont disparaître. La ligne 75 en direction de la porte de Pantin passera a priori par le boulevard Sérurier puis par la rue de la Marseillaise, le STIF doit donner son arbitrage sur le futur plan des lignes de bus en juin 2011.

Pour créer des voies piétonnes qui mèneraient à l'îlot central il eût fallu neutraliser la totalité du carrefour, la Préfecture n'a jamais donné son accord et c'est sans doute mieux ainsi.

Que vont devenir les fourrières et la station service rue de la Marseillaise ?

Aucun aménagement spécifique par rapport au tramway. Projet en discussion.

Qu'est-il prévu en matière de sécurité autour du tramway ?

Il n'y aura pas de police particulière dans le tramway. Dans le sud de Paris, où le tramway fonctionne depuis 2006, c'est un mode de transport très respecté des usagers (ni tags, ni vandalisme, ni agression de conducteur).

Quels seront les temps de parcours ?

Le tramway a une vitesse commerciale de 20 km/h. Il faudra compter entre 38 et 40 min pour aller de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle.

Le tramway sera-t-il accessible aux handicapés ?

L'accessibilité du tramway sera totale sur les 14,5 km de long et les 40 m de large des boulevards des maréchaux.

La position des arrêts n'apparaît pas comme un progrès pour les habitants de la rue Manin et de la rue Petit.

Des aspects socio-économiques expliquent ces choix. Pour assurer régularité et vitesse il ne faut pas que le tramway s'arrête trop souvent. Il a fallu trouver un équilibre entre une desserte des quartiers la plus optimisée possible et l'efficacité du tramway.

Questions diverses

Problème des déjections canines.

Depuis avril 2002, tout propriétaire de chien ne ramassant pas les déjections de son animal est passible d'une amende de 35 €. La Mairie de Paris organise des opérations de sensibilisation au ramassage des déjections canines.

Le nettoyage des rues est assuré par les agents de la DPE (Direction de la Propreté et de l'Environnement) et la verbalisation par ceux de la DPP (Direction de la Prévention et de la Protection), mais il est nécessaire que les propriétaires de chiens se responsabilisent.

Le Conseil de quartier Manin-Jaurès a mis en place fin 2009 un groupe de travail sur les questions de propreté et d'environnement. Plusieurs actions seront mises en place en 2011 en partenariat avec la Mairie, dont la diffusion d'un tract de sensibilisation à la propreté des rues, et la signalisation des rues particulièrement concernées par le problème des déjections canines.

Problème de sécurité et de nuisances rue Meynadier. Attroupements de jeunes, scooters.

Ce problème est connu de la Mairie, il s'agit plus d'incivilité que d'insécurité. Pour rappel, à Paris la Mairie n'a aucun pouvoir de police. Elle relaye auprès du commissariat les signalements des habitants (rencontres avec le commissaire tous les 15 jours).

Bureau des Conseils de quartier
01 44 52 29 62 / 01 44 52 29 85
5/7 place Armand Carrel – 75019 Paris
www.mairie19.paris.fr

