

Recours gracieux

Requérants :

Monsieur Serge FEDERBUSCH - Conseiller d'Arrondissement - 11 rue Cernuschi 75017 Paris

Monsieur Jacques GAUTHIER – 8 rue Pierre Girard 75019 Paris – Association Petite Ceinture-Grand Paris

Monsieur Hervé LAMBEL – 24, avenue Gabriel 75008 Paris – Association de Défense des Commerçants et entreprises du Nord-Est parisien et environs (ADCE – NEPE) et Cerf (Créateurs d'emplois et de richesses de France).

Contre la délibération DVD 2008-257

Déclarant d'intérêt général les travaux relevant de la maîtrise d'ouvrage de la ville de Paris relatifs à l'extension de la ligne du tramway T3 de la porte d'Ivry à celle de la Chapelle.

Conseil de Paris des 15,16 et 17 décembre 2008 - Délibération affichée le 19 décembre 2008.

Les requérants contestent le caractère d'intérêt général des travaux présentés dans la délibération DVD 2008-257. Ils demandent donc au maire de Paris d'inscrire à l'ordre du jour du Conseil de Paris une nouvelle délibération retirant cette dernière pour les motifs suivants.

Sur la forme et la procédure :

1 - Forme

Dans la liste des visas qui fait partie intégrante de la délibération et n'en est pas détachable, il est mentionné que la date de remise du rapport d'enquête publique était le 28 novembre 2008 alors que cette date était en réalité le 10 novembre 2008 comme révélé par le journal « Le Parisien » (édition de Paris) daté du 11 novembre 2008.

Madame Marie-Claire Eustache, présidente de la commission d'enquête aurait-elle, sans l'accord des autres signataires, postdaté la remise afin de permettre au maire de Paris d'employer le délai de 18 jours ainsi accordé pour concevoir une solution alternative d'implantation de la station porte de Vincennes présentée au public le 1er décembre 2008, soit 3 jours après la date fictive, ce qui était matériellement impossible ?

Cette altération de la date de remise du rapport aurait en tout cas eu pour effet de priver les riverains de la porte de Vincennes, et l'ensemble des Parisiens, des garanties et des moyens d'expression qu'accorde la procédure d'enquête publique puisqu'une simple réunion a remplacé une enquête complémentaire que l'importance et les conséquences induites de cette modification d'implantation de la station auraient exigé.

2 – Procédure

* A plusieurs reprises, pour l'aménagement de la porte de Vincennes, celle de la porte de la Chapelle, l'entrée du tramway dans Pantin, le franchissement de la porte de la Villette, etc. des solutions envisagées initialement par la Ville ont été purement et simplement écartées sans qu'on sache pourquoi. Nous reviendrons ci-après sur chacun de ces silences.

D'ores et déjà, nous pouvons noter qu'il s'agit de violations répétées du principe qui impose à la collectivité de soumettre à enquête publique des « partis » distincts et d'informer le public des motifs qui ont conduit à les écarter. Ces irrégularités sont susceptibles de vicier la procédure suivie.

La notion de "parti" est d'ailleurs assez largement illustrée par la jurisprudence.

Par exemple :

- la ville de Versailles avait envisagé, pour supprimer un passage à niveau, soit de réaliser un passage routier souterrain, soit de réaliser un pont-route au-dessus de la voie ferrée, soit enfin de procéder à l'enterrement de la voie ferrée. Ces deux dernières possibilités constituant des partis distincts de celui qui a été finalement retenu, l'administration était tenue d'informer le public des motifs pour lesquels la première possibilité avait été seule soumise à l'enquête et retenue. En l'absence de justification de ce choix dans la notice explicative, les requérants sont, par suite, fondés à soutenir que l'enquête a été irrégulière (CE, 3 oct. 1990, Hello et a. : Dr. adm. 1990, comm. 49 ; D. 1990, inf. rap. p. 243 ; JCP G 1991, II, 21605, obs. Bernard. – V. également CE, 14 nov. 1997, Groupement riverains, agriculteurs propriétaires et particuliers CJEG 1998, p. 206, note Martin. – CE, 15 oct. 1999, Dupasquier et Comité propositions pour l'A75 : Constr.-urb. 2000, comm. 13, obs. Larralde. – CE, 14 juin 2002, Saez – CAA Lyon, 27 janv. 2004, n° 03LY01301, Dpt Loire).

* De la même manière, le dossier d'enquête était plus que sommaire sur les nombreux travaux prévus sur les 36 ouvrages d'art remaniés.

Or, les documents soumis à l'enquête publique ont pour objet de permettre au public de connaître la nature et la localisation des travaux prévus, ainsi que les caractéristiques générales des travaux les plus importants (Ragot et a. – CAA Nantes, 19 févr. 1992, n° 99NT00178, Assoc. défense cadre de vie Blois : Le droit de l'expropriation, op. cit., comm. 80). Si ces caractéristiques n'ont pas nécessairement à être mentionnées dans un document spécifique (CAA Bordeaux, 30 déc. 2005, X, cité supra n° 10), l'absence de description, dans le dossier d'enquête préalable, des ouvrages les plus importants, doit entraîner l'annulation de la déclaration d'utilité publique (CE, 11 janv. 1985, Min. agr. c/ SCI Moulin moyen).

Sur le fond :

A - Le principe est que le dossier d'enquête publique doit être exhaustif dans son contenu et sincère dans ses analyses de telle façon que ni les membres de la commission ni la population ne soient induits en erreur.

Or, des carences et insincérités ont caractérisé toutes les étapes de cette enquête.

1 - L'extension du T 3 serait justifiée par une forte augmentation des déplacements sur les boulevards des maréchaux alors que la fréquentation de la section en service entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry n'en apporte pas la démonstration. Contrairement au chiffre de 100.000 voyageurs par jour répété à satiété par le maire de Paris, cette fréquentation a plafonné à 74.520 en 2007 (c.f. bilan des déplacements en 2007 à Paris – page 9).

Durant une année pleine d'exploitation, la ligne a enregistré 27, 2 millions de voyages soit, divisés par 365 jours, une moyenne journalière de 74.520 voyages et non 100 000.

Il est donc plus qu'hasardeux de prétendre, comme cela est écrit dans le numéro spécial d'avril 2008 du magazine : « Tramway - le journal du prolongement du T3 » que la fréquentation totale de la ligne entre le pont du Garigliano et la porte de la Chapelle atteindra le chiffre de 255.000 voyageurs par jour (page 3).

Durant l'enquête publique, aucun argumentaire probant n'a été présenté par la RATP, exploitante de la ligne T3, démontrant que les lignes bus PC 2 et PC 3, en service entre les portes d'Ivry et de la Chapelle, ne pouvaient être améliorées et leur capacité augmentée par la mise en œuvre d'une priorité aux carrefours, une meilleure surveillance des stationnements interdits dans les couloirs protégés, la mise en service de matériel roulant plus performant (les BHNS) et une application plus rigoureuse des systèmes existants de régulation « Aigle » et « Altaïr ».

2 - Aucun bilan de l'exploitation des lignes PC2 et PC3 n'était joint au dossier d'enquête publique alors que ces bilans sont imposés par la LOTI du 30 décembre 1982 (art. 14), bilan qui ne pouvait être dressé pour la ligne PC1 étant donné que l'annonce en novembre 1999 du remplacement des bus par un tramway suivit de peu son inauguration le 27 septembre 1999.

3 - La presse, sans être démentie, a révélé que l'inscription du tramway des maréchaux sud dans le CPER 2000-2006 fut la contrepartie demandée par le maire de Paris pour apporter au CPER les terrains des grands moulins de Paris situés dans le secteur Masséna de la ZAC Paris Rive gauche en exécution du plan U3M.

4 - Loin d'améliorer la desserte locale, l'extension du T 3 la paupérise puisque 25 stations remplaceront les 41 arrêts des lignes PC2 et PC 3. Quant aux arguments du réaménagement du paysage urbain et de la répartition de l'espace, ils sont contestables puisque le premier peut être réalisé sans tramway à l'image des axes rouges transformés en axes lents (avenue Jean Jaurès, bd Magenta) et le second, celui de la répartition spatiale, devenir un gymkhana routier confus (bd Saint- Marcel).

5 - Cette extension ne renforce pas davantage les liaisons avec les communes limitrophes dans la mesure où le T3 ne quitte pas les boulevards des maréchaux excepté dans le 19^{ème} arrondissement où, de la porte de la Villette au quai de la Gironde, il double la ligne 7 du métro. Dans son crochet vers Pantin, il sera concurrencé par le RER E lorsque la gare Eole-Evangile sera construite.

6 – Une appréciation sommaire des dépenses doit permettre de s'assurer que les travaux et les ouvrages publics projetés ont bien, compte tenu de leur coût total prévisionnel, un caractère d'utilité publique, l'évaluation se faisant à la date de l'enquête (CE, 30 mai 1979, Assoc. dptale défense autoroute A71, Section Loiret : Dr. adm. 1979, comm. 214. – CE, 11 janv. 1980, Sté civ. GFA falaises Flamanville et a. : Rec. CE 1980, p. 8 ; Dr. adm. 1980, comm. 54 ; D. 1980, inf. rap. p. 353, chron. Bon ; RD publ. 1980, p. 1190, chron. J.-M. Auby. – CE, 22 mai 1981, Cne Saint-Rémy de Maurienne et a. : Dr. adm. 1981, comm. 242. – [CE, 3 nov. 2004, n° 260398](#), Min. équip., transports, log., tourisme et mer c/ Comité défense coteaux Moirans.

Or, le dossier de l'extension du T 3 présente une sous-estimation manifeste du coût du projet, notamment dans l'évaluation des acquisitions foncières ou du remaniement d'ouvrages d'art complexes avec dérivation de réseaux souterrains.

L'appréciation sommaire des dépenses doit pourtant permettre de s'assurer que les travaux et les ouvrages publics projetés ont bien, compte tenu de leur coût total prévisionnel, un caractère d'utilité publique, l'évaluation se faisant à la date de l'enquête (CE, 30 mai 1979, Assoc. dptale défense autoroute A71, Section Loiret : Dr. adm. 1979, comm. 214. – CE, 11 janv. 1980, Sté civ. GFA falaises Flamanville et a. : Rec. CE 1980, p. 8 ; Dr. adm. 1980, comm. 54 ; D. 1980, inf. rap. p. 353, chron. Bon ; RD publ. 1980, p. 1190, chron. J.-M. Auby. – CE, 22 mai 1981, Cne Saint-Rémy de Maurienne et a. : Dr. adm. 1981, comm. 242. – [CE, 3 nov. 2004, n° 260398](#), Min. équip., transports, log., tourisme et mer c/ Comité défense coteaux Moirans.

Le fait qu'il s'agisse d'ouvrages présentés comme distincts dont la maîtrise ressortirait à d'autres autorités n'a pas pour conséquence d'exonérer la ville de son obligation d'information.

Dans une affaire où la déclaration d'utilité publique contestée concernait le projet de création d'une voie piétonnière entre une rue et un parc de stationnement automobile. L'opération comportait, outre la transformation d'une cour privée en voie publique, la réalisation d'un escalier et d'un passage souterrain assurant la liaison avec le parc de stationnement de véhicules automobiles. Bien que cette dernière dépense était prise en charge par la chambre de commerce et d'industrie, et non pas par la commune expropriante, le Conseil d'État a relevé que le dossier soumis à enquête publique ne comprenait aucune estimation des dépenses entraînées par la construction de ces deux derniers éléments et ne permettait donc pas aux intéressés d'apprécier le coût total de l'opération projetée (CE, sect., 25 févr. 1985, Ville Rodez et a. : Rec. CE 1985, p. 57 ; RFD adm. 1985, p. 509, concl. Genevois ; AJDA 1985, p. 296, note Richer).

De la même façon, il a été jugé qu'était illégale une déclaration d'utilité publique en cas d'omission de dépenses relatives à la construction d'un ouvrage évoqué dans cet acte alors qu'il était prévu de le réaliser ultérieurement (CE 22 janv. 1988, Assoc. défense propriétaires concernés par projet lotissement cnal : Rec. CE 1988, tables, p. 381 ; D. 1990, somm. p. 15, obs. Bon).

B – Par ailleurs, il est exigé que la ville réponde de manière motivée aux réserves et recommandations formulées par la commission d'enquête. Il n'en a rien été.

Réserve n° 1 :

La rupture de ligne au niveau de la porte de Vincennes trouve son origine dans la volonté personnelle de l'ancien adjoint aux transports du maire de Paris de faire entrer le tramway dans la capitale jusqu'à la place de la Nation sans motif sérieux compte tenu de la bonne desserte en transports collectifs du cours de Vincennes.

Le débat public avait pourtant montré qu'une simple voie de délestage au niveau du boulevard Poniatowski serait suffisante pour assurer la régularité de l'exploitation et cette rupture de charge aurait été plus pertinente au niveau du quai Panhard & Levassor, dans le secteur d'aménagement Masséna-Bruneau, en correspondance avec le projet de liaison en rive gauche prévu par l'OIN Seine-Amont et l'urbanisation du secteur (projet lauréat de l'atelier Yves Lion et ses 400 000 M2 constructibles)

L'importance de la modification consistant à construire deux stations au lieu d'une et à déplacer les voies sur les boulevards Davout et Soult aurait exigé une enquête publique complémentaire pour mesurer la congestion routière que ce nouveau schéma d'implantation engendrera non seulement sur le territoire parisien, mais également sur celui des communes de Saint-Mandé et de Vincennes.

De plus, aucune étude n'a abordé l'incidence des voies de traverse de la porte de Vincennes ou circuleront à vide depuis la porte de Pantin les rames destinées à l'arc sud qui devront exécuter une manœuvre en tiroir pour se placer au départ de la station porte de Vincennes sud.

Pour éviter cette manœuvre, il serait opportun d'étudier la mise en place d'un raccordement ferré dans le bon sens, vers le nord pour que les rames venant du garage Ladoumègue puissent se positionner directement en station porte de Vincennes sud.

Tout ceci démontre que la réserve émise par la commission n'a pas été réellement prise en compte par la ville de Paris.

Recommandation n°1 : Etude d'aménagement au niveau de la porte d'Aubervilliers/Secteur Eole-Evangile.

La réponse de la ville est trop évasive pour être crédible puisqu'à une demande légitime d'études complémentaires formulée par la commission d'enquête elle se borne à répondre que son projet est intangible.

Puisque le T 3 est conçu comme une composante du pôle d'échanges qu'il constituera avec le RER E et le Tram'Y, l'étude du fonctionnement futur de la porte d'Aubervilliers s'impose comme un préalable à la déclaration de projet. En effet, le Tram'Y coupera à niveau le carrefour.

L'incidence du T 3 sur l'accessibilité à l'entrepôt Ney n'a pas été analysée, pas plus que l'existence des murets de protection de la trémie de la rue d'Aubervilliers sur la circulation routière, notamment celle des camions semi-remorques qui entrent dans l'entrepôt et ceux qui desservent CAP 18.

La construction de la plate-forme du T3 se faisant au détriment de la voirie existante, il est faux de prétendre que la largeur des voies dans le carrefour sera augmentée ainsi que la capacité dudit carrefour puisque sa surface sera encore réduite par la plate-forme du Tram'Y.

Les études soi-disant faites par la mairie de Paris existent-elles vraiment ? Dans l'affirmative, pour quelles raisons sont-elles dissimulées ?

Recommandation 2 : aménagement de la porte de Charenton.

Là encore, les études demeurent cachées au public alors qu'une enquête publique complémentaire serait nécessaire tant la situation a évolué puisque la station porte de Charenton du tramway a été décalée vers le sud au niveau d'un carrefour limité en surface.

En restreignant encore la surface dudit carrefour, la présence de la station ne fera qu'aggraver la congestion routière du site. De plus, ce décalage au sud obligera la majorité des voyageurs à allonger leurs déplacements pédestre. En effet, ce carrefour est peu peuplé du fait de la présence au sud des emprises SNCF de Paris – Lyon, à l'est du stade Léo Lagrange et, à l'ouest, du cimetière de Bercy.

Dans une intervention au conseil de Paris en date du 16 décembre 2008, la maire du 12ème arrondissement souhaitait au contraire que la station porte de Charenton fût rapprochée de la porte de Reuilly pour mieux desservir la pelouse et les manifestations qui s'y déroulent comme la foire du Trône.

Un réexamen complet de l'implantation de la station s'impose donc, étayée par une étude fine des déplacements locaux afin de servir au mieux l'intérêt général qui a été oublié.

Recommandation n° 3 : Implantation du centre de maintenance Ladoumègue.

Le projet amendé par la mairie de Paris est tout à fait différent de celui décrit dans le dossier d'enquête publique car un énorme bâtiment de 10 mètres de haut remplace celui, semi-enterré, présenté à l'enquête publique (c.f. coupe 16).

Accolé à un tunnel de desserte du port Serurier inexistant lors de l'enquête, le gigantisme de cet atelier-garage constitue une modification importante du projet et implique l'ouverture d'une enquête publique complémentaire et non la création d'un simple comité de suivi dont la compétence sera limitée aux questions sportives.

Recommandation n° 4 : Des aménagements cyclables à réaliser en concertation avec les associations de cyclistes.

Aucun plan précis des aménagements cyclables liés à l'extension du T3 n'a été rendu public et aucune information n'a été communiquée sur le sujet. Comment sera garantie la continuité des voies cyclables, comment sera assurée la sécurité des cyclistes ? Ces questions méritent d'être approfondies avant tout démarrage des travaux.

Recommandation n° 5 : Optimisation des durées des feux de signalisation des carrefours des boulevards des Maréchaux.

Cette question conditionne l'un des quatre postulats sur lesquels est fondé le T 3 : vitesse moyenne de 20 km/h, doublement du nombre des voyageurs par rapport au bus PC, 60 % de voyageurs venant de la banlieue ou s'y rendant, impossibilité technique d'améliorer les performances des lignes PC2 et PC3.

Le T 3 en service entre le pont de Garigliano et la porte d'Ivry ne satisfait aucun des trois premiers postulats, quant au 4ème, il résulte d'une décision unilatérale de la RATP, juge et partie puisqu'elle fut maître d'ouvrage des travaux du système de transport.

La déclaration de projet fait table rase de ces constatations de nature à en vicier la pertinence.

Recommandation n° 6 : Une étude sur le stationnement à engager afin d'adapter l'offre à la demande.

La déclaration de projet escamote le débat en le réduisant à la seule question du stationnement de longue durée que sont susceptibles d'offrir les bailleurs sociaux.

Le véritable problème non résolu est celui du stationnement de courte durée au plus près des besoins locaux et cette omission ne peut que renforcer les insuffisances manifestes de la déclaration de projet.

Recommandation 7 : Mesures à prendre pendant la période de chantier.

Le planning rigoureux des travaux que la mairie de Paris affirme avoir dressé est demeuré confidentiel puisque personne ne le connaît. Même remarque pour le phasage spatio-temporel des séquences successives des chantiers qui demeure inconsistant et flou puisqu'il ne fournit aucune indication précise ni sur les lieux, ni sur les dates, ce qui est paradoxal pour ce type de document.

La réponse de la ville de Paris n'est qu'un tissu de banalités et de généralités qui pourraient s'appliquer à n'importe quel chantier de travaux publics.

En revanche, elle détaille avec luxe la communication qui accompagnera les travaux : journal du tramway, flash infos, feuilles d'information, cellule de communication, site internet, journaux municipaux, inserts dans la presse, logo, timbre spécial et tee-shirt.

Cette débauche de communication a commencé puisque les palissades de tous les chantiers qui concernent les maréchaux ont reçu dès janvier 2009 le label T 3+ même s'ils n'ont rien à voir avec l'extension du tramway. La revue du BTP, « le Moniteur » a publié dans son numéro du 30 janvier 2009, un article spécial, vraisemblablement aux frais des contribuables parisiens, sur l'extension du T 3 et a fixé la date de son démarrage au 19 janvier 2009 sans que personne ne sache où se serait déroulé l'événement.

Recommandation n° 8 : Environnement et boulevard périphérique.

Encore une fois, les importantes études que la mairie affirme avoir faite pour la requalification du boulevard périphérique n'ont jamais quitté les murs de l'Hôtel de ville puisque personne n'est capable d'en dire le moindre mot. Avec l'extension du T 3, le goût du secret atteint son paroxysme.

Observations diverses :

Il s'agit d'une rubrique fourre-tout où le tunnel de la porte de Pantin voisine avec la déviation des réseaux d'eau et d'assainissement et le passage du T3 devant l'hôpital Robert Debré, ce qui illustre le désordre d'un dossier présenté. Les requérants considèrent que, compte tenu des observations qui précèdent, l'extension du T 3 ne présente pas le caractère d'intérêt général que lui a reconnu le conseil de Paris puisque des options moins coûteuses et tout aussi efficaces existent pour atteindre les objectifs poursuivis par les acteurs du projet.

Ses inconvénients (coût non maîtrisé et exorbitant, interférence fâcheuse avec le projet de liaison rapide Charles de Gaulle Express qui présente, lui, un véritable intérêt public, croissance de la pollution due au report de circulation et aux encombrements sur le boulevard périphérique, etc.) excèdent de manière manifeste ses avantages et le feraient censurer par le juge administratif en cas de recours contentieux.

En outre, le soupçon sur la date réelle de remise du rapport d'enquête, ajouté aux omissions, insuffisances, contre-vérités que comporte la délibération DVD 2008-257 la prive de tout intérêt public et font du projet d'extension du T 3 une opération de propagande dénuée de toute vision d'avenir cohérente des transports franciliens.

Les requérants demandent donc au maire de Paris de saisir à nouveau le conseil de Paris en inscrivant à son ordre du jour une délibération retirant purement et simplement la délibération DVD 2008-257.

Fait à Paris le 10 février 2009 :

Serge FEDERBUSCH

Jacques GAUTHIER

Hervé LAMBEL