

PROLONGEMENT

Saint-Denis Porte de Paris > Paris Gare Rosa-Parks

# Bilan du maître d'ouvrage de la concertation sur le prolongement du tram T8

9 septembre 2019 > 26 octobre 2019



www.tram8.fr



# Sommaire

<b>1. LE PROJET DE PROLONGEMENT DU TRAM T8</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Le contexte du projet</b>	<b>5</b>
1.1.1 Le prolongement du tram T8 existant	5
1.1.2 Les trois grands enjeux du projet	6
1.1.3 Les objectifs du projet	6
<b>1.2 Les principales caractéristiques du projet</b>	<b>6</b>
1.2.1 Une ligne de transport qui permet de désenclaver	6
1.2.2 Une ligne de transport qui favorise l'intermodalité	6
1.2.3 Une ligne de transport écologique	7
1.2.4 Une ligne de transport accessible	7
<b>1.3 Les acteurs</b>	<b>7</b>
1.3.1 Le maître d'ouvrage du projet, Île-de-France Mobilités	7
1.3.2 Les financeurs	7
<b>1.4 Le calendrier et les coûts du projet</b>	<b>8</b>
1.4.1 Le planning	8
1.4.2 Les montants du projet	8
<b>1.5 La concertation</b>	<b>9</b>
1.5.1 Pourquoi une concertation ?	9
1.5.2 Une concertation préalable sous l'égide de la CNDP	9
1.5.3 Les sujets de concertation	9
<b>2. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION</b>	<b>10</b>
<b>2.1 La préparation de la concertation</b>	<b>11</b>
<b>2.2 Les rencontres d'information avant la concertation</b>	<b>11</b>
<b>2.3 Les moyens d'information et de mobilisation</b>	<b>11</b>
2.3.1 L'affiche de mobilisation	11
2.3.2 Le communiqué de presse	12
2.3.3 Le dossier de concertation	12
2.3.4 Le dépliant	12
2.3.5 La vidéo	13
2.3.6 Le site internet de la CNDP	13
2.3.7 Le site internet dédié au projet	13
2.3.8 La campagne sur les réseaux sociaux	14
2.3.9 Le kit de communication numérique	14
<b>2.4 Les temps d'échanges</b>	<b>15</b>
2.4.1 Les rencontres de proximité	15
2.4.2 La balade le long d'une portion du tracé	15
2.4.3 L'atelier participatif à Saint-Denis	16
2.4.4 L'atelier participatif à Paris	16
<b>3. LA SYNTHÈSE QUANTITATIVE DE LA PARTICIPATION</b>	<b>17</b>
<b>3.1 Les modalités d'expression</b>	<b>18</b>
<b>3.2 L'utilisation actuelle des différents modes de transports en commun par les participants à la concertation</b>	<b>19</b>

<b>4. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS</b>	<b>22</b>
<b>4.1 L'opportunité du projet</b>	<b>24</b>
4.1.1 Une large majorité d'avis favorables au projet	24
4.1.2 Le coût	25
4.1.3 Le calendrier	25
4.1.4 La desserte des équipements et pôles d'activités	25
<b>4.2 Le tracé général et les stations</b>	<b>26</b>
4.2.1 Le prolongement dans Paris	27
4.2.2 La station Pressensé et les mesures conservatoires	28
4.2.3 Les variantes d'insertion au terminus à Rosa-Parks	30
<b>4.3 Les conditions de déplacement</b>	<b>35</b>
4.3.1 La rapidité, le confort et la sécurité du mode	35
4.3.2 Les correspondances et l'intermodalité	35
4.3.3 Les modes doux	35
4.3.4 L'accessibilité	36
<b>4.4 Les impacts du projet</b>	<b>37</b>
4.4.1 Les autres lignes de transport	37
4.4.2 La circulation automobile et le stationnement	37
4.4.3 La requalification urbaine	37
4.4.4 La végétation	38
4.4.5 Les nuisances	38
4.4.6 L'insertion du tram	39
<b>4.5 La concertation</b>	<b>40</b>
<b>5. LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE AU BILAN DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION</b>	<b>41</b>
<b>5.1 Les variantes d'insertion du terminus à Rosa-Parks</b>	<b>42</b>
<b>5.2 Les mesures conservatoires de la station Pressensé</b>	<b>42</b>
<b>5.3 La poursuite du dialogue</b>	<b>43</b>
<b>6. ORIENTATIONS POUR LA SUITE DES ÉTUDES</b>	<b>44</b>



# 1. LE PROJET DE PROLONGEMENT DU TRAM T8

## 1.1 Le contexte du projet

Depuis 2014, le tram T8 dessert les communes de Saint-Denis, Épinay-sur-Seine et Villetaneuse dans le département de la Seine-Saint-Denis (93). Long de 8,5 km, il est composé de 17 stations et relie la station Saint-Denis Porte de Paris aux stations Villetaneuse-Université, d'une part, et Épinay-Orgemont, d'autre part. Avec plus de 62 000 voyageurs par jour, il représente un moyen de transport majeur en Seine-Saint-Denis.

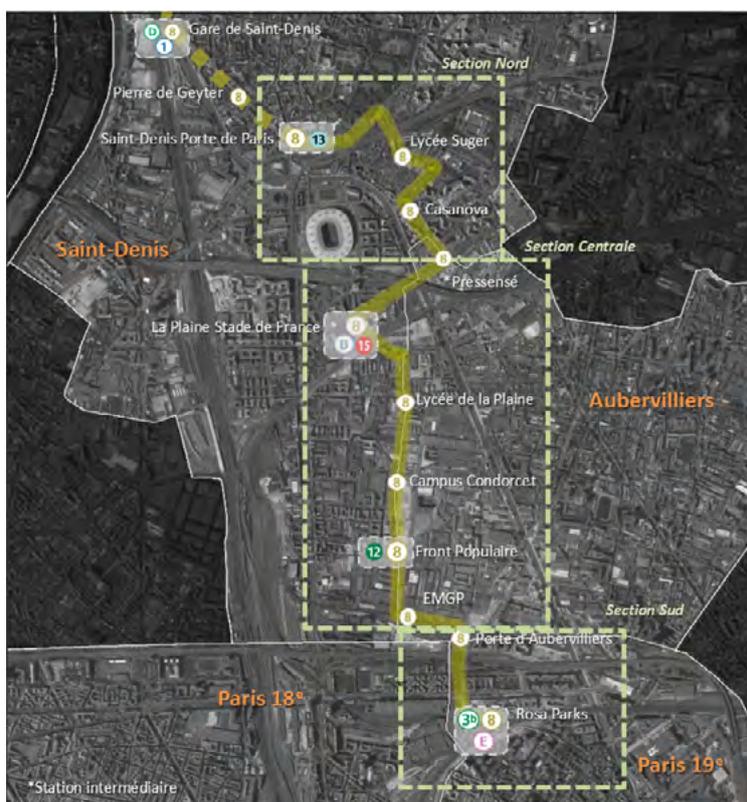
Aujourd'hui, les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers constituent avec le nord de Paris un territoire dynamique. De nombreux projets d'aménagement et d'infrastructure vont y voir le jour dans les prochaines années, créant de nouveaux logements, bureaux et équipements générateurs de déplacements : les ZAC Porte de Paris, Nozal Front Populaire, Montjoie et Canal Porte d'Aubervilliers, la rénovation des quartiers Franc Moisin Bel Air et Cristino Garcia Landy, les Entrepôts et Magasins Généraux de Paris ainsi que les projets Paris Nord-Est et Campus Condorcet. Aujourd'hui, il n'existe pas de ligne structurante de transport en commun qui traverse rapidement ce territoire, du nord au sud. C'est l'objectif principal du projet de prolongement du tram T8. Il contribuera ainsi à accompagner sa transformation et à renforcer les liens entre le nord parisien et le département de la Seine-Saint-Denis.

### 1.1.1 Le prolongement du tram T8 existant

Long de 5,5 km, le projet de prolongement du tram T8 vise à relier Saint-Denis Porte de Paris à la Gare Rosa-Parks, au nord des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements de Paris, en 21 minutes et à faciliter ainsi les déplacements de 88 000 voyageurs par jour. Le projet traverse un territoire caractérisé par une densité de population très importante (plus de 8 000 habitants par km<sup>2</sup>). Elle a augmenté près de deux fois plus rapidement que sur l'ensemble de la région Île-de-France entre 1999 et 2009.

Par ailleurs, c'est une aire d'emplois importante dans le département. La densité d'emplois est ainsi particulièrement forte dans le centre de Saint-Denis, le centre d'Aubervilliers, le secteur du Stade de France et au nord de Paris, le long du boulevard Macdonald. Le secteur du Stade de France et de La Plaine, avec près de 23 000 emplois, concentre ainsi environ un tiers des emplois de Saint-Denis.

Enfin, le territoire comporte de nombreux pôles et équipements générateurs de déplacements dans divers domaines : enseignement supérieur (CNAM, IUT de Saint-Denis), enseignement secondaire, santé, sport, Stade de France...



Tracé du projet de prolongement du T8 (source : Systra)

## 1.1.2 Les trois grands enjeux du projet

### Un territoire de projet en permanente évolution

Le territoire du tram T8 est en pleine transformation : rénovation de quartiers d'habitation, installation de pôles d'activités, etc. Le développement de ce territoire est pris en compte depuis le début des études, c'est l'un des objectifs du projet.

### Des grandes coupures urbaines

Le prolongement du tram T8 devra franchir plusieurs grandes coupures urbaines comme les autoroutes A1 et A86, le canal Saint-Denis ou le boulevard périphérique parisien. Ces franchissements constituent des contraintes techniques fortes.

### Une augmentation de la demande de déplacements

Les différents projets urbains vont considérablement augmenter la demande de déplacements sur le territoire du projet. Pour faire face à cet enjeu, il s'agit alors d'encourager l'utilisation des modes de transports doux. Le tram T8 s'inscrit dans l'objectif, défini dans le Plan de Déplacements Urbains de la région Île-de-France (PDUIF), de réduire la part de la voiture dans les déplacements.

## 1.1.3 Les objectifs du projet

Le prolongement de la ligne 8 du tramway a pour objectifs de :

- offrir aux habitants un service de transport de qualité desservant les principaux équipements sportifs, scolaires ou de santé ;
- enrichir l'offre de transports en commun du territoire et créer des correspondances avec les autres lignes structurantes du réseau de transports local, actuelles et futures (bus, RER, tramways... ) ;
- rendre plus accessibles les nombreux pôles d'activités du territoire et les quartiers d'habitation, actuels et futurs ;
- développer les modes de transport doux, comme le vélo ou la marche. Pour cela, des itinéraires vélos sont réalisés tout le long du tracé du tram et des trottoirs suffisamment larges sont aménagés ;
- développer des modes de transports respectueux de l'environnement ;
- soutenir le développement du territoire.

# 1.2 Les principales caractéristiques du projet

Le projet de prolongement du tram T8 sera une ligne structurante du réseau de transports en commun du sud du département de la Seine-Saint-Denis. Le prolongement du tram T8 offre aux usagers un voyage fluide, confortable et accessible et crée de nouvelles opportunités de mobilité.

### Les caractéristiques techniques du projet :

- Un tramway sur rails, de 33 mètres de long, avec une personnalisation possible de l'aménagement intérieur et un système de vidéo surveillance à bord et aux stations. L'alimentation électrique se fera via des câbles aériens, comme pour le tram T8 actuel.
- Des voies de tramway qui auront trois solutions d'insertion dans l'espace : le tramway en position centrale entre les deux sens de circulation des voitures, le tramway en position latérale par rapport à la circulation des voitures, les deux sens du tramway séparés par la voie routière.

### 1.2.1 Une ligne de transport qui permet de désenclaver

Le projet de prolongement du tram T8 est considéré comme un moyen de « désenclaver » certains quartiers d'Aubervilliers et de Saint-Denis, et notamment le quartier Franc-Moisin.

### 1.2.2 Une ligne de transport qui favorise l'intermodalité

Le projet de prolongement du tram T8 a pour ambition d'être connecté avec les autres transports déjà existants. Il doit faciliter les déplacements, permettre de relier rapidement Saint-Denis, Aubervilliers et Paris et favoriser l'intermodalité. Pour ce faire, le projet crée ou renforce des pôles de transports multimodaux sur tout le territoire :

- le pôle de La Plaine Stade de France avec une connexion au RER B et à la ligne de métro 15 ;
- le pôle de Saint-Denis Porte de Paris avec une connexion à la ligne de métro 13 et au tram T8 actuel ;

- le pôle de Rosa-Parks avec une connexion au RER E et au tram T3b.

Par ailleurs, les pôles de Saint-Denis Pleyel (Transilien H, RER D, métros 13, 14, 15, 16 et 17), de l'Île-Saint-Denis (Transilien H, RER D, tram T1, tram T8 existant), de la Mairie d'Aubervilliers (projets de métros 12 et 15) se trouvent également à proximité directe du tracé.

Ces aménagements sont complétés par la création d'itinéraires cyclables sur tout le territoire. À titre d'exemple, 5,6 kilomètres d'itinéraires cyclables seront créés le long du tracé du prolongement du tram T8. Cela permet aux usagers de combiner transports en commun et déplacements doux. Sans oublier les abris vélo en accès libre-service à chaque station du tram T8 et les consignes collectives Véligo aux terminus.

### 1.2.3 Une ligne de transport écologique

Le développement du tramway en Île-de-France est un enjeu majeur de la transition écologique mise en œuvre par Île-de-France Mobilités. En effet, ce mode 100 % électrique ne produit pratiquement pas de gaz à effet de serre et il permet d'éviter de nombreux déplacements en voiture sur les parcours qu'il emprunte. Les rames déployées sur le réseau répondent à des standards élevés en matière de protection de l'environnement.

En outre, les itinéraires cyclables et piétons créés le long des tracés favorisent le développement des mobilités dites « douces » (vélos, trottinettes, marche...) et contribuent ainsi à la réduction des gaz à effet de serre dans les déplacements urbains.

### 1.2.4 Une ligne de transport accessible

Le projet de prolongement du tram T8 est un tramway 100 % accessible aux personnes à mobilité réduite.

Les rames du tramway ont un plancher bas uniforme, sans marche. De plus, chaque station est construite de façon à ce que l'ensemble des quais soient à la même hauteur que les rames pour garantir leur accès aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, si les accès aux quais répondent à des exigences d'accessibilité strictes, les équipes projet ont aussi veillé à ce que les correspondances avec les autres modes de transport le long du tracé soient faciles et accessibles, en tenant compte des contraintes d'insertion et d'aménagement. Ce grâce à une réflexion fine sur la localisation des stations et sur l'aménagement de l'espace public.

## 1.3 Les acteurs

### 1.3.1 Le maître d'ouvrage du projet, Île-de-France Mobilités

Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance des solutions innovantes pour toutes les mobilités d'aujourd'hui et de demain. C'est l'autorité organisatrice des transports en commun en Île-de-France. Elle décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, métro, tram, bus et câble) dont elle confie la mise en œuvre à des entreprises de transport. Elle développe également les solutions de mobilité comme par exemple Navigo, Vianavigo ou Véligo. Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures...) et investit pour améliorer le service rendu chaque jour aux Franciliens (des transports plus performants, plus modernes, plus sûrs, plus confortables... et plus connectés).

Île-de-France Mobilités est le maître d'ouvrage du projet, des études préalables jusqu'à l'enquête publique. Elle financera à 100 % le matériel roulant et le fonctionnement du prolongement du tram T8.

### 1.3.2 Les financeurs

#### L'État

L'État s'engage pour développer les transports collectifs en Île-de-France. Pour avancer chaque fois d'un pas vers la ville durable et offrir aux habitants de l'Île-de-France une alternative à l'usage de l'automobile, il est indispensable de continuer à construire un réseau de transports collectifs performant. Cet engagement fort de l'État est l'un des éléments majeurs qui a conduit, en janvier 2011, à la signature d'un accord historique avec la Région sur l'avenir des transports dans la région francilienne.

#### La région Île-de-France

Pour répondre à la demande de tous les usagers, la Région investit massivement pour moderniser et agrandir le réseau de transports en commun. Conjointement avec Île-de-France Mobilités, la Région a engagé la révolution des transports depuis 2016

pour améliorer en profondeur les conditions de transport des Franciliens. La création de nouvelles lignes de tramways fait partie de ce grand programme. La Région y consacre des moyens financiers très importants.

## L'Établissement Public Territorial Plaine Commune

Depuis 2010, Plaine Commune, à travers son Plan local de déplacements, s'investit pour faciliter la mobilité des habitants, salariés et usagers de son territoire, notamment en améliorant les déplacements en transports en commun, en vélo et à pied. Future colonne vertébrale des déplacements sur le territoire, le prolongement du tram T8 est essentiel et s'intègre parfaitement dans sa politique de développement.

## Le département de la Seine-Saint-Denis

Parce que c'est un enjeu social, économique et environnemental majeur, le département de la Seine-Saint-Denis est mobilisé et engagé pour améliorer la qualité et la quantité de l'offre de transports en commun sur le territoire. Il participe ainsi activement aux déploiements du réseau de tramways et aux prolongements des lignes de métro, et soutient la réalisation des nouvelles lignes du métro du Grand Paris Express.

## La ville de Paris

La lutte contre la pollution de l'air, provenant essentiellement du trafic routier, est un sujet de santé publique majeur et la Mairie de Paris en a fait un enjeu important de ses politiques. Ainsi, la Ville participe activement au développement du réseau de transports en commun et à l'amélioration des liaisons entre Paris et les communes voisines. En complément des nouvelles solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle qu'elle met en place, elle agit pour des transports fiables et performants, au plus près des besoins des usagers.

Forte de son expérience de maître d'ouvrage avec la mise en service du T3a, du T3b et de son prolongement jusqu'à la porte Dauphine, elle soutient activement le déploiement à Paris et sur le territoire métropolitain d'un tramway 100 % électrique.

# 1.4 Le calendrier et les coûts du projet

## 1.4.1 Le planning

Fort du retour d'expérience d'Île-de-France Mobilités dans le pilotage des projets de tram, il faudra compter 8 à 10 ans entre la concertation et la mise en service de la ligne. Cette dernière dépend de certains délais difficiles à anticiper et à maîtriser au stade actuel des études préalables, comme les délais d'obtention des autorisations administratives et les délais d'acquisition foncière. En outre, ce calendrier résulte également de certaines caractéristiques des ouvrages à construire, qui ne seront définis que dans la suite des études et dont le temps de réalisation dépend beaucoup des modalités constructives. Enfin, le planning découle aussi beaucoup de la durée des travaux concessionnaires, qui peuvent prendre beaucoup de temps.

Le planning sera précisé au moment de l'enquête publique.



*Le calendrier du projet*

## 1.4.2 Les montants du projet

Le montant total du projet de prolongement du tram T8 est estimé à environ 180 M€ HT, aux conditions économiques de juillet 2017, pour les deux variantes de terminus. Le projet n'est pas encore assez avancé pour avoir une idée plus précise des coûts. Il ne s'agit ainsi que d'une estimation à ce stade des études et le montant final pourra varier à plus ou moins 20 %. La répartition de l'estimation du projet par éléments de coût est, à ce stade, peu fiable car sujette à variations, comme par exemple la réalisation d'études techniques supplémentaires.

Les coûts seront précisés au moment de l'enquête publique.

À ce montant s'ajoute l'achat du matériel roulant : environ 17 rames, soit 42,5 M€.

## 1.5 La concertation

### 1.5.1 Pourquoi une concertation ?

Le prolongement du tram T8 au sud de Saint-Denis Porte de Paris à Paris Rosa-Parks est un projet d'envergure pour le territoire. Il permet d'améliorer le maillage en transports en commun, d'accompagner le développement des modes actifs et de desservir efficacement les zones d'activités et d'habitat. L'arrivée de ce nouveau mode de transport va ainsi changer profondément la dynamique locale.

Dans ce cadre, la concertation permet d'établir un échange avec les habitants du territoire, les usagers des transports en commun, les entreprises et leurs salariés, les équipements et leurs usagers, les collectivités territoriales... et tous ceux que le futur prolongement du tram T8 concerne.

### 1.5.2 Une concertation préalable sous l'égide de la CNDP

Une concertation préalable est un dispositif participatif dont l'objectif est d'informer et de recueillir l'ensemble des avis des parties prenantes et du grand public sur un projet, et ce avant que ce dernier ne soit finalisé. Le calendrier de la concertation qui a été défini permet aux participants une connaissance approfondie du projet et de ses enjeux.

Dans le cadre d'une concertation préalable, la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) ou la nomination d'un garant par le maître d'ouvrage est obligatoire selon les circonstances définies par la loi, notamment depuis les ordonnances de 2016. La CNDP est une autorité administrative indépendante dont le rôle est d'informer les citoyens, de leur donner la parole et de la faire entendre. Elle a désigné Fatima Ouassak comme garante de la concertation préalable du projet de prolongement du tram T8.

Les garants de la concertation sont neutres, indépendants et impartiaux. Ils ne donnent jamais d'avis sur le fond du projet mais facilitent le déroulement du processus de la concertation. Ils représentent la CNDP et portent ses valeurs : la transparence, la neutralité, l'argumentation et l'équivalence de traitement.

Le cadre de leur intervention est défini par les textes de 2016 : « *Le garant est tenu à une obligation de neutralité et d'impartialité et veille notamment à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public, au bon déroulement de la concertation préalable et à la possibilité pour le public de formuler des questions, et de présenter des observations et propositions* » (Ordonnance n°2016-1060 du 03/08/16 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement).

La garante s'engage à :

- veiller aux engagements pris par les acteurs et notamment le maître d'ouvrage ;
- s'informer et faire des suggestions sur les modalités de la concertation mises en œuvre par le maître d'ouvrage ;
- observer et analyser le déroulement de la concertation pour vérifier que les modalités (objet, durée, etc.) soient respectées par tous ;
- favoriser l'expression des participants à la concertation ;
- assurer un rôle de recours afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation ;
- participer aux temps d'échanges organisés dans le cadre de la concertation.

À l'issue de la concertation, Mme Ouassak a rédigé un bilan portant sur l'évaluation du déroulement de la concertation et précisant les arguments exprimés et réponses du maître d'ouvrage sur les questions mises en discussion. Ce bilan a été rendu public sur le site de la concertation [www.tram8.fr](http://www.tram8.fr), ainsi que sur celui de la CNDP. Il vient en complément du présent bilan de concertation préalable d'Île-de-France Mobilités. La réponse du maître d'ouvrage au bilan de la garante est recueillie au chapitre 5.

### 1.5.3 Les sujets de concertation

Le tracé et les stations du prolongement du tram T8 ont été définis en considérant les contraintes techniques liées à ce mode de transport, notamment pour tenir compte des espaces disponibles permettant l'insertion du tramway tout en minimisant les acquisitions foncières.

Île-de-France Mobilités a souhaité organiser une concertation qui permette de connaître l'avis du territoire et d'échanger avec ses habitants et usagers sur le projet dans sa globalité : les attentes, les inquiétudes et les points de vigilance suscités par ce prolongement et ses impacts, tant en phase chantier qu'après sa mise en service (sur les circulations douces et automobiles, sur le stationnement, sur l'accès aux différents équipements et entreprises, sur l'environnement urbain, etc.). Cela passe notamment par une information claire, transparente et précise sur tous les aspects du projet : le contexte, le tracé, les stations, etc.

Île-de-France Mobilités a aussi voulu recueillir l'avis des habitants et acteurs du territoire sur un élément important : l'arrivée du tramway au terminus de Rosa-Parks. Deux variantes ont été retenues à ce stade des études et sont proposées à la concertation. Les participants ont ainsi eu l'occasion de développer leur avis sur les avantages et les inconvénients de chacune d'entre elles.



## 2. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

## 2.1 La préparation de la concertation

Avant toute concertation, Île-de-France Mobilités réalise une étude de contexte, afin de mieux connaître et prendre en compte le territoire dans lequel le projet s'inscrit. Dans le cadre du projet de prolongement du tram T8, Île-de-France Mobilités et la société Res publica ont ainsi réalisé plus de 10 entretiens collectifs avec de nombreux représentants et parties prenantes du territoire (collectivités, acteurs économiques, associations, habitants, etc.). Ces entretiens ont permis de mieux connaître les enjeux et les sujets de préoccupation concernant le projet et d'échanger sur les attentes relatives aux modalités de concertation et de communication. Ces modalités présentées dans le dossier de concertation ont donc été définies en accord avec les attentes de la garante de la concertation et des parties prenantes, afin de conduire une concertation adaptée aux enjeux et aux attentes du projet et du territoire.

## 2.2 Les rencontres d'information avant la concertation

En amont de la concertation, la maîtrise d'ouvrage a rencontré plusieurs acteurs du territoire pour les informer de la concertation à venir sur le prolongement du tram T8.

Les équipes d'Île-de-France Mobilités ont notamment participé au forum « Le Campus à portée de main », organisé par le Campus Condorcet le jeudi 27 mai 2019 de 12h30 à 17h30.

Le projet de prolongement du tram T8 a également été présenté aux adhérents de Plaine Commune Promotion (club d'entreprise de l'EPT Plaine Commune regroupant les entreprises du territoire), lors d'un événement organisé à La Fabrique du Métro, le mardi 4 juin 2019.

## 2.3 Les moyens d'information et de mobilisation

### 2.3.1 L'affiche de mobilisation

Une affiche de mobilisation a été diffusée sur le territoire pour annoncer la tenue de la concertation et inviter les personnes à s'informer et à donner leur avis sur le site internet dédié au projet. Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France, le département de la Seine-Saint-Denis, Plaine Commune, les villes de Saint-Denis et Aubervilliers et les mairies des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> arrondissements ont utilisé ce vecteur pour communiquer sur le projet.

Une centaine d'exemplaires de l'affiche a été imprimée et envoyée aux différents partenaires.



Visuel de l'affiche >

### 2.3.2 Le communiqué de presse

Un communiqué de presse a été diffusé le 26 août 2019 auprès des journaux locaux et nationaux pour annoncer le début de la concertation. Le Parisien, France 3, Écho d'Île-de-France, le Journal du Grand Paris mais aussi Voltage (radio), Swigg (radio), VIA Grand Paris, le Journal de Saint-Denis, CNews.fr et Actu.fr, ont ainsi fait la publicité de la concertation.

### 2.3.3 Le dossier de concertation

Un dossier de concertation, permettant d'apporter une information complète et détaillée sur le projet et les modalités de concertation, a été élaboré et validé par la garante. Il a été mis à disposition du public à compter du 26 août 2019. Chaque partenaire a reçu plusieurs exemplaires pour mise à disposition de leurs publics. Il était également téléchargeable sur le site du projet.

### 2.3.4 Le dépliant

Diffusé à plus de 35 000 exemplaires, le dépliant a permis une prise de connaissance globale et synthétique du projet et de la concertation. Il était composé d'un volet carte T détachable, permettant de donner son avis sur le projet.

Il a notamment fait l'objet d'une diffusion par :

- **Tractage à 6 000 exemplaires**

Des binômes d'animateurs, portant un gilet aux couleurs d'Île-de-France Mobilités, ont distribué les dépliants de la concertation et ont informé des rencontres et des modalités de participation le mardi 3 septembre 2019 matin (7h30-12h30) et le jeudi 5 septembre 2019 durant l'après-midi et la fin de journée (15h00-20h) :

- dans le quartier Franc-Moisin ;
- à la station Saint-Denis Porte de Paris ;
- à la station Front-Populaire.

- **Boîtage à plus de 25 000 exemplaires**

Le boîtage a permis d'informer les habitants, entreprises, artisans et commerçants dans un rayon de 500 mètres de part et d'autre du tracé.



< Périmètre (plage verte) du boîtage du dépliant pour la concertation sur le tram T8, autour du tracé (trait et points verts)

- **Mise à disposition, à 3 500 exemplaires**

Des dépliants ont été livrés aux différents partenaires du projet pour mise à disposition à l'accueil de leurs locaux : EPT Plaine Commune (1 000 exemplaires), Mairie du 18<sup>e</sup> (500), Mairie du 19<sup>e</sup> (500), Mairie d'Aubervilliers (500), Mairie de Saint-Denis (500), Mairie de Villetaneuse (250), Mairie d'Épinay-sur-Seine (250).

- **Distribution lors des rencontres de proximité, à 850 exemplaires**

Lors des rencontres de proximité, les animateurs se sont appuyés sur le dépliant pour échanger avec le public et l'ont distribué.

### 2.3.5 La vidéo

Une vidéo du projet, d'une durée de 2 minutes et 23 secondes, a été réalisée en vue de présenter et de valoriser le tracé, le territoire traversé, les aménagements annexes ainsi que les modalités de la concertation. Elle a été diffusée via le compte Youtube d'Île-de-France Mobilités où elle a totalisé 4 600 vues. Elle a notamment été relayée sur la page Facebook du projet et lors des ateliers.

### 2.3.6 Le site internet de la CNDP

Des informations étaient disponibles sur le site de la Commission nationale du débat public (CNDP), avec notamment la possibilité de télécharger le dossier de concertation, à cette adresse : <https://www.debatpublic.fr/projet-prolongement-ligne-8-du-tramway-saint-denis-porte-paris-a-rosa-parks>

### 2.3.7 Le site internet dédié au projet

Le site **tram8.fr** a été mis en ligne le 26 août 2019. Il a totalisé entre cette date et le 26 octobre 4 482 visites, effectuées par 3 584 utilisateurs différents. **144 avis** ont été déposés directement via ce canal.

Le site offrait une information complète sur le projet et la démarche de concertation :

- la présentation du projet de prolongement du tram T8 : ses objectifs, son tracé, son calendrier, son financement... ;
- les modalités de la concertation ;
- des actualités ;
- un formulaire pour donner son avis en ligne ;
- les avis déjà postés sur le site ;
- une Foire aux Questions ;
- la vidéo du projet ;
- une médiathèque ;
- les documents de la concertation (DOCP, dossier de concertation, dépliant, fiches informatives sur les variantes de la station Rosa-Parks et sur la station Pressensé).

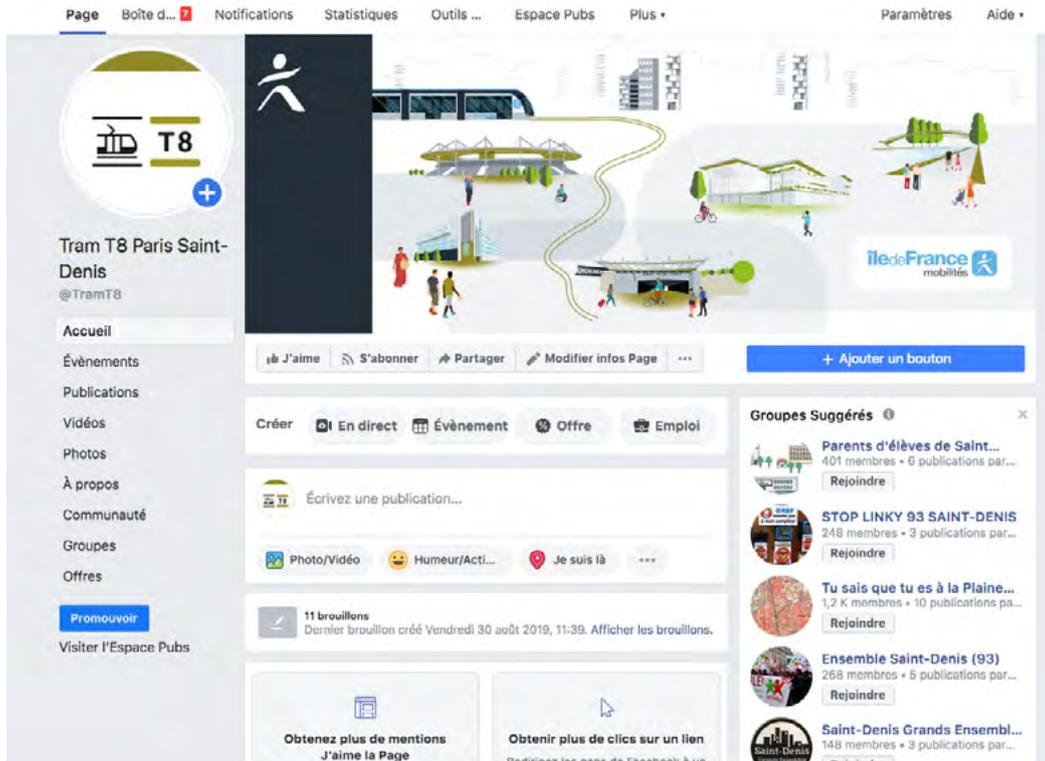


Capture d'écran de la page d'accueil du site tram8.fr

### 2.3.8 La campagne sur les réseaux sociaux

Mise en ligne le 26 août 2019, la page Facebook du projet a permis de relayer les principales informations de la concertation et du projet. La page a également servi d'interface pour communiquer avec les publics cherchant des informations complémentaires ou souhaitant faire part de leurs remarques directement sur les réseaux sociaux. Au total, près de 50 publications de nature différente ont été postées jusque fin octobre 2019.

La page a totalisé **613 mentions « J'aime »** et **637 abonnés**.



Capture d'écran de la page Facebook

Des informations sur la concertation ont également été diffusées via le compte Twitter d'Île-de-France Mobilités et de plusieurs parties prenantes.

### 2.3.9 Le kit de communication numérique

En complément des supports papiers, des outils numériques de communication ont été envoyés aux différents partenaires du projet.

Ce kit comprenait :

- des visuels pour les réseaux sociaux ;
- l'affiche du projet à différents formats numériques ;
- la vidéo ;
- la cartographie du tracé ;
- la version numérique du dossier de concertation ;
- les perspectives du projet ;
- le communiqué de presse ;
- les schémas des variantes du terminus à la gare de Rosa-Parks à Paris.

## 2.4 Les temps d'échanges

Les participants pouvaient également faire part de leurs avis sur le projet lors des différentes rencontres de la concertation. De nombreuses personnes rencontrées durant les temps d'échanges ont déclaré être très satisfaites qu'Île-de-France Mobilités organise une concertation sur ce projet. De manière générale, les participants ont réservé un accueil positif à cette concertation.

Des avis ont été émis à l'encontre de certaines modalités, notamment sur l'absence d'un atelier spécifique à la ville d'Aubervilliers. Ces avis ainsi que la réponse du maître d'ouvrage sont précisés dans les chapitres 4 et 5 du présent rapport.

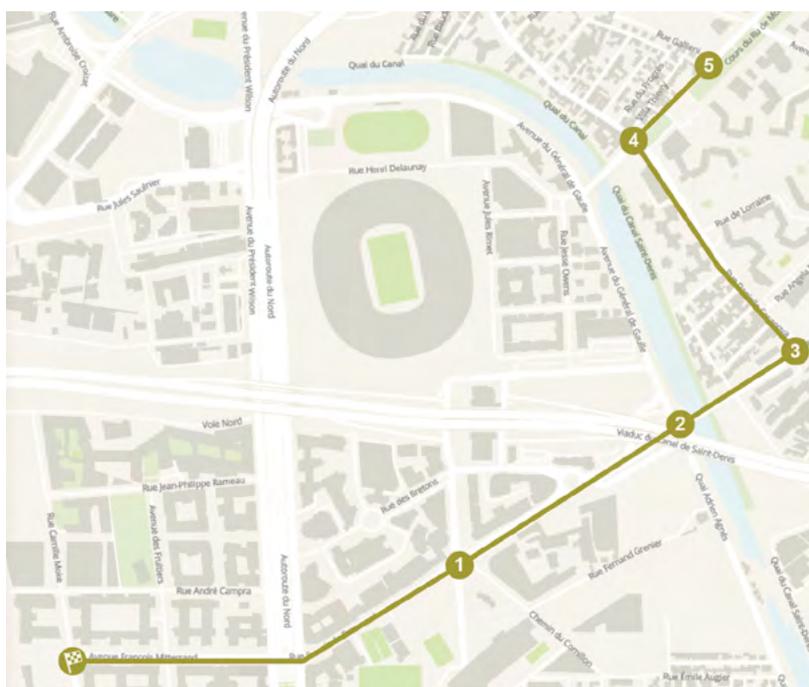
### 2.4.1 Les rencontres de proximité

Les équipes du tram T8 étaient présentes directement sur le territoire à plusieurs moments de la concertation, pour présenter le projet, répondre aux questions de public et recueillir avis, impressions et pistes d'amélioration pour le projet. Trois rencontres de proximité ont été organisées dans ce cadre :

- le jeudi 19 septembre 2019, de 17h à 19h30, devant la gare du RER B La Plaine Stade de France, place des Droits de L'Homme, à Saint-Denis ;
- le mardi 24 septembre 2019, de 17h à 19h30, à la station Saint-Denis Porte de Paris (terminus du T8 actuel et station de la ligne 13) ;
- le jeudi 3 octobre 2019, de 11h30 à 14h, sur le parvis de la gare Paris Rosa-Parks.

### 2.4.2 La balade le long d'une portion du tracé

Une visite de site a été organisée le samedi 21 septembre 2019, entre 14h et 16h30. La visite a démarré à la station du RER D Stade de France Saint-Denis, et a suivi le parcours ci-dessous.



*Parcours de la balade : avenue François Mitterrand, rue Francis de Pressensé, rue Casanova, cours du ru de Montfort*

L'équipe d'Île-de-France Mobilités a présenté le projet « en marchant » grâce à des audioguides et a marqué des points d'arrêt pour présenter des sujets spécifiques.

Les participants disposaient d'un livret présentant succinctement les points d'arrêts (insertion du tram, impacts sur la circulation, le stationnement, les cheminements doux, etc.). Pour chaque point d'arrêt, les participants pouvaient inscrire leurs questions et/ou remarques.

### 2.4.3 L'atelier participatif à Saint-Denis

À la suite de la balade urbaine, un atelier participatif a été organisé de 16h30 à 19h, à l'École Auguste Renoir à Saint-Denis.

Environ 10 personnes ont participé à l'atelier. La grande majorité des participants habitait à Aubervilliers, quelques-uns à Saint-Denis.

Après une courte présentation du projet, les participants étaient invités à travailler en groupes sur la base de supports de contribution. Un échange entre la salle et la tribune a eu lieu, sur la base des questions posées par les participants.

La tribune était composée de François Gros et Ana Lopez-Antolin (Île-de-France Mobilités), David Proult (adjoint au maire de Saint-Denis), Sylvère Rosenberg (adjoint à la maire d'Aubervilliers) et Fatima Ouassak (garante de la concertation). L'atelier était animé par Marie Casanelles, du cabinet Res publica.

### 2.4.4 L'atelier participatif à Paris

L'atelier participatif à Paris était la dernière rencontre organisée dans le cadre de cette concertation, le mardi 8 octobre 2019 au Centre culturel Rosa-Parks, de 19h30 à 22h.

Environ 20 personnes ont participé à l'atelier. La grande majorité des participants appartenait à des associations (FNAUT, AUT Île-de-France, syndicat immobilier, Plus de Trains, Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture, etc.).

La tribune était composée de François Gros et Ana Lopez-Antolin (Île-de-France Mobilités), Fatima Ouassak (garante de la concertation), François Dagnaud (maire du 19<sup>e</sup> arrondissement), Gilles Menede (adjoint au maire du 18<sup>e</sup> arrondissement), Christophe Najdovski (adjoint à la maire de Paris). L'atelier était animé par Marie Casanelles, du cabinet Res publica.

Pendant 30 minutes, les intervenants en tribune ont introduit la réunion, présenté les modalités de concertation et les grandes lignes du projet. Les participants, répartis en 5 groupes de 5 à 8 personnes, ont répondu collectivement aux questions posées par la maîtrise d'ouvrage et restitué leurs avis, remarques et questions à poser à la tribune. Pendant un peu plus d'une heure, l'équipe projet a répondu aux questions des participants et un débat s'est engagé entre toutes les personnes présentes.

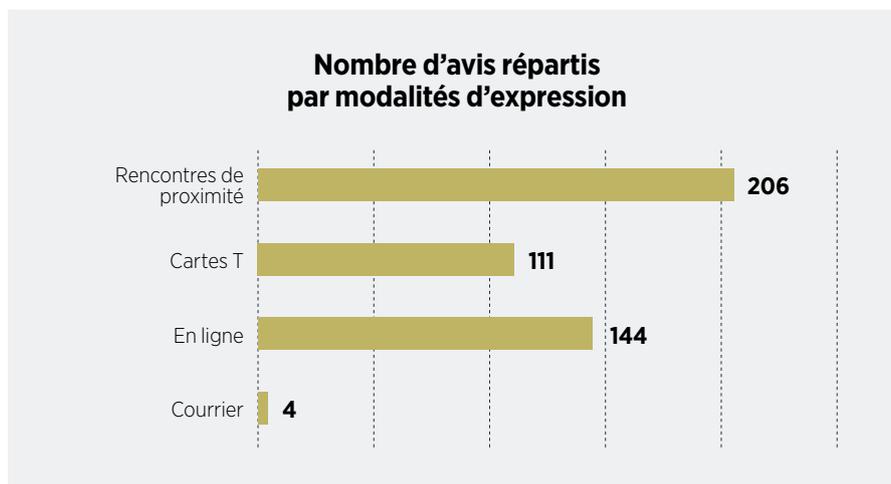


# 3. LA SYNTHÈSE QUANTITATIVE DE LA PARTICIPATION

## 3.1 Les modalités d'expression

Environ **50 personnes** ont participé aux temps d'échanges organisés pendant la concertation (la balade le long du tracé et les deux ateliers participatifs). Cependant, il ne s'agit pas de 50 participants uniques, plusieurs personnes ayant participé à au moins deux événements de la concertation.

En outre, en dehors des réunions publiques, **465 avis individuels ou institutionnels** ont été récoltés (rencontres de proximité, cartes T, en ligne, courriers).



L'analyse des modalités de recueil des avis montre que les personnes intéressées par le projet et la concertation ont utilisé toutes les modalités mises à leur disposition pour exprimer leur avis.

Les trois **rencontres de proximité** ont été particulièrement fructueuses puisqu'elles ont permis à 206 personnes de découvrir le projet (pour la plupart), d'échanger avec l'équipe projet et de donner leur avis. Dans le détail :

- **33 personnes** ont laissé un avis à la sortie du RER B La Plaine Stade de France le 19 septembre 2019, de 17h à 19h30 ;
- **112 personnes** ont laissé un avis à la station Saint-Denis Porte de Paris (terminus du T8 actuel et station de la ligne 13), le 24 septembre 2019, de 17h à 19h30 ;
- **61 personnes** ont laissé un avis sur le parvis de la gare Paris Rosa-Parks, le 3 octobre 2019, de 11h30 à 14h.

111 avis ont été récoltés par carte T, contenue dans le dépliant de présentation du projet. 144 personnes se sont exprimées via le site internet. Ces chiffres sont conformes à ceux constatés dans des concertations du même type, organisées par Île-de-France Mobilités.

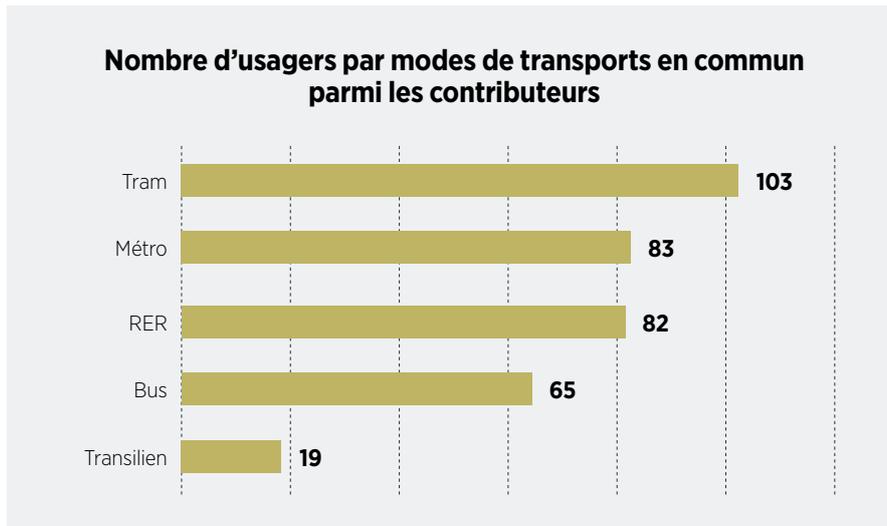
Enfin, **quatre courriers** ont été envoyés par des acteurs institutionnels ou associatifs :

- un courrier du maire d'Épinay-sur-Seine, Hervé Chevreau ;
- un courrier du député de la Seine-Saint-Denis, Bastien Lachaud ;
- un courrier contenant les avis de la ville de Saint-Denis, de la ville d'Aubervilliers, et de l'Établissement Public Territorial Plaine Commune ;
- un courrier contenant l'avis de l'AUT-FNAUT Île-de-France.

## 3.2 L'utilisation actuelle des différents modes de transports en commun par les participants à la concertation

Sur les cartes T et lors des rencontres de proximité, il a été demandé aux participants des précisions sur leur utilisation actuelle des différents modes de transports en commun. 66% (209) des 317 personnes interrogées à ce sujet ont affirmé utiliser les transports en commun.

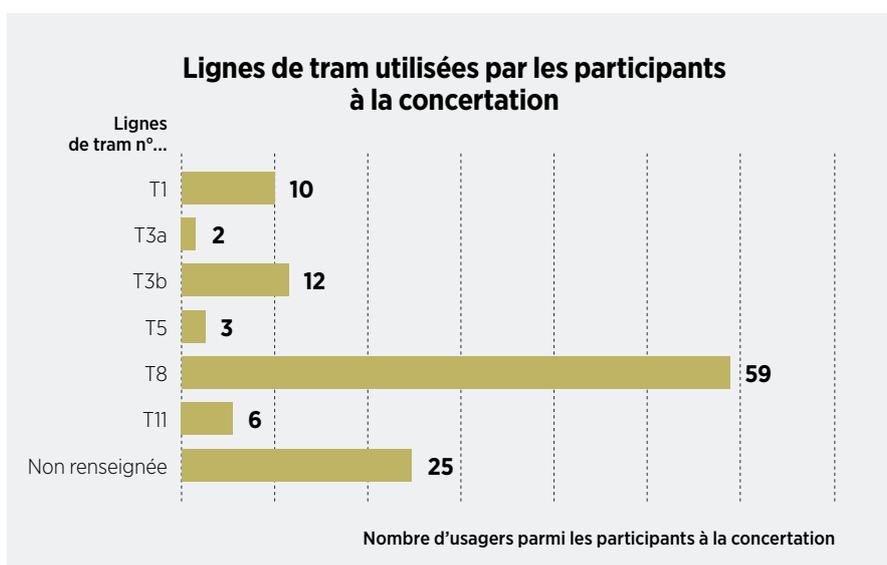
Les usagers des transports en commun pouvaient ensuite préciser les modes qu'ils utilisent. Ils pouvaient donner plusieurs réponses différentes. Le résultat du sondage est consultable sur le graphique qui suit :



Le graphique ci-dessus et ceux qui suivent concernant l'utilisation des transports en commun ont été réalisés à partir des cartes T et des réponses des participants aux rencontres des participants. Ils ne sont représentatifs que de ces réponses et ne sont pas représentatifs de l'usage des transports en commun sur l'ensemble du territoire du projet.

### › LES USAGERS DU TRAM

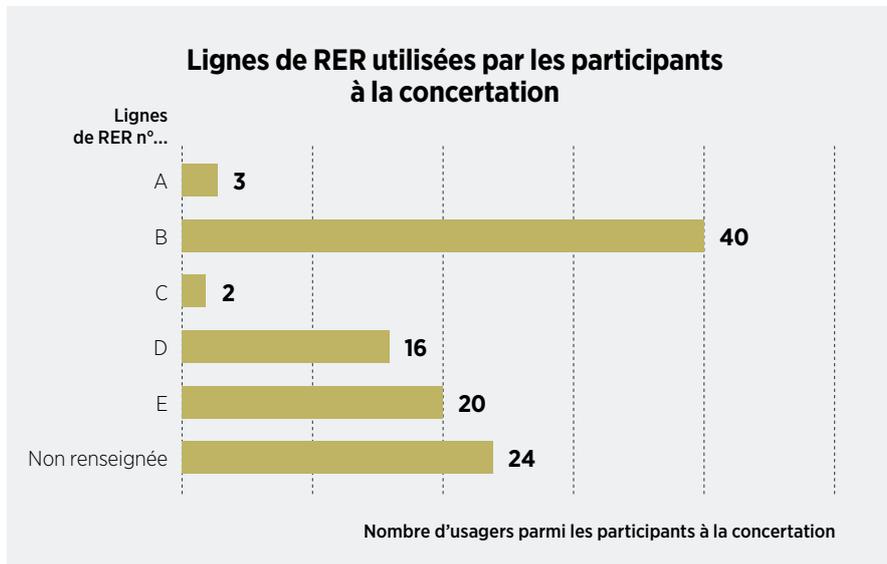
Parmi les usagers des transports en commun, près de la moitié utilise le tram et notamment le tram T8 comme le montre le graphique qui suit. Le tram T1, en correspondance avec le tram T8 actuel à la Gare de Saint-Denis et le tram T3b, qui sera en correspondance avec le tram T8 prolongé, ont également été cités.



## ► LES USAGERS DU MÉTRO, DU RER ET DU TRANSILIEN

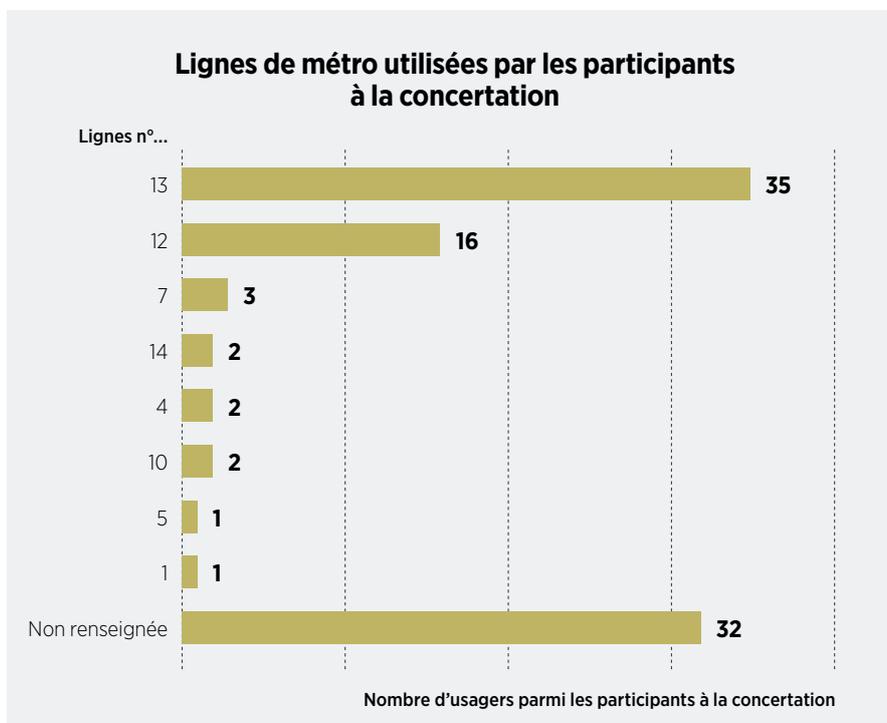
L'analyse de l'utilisation des lignes de métro et de RER révèle l'intérêt des usagers du territoire pour le projet.

Un usager sur deux du RER qui s'est intéressé à la concertation sur le tram T8 emprunte la ligne B et un sur quatre la ligne E, deux lignes directement concernées par des correspondances avec le tram T8 prolongé.



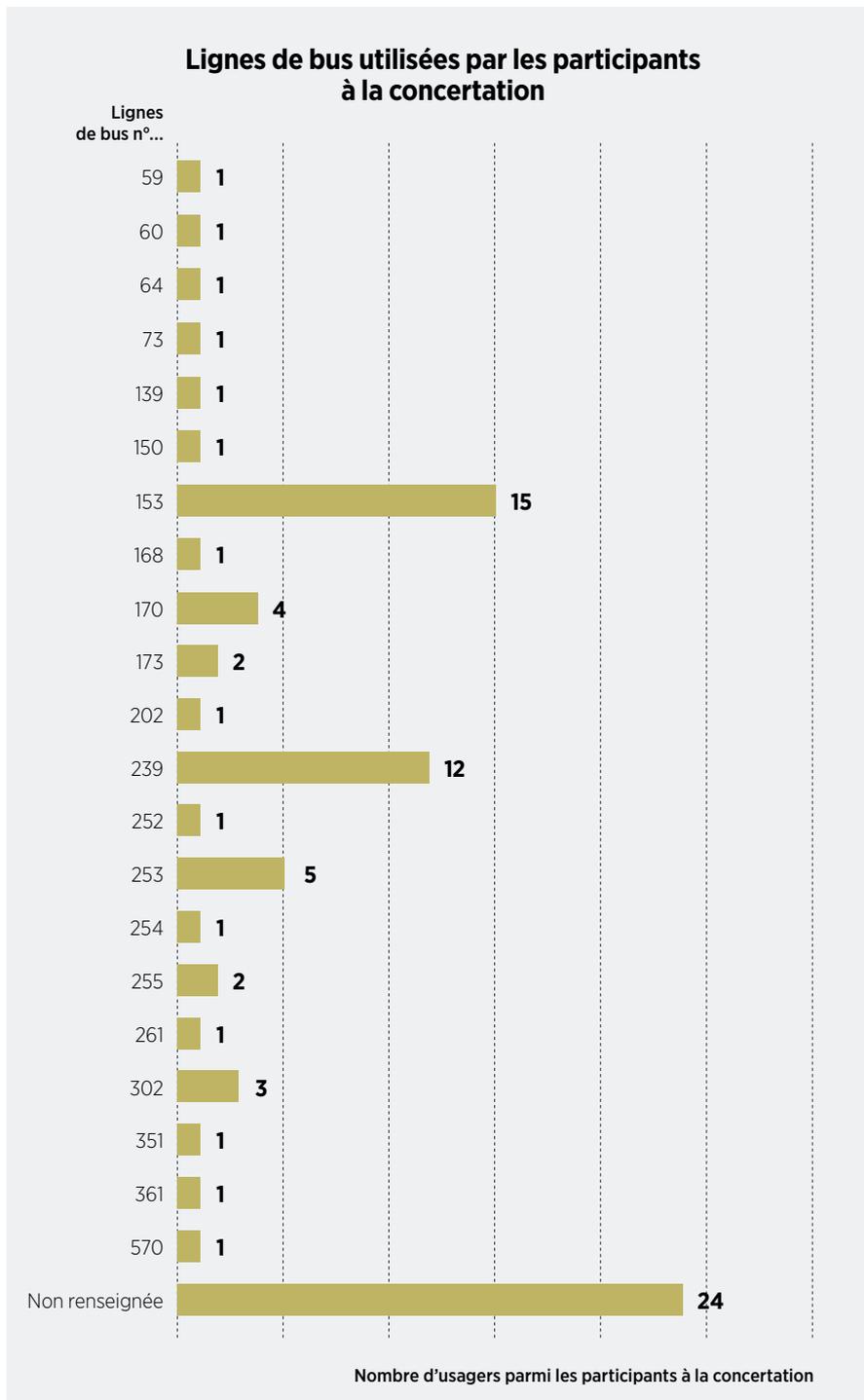
Le constat est similaire pour les usagers du métro, car les usagers qui se sont exprimés empruntent surtout la ligne 13 qui traverse le territoire du tram T8.

Enfin, 14 personnes ont dit qu'elles utilisaient la ligne H du Transilien.



## ► LES USAGERS DU BUS

Les usagers du bus sont davantage répartis entre une grande variété de lignes, par comparaison avec les autres modes de transport. Deux lignes sortent du lot : la ligne 153 qui passe notamment par La Plaine Stade de France et la ligne 239 qui passe à Rosa-Parks. Elles seront en connexion avec le tram T8 une fois le projet mis en œuvre.





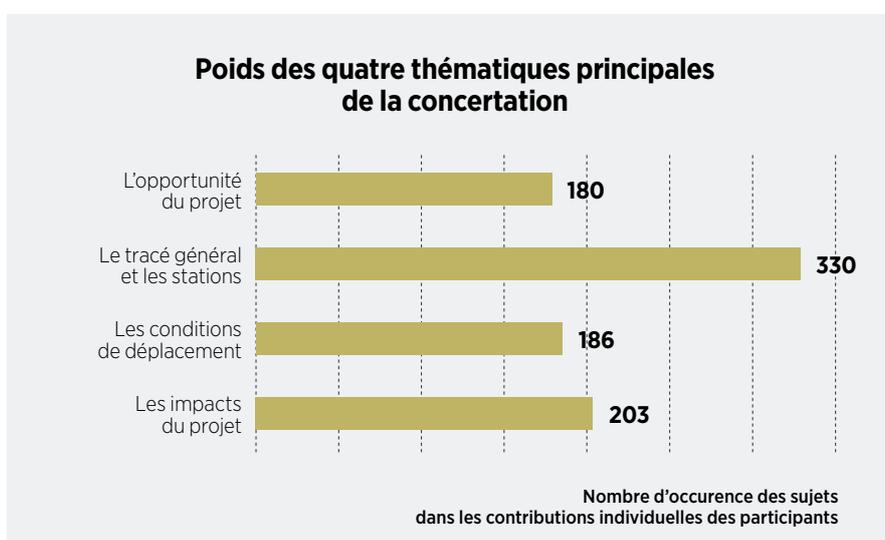
## 4. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS

La synthèse des avis s'appuie sur l'ensemble des propos exprimés par les participants aux rencontres publiques et recueillis par carte T, en ligne ou par courrier.

Dans le propos qui suit, la mention « contributions individuelles » correspond à l'ensemble des avis exprimés par carte T, en ligne et pendant les rencontres de proximité. C'est sur la base de ces contributions que la plupart des statistiques qui éclairent la compréhension des enjeux de la concertation a été élaborée.

L'analyse des avis exprimés pendant la concertation sur le prolongement du tram T8 fait ressortir quatre thématiques principales à propos desquelles les participants se sont exprimés :

- **l'opportunité du projet**, son coût, son calendrier ;
- **le tracé en général et ses stations**. Cette thématique recouvre notamment les deux sujets les plus discutés pendant la concertation : la station Pressensé et ses mesures conservatoires, le terminus Rosa-Parks et ses variantes ;
- **les conditions de déplacement** : la rapidité, le confort et l'accessibilité du tram, l'intermodalité, les aménagements pour les modes doux ;
- **les impacts du projet** : sur les autres modes de déplacement, sur la végétation, sur la vie des quartiers traversés par le tram.

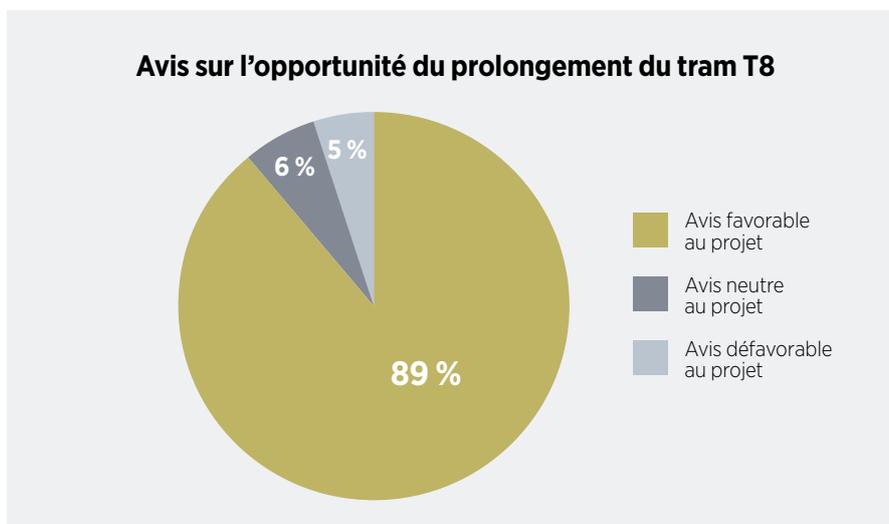


## 4.1 L'opportunité du projet

### 4.1.1 Une large majorité d'avis favorables au projet

Bien qu'assez vite écarté des discussions pendant la balade et les ateliers, **l'enjeu de l'opportunité du projet a été évoqué dans 38% des contributions individuelles**. Parmi ces 180 contributions, 89% ont exprimé un avis favorable sur le projet, 6% un avis neutre et 5% un avis défavorable.

Pour l'essentiel des participants à la concertation, le prolongement du T8 est perçu comme un projet positif, les personnes consultées y sont « très favorables », voire « l'approuvent à 100% », certains parlant d'un « projet remarquable », « indispensable » pour le territoire de la Seine-Saint-Denis et « les quartiers traversés ». Les arguments en faveur du prolongement sont multiples, d'après les contributions, cette opération va permettre d'« améliorer les transports » dans un territoire qui aujourd'hui n'est pas toujours correctement desservi. Pour des secteurs « aujourd'hui coincés entre l'A1 et le périph' », l'arrivée du T8 est « un vrai pas vers son désenclavement ». Il est « indispensable à la vie économique, sociale et culturelle », notamment de La Plaine Saint-Denis, qui renferme dans un espace contigu à la fois des « zones en plein développement économique et des quartiers où les gens ont des petits salaires ».



Le prolongement du T8 permet d'apporter une nouvelle solution de mobilité à une diversité d'usagers franciliens, des « retraités sans permis de conduire » aux « jeunes, lycéens », en passant par « les déplacements dans un cadre professionnel vers le 19<sup>e</sup> ». Le tramway « va régler le problème de mobilité des personnes ».

Ce mode apporte « plus de rapidité et fiabilité dans les déplacements », avec des accès directs à des « zones commerciales, des écoles », ou encore le « centre-ville de Saint-Denis » qui sera desservi par le prolongement du tramway.

Les participants estiment que ce projet est une priorité, d'ici 2024, pour accompagner « l'important développement des activités et les opérations de densification des secteurs desservis », « il s'insère parfaitement dans le projet du Grand Paris et des Parcs Olympiques de 2024 ».

Même s'ils restent minoritaires, certains participants ont questionné l'opportunité du projet. Les remarques allant dans ce sens ont essentiellement concerné les incivilités et le risque de délinquance, « on est totalement contre le tram, qui va ramener la drogue et les incivilités », « [le prolongement du tram] risque à l'instar des RER B et D pour les Halles, de nous apporter une fréquentation pas très heureuse ». La qualité du service a également été remise en cause, estimant que le T8 pâtira des mêmes problématiques que le « T1, vieillissant, sale, toujours énormément de monde ». Enfin, quelques participants ont estimé que le projet coûterait trop cher à la collectivité.

François Dagnaud, maire du 19<sup>e</sup> arrondissement de Paris, a déclaré lors de l'atelier participatif du 8 octobre que « l'extension du tram T8 est une bonne nouvelle pour le développement des transports en commun en Île-de-France ».

Gille Menede, adjoint au maire du 18<sup>e</sup> arrondissement, a affirmé durant la même rencontre que le 18<sup>e</sup> arrondissement accueillait favorablement ce projet, qui permettra de désenclaver les quartiers à proximité de Rosa-Parks et de réduire la frontière entre les 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements.

Dans l'avis des villes d'Aubervilliers et de Saint-Denis et de l'EPT Plaine Commune, la nécessité du projet de prolongement du tram T8 est réaffirmée, pour offrir aux habitants un nouveau moyen de transport public pour les déplacements de proximité et pour faciliter les déplacements plus lointains grâce à de nouvelles interconnexions. Ce projet de prolongement permettra de « rattraper les retards accumulés en matière de desserte et d'assurer ainsi une réelle égalité territoriale ».

## 4.1.2 Le coût

Le sujet du coût global du projet et des aménagements qu'il nécessite n'a été abordé que de manière marginale (dans seulement 7 contributions individuelles). Un participant a rappelé que le budget devait être ambitieux « pour la bonne réalisation du projet ». Un autre participant a considéré que l'estimation présentée de 180 millions d'euros paraissait « sous-estimée, en comparaison de projets comparables en France ou à l'étranger, avec un coût moyen de 70 – 80 millions par kilomètre ».

Lors des deux ateliers participatifs, les équipes d'Île-de-France Mobilités ont présenté et expliqué le coût du projet de prolongement.

## 4.1.3 Le calendrier

Pour les participants, les travaux du projet de prolongement du T8 « doivent démarrer le plus rapidement possible », « il faut faire toutes les stations tout de suite », rappelant qu'un projet de raccordement du tramway à Rosa-Parks avait déjà été « envisagé pour la Coupe du Monde de Football de 1998... un record en matière de retard, on parle du tram depuis 20 ans ». Certaines contributions ont rappelé le besoin que le prolongement soit concomitant aux aménagements réalisés dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, « si la ligne 15 Est a été reportée à 2030, il me semble tout à fait envisageable de prévoir le tram T8 au maximum pour 2024 ». Sa réalisation et sa mise en service permettront de désengorger « les accès aux différentes épreuves qui vont avoir lieu à faible distance ». La réalisation du tram avant les Jeux Olympiques de 2024 a également été évoquée lors de l'atelier à Saint-Denis.

Les villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers et l'EPT Plaine Commune demandent à Île-de-France Mobilités de lancer les travaux le plus rapidement possible, « dès 2022 pour tenir compte du calendrier des Jeux olympiques et paralympiques, et des objectifs environnementaux fixés à l'échelle métropolitaine ».

Enfin plusieurs participants ont fait part de leur incompréhension concernant le choix de réaliser maintenant une concertation pour « un projet dans 10 ans ».

### Réponse d'Île-de-France Mobilités

*En tenant compte des retours d'expérience des projets de tramway en Île-de-France, il faut compter environ 8 à 10 ans entre la concertation et la mise en service de la ligne. La mise en service de la ligne de tram dépend en effet de certains délais incontournables, comme les délais d'obtention des autorisations administratives et les délais d'acquisitions foncières. En outre, le calendrier résulte de certaines caractéristiques des ouvrages à construire, qui ne seront définis que dans la suite des études et dont le temps de réalisation dépend beaucoup des modalités constructives. Enfin, le planning dépend également de la durée des travaux concessionnaires, qui peuvent prendre beaucoup de temps.*

*Le planning sera précisé au moment de la prochaine phase d'étude, lors de l'élaboration du schéma de principe et de l'étude d'impact préalable à l'enquête publique. Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, qui constitue l'autorisation de projet, viennent les phases d'études techniques avancées préalables à la phase travaux.*

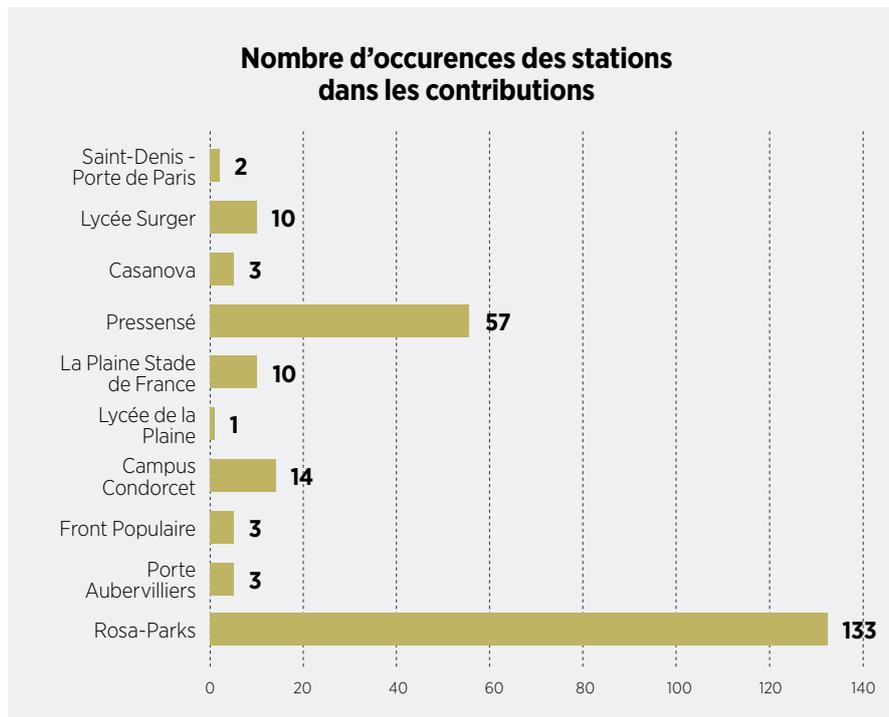
## 4.1.4 La desserte des équipements et pôles d'activités

Le prolongement du tramway facilitera les accès à plusieurs pôles d'activités (commerciales, éducation, sport, spectacle), aux nouveaux quartiers en développement mais aussi aux établissements de santé existant, permettant à certaines personnes peu mobiles d'avoir un accès facilité au service de santé. La desserte du Campus Condorcet favorise « l'autonomie des étudiants » et contribuera à l'essor de cet équipement universitaire.

Est relevée la bonne desserte des établissements scolaires, les grandes écoles des quartiers traversés, permettant « d'éviter aux parents de prendre la voiture » pour emmener leurs enfants.

Le prolongement permet de desservir les commerces autour de Rosa-Parks et le centre commercial le Millénaire à Aubervilliers. La desserte des équipements sportifs existants (le Stade de France à Saint-Denis) ou futurs équipements réalisés dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 est une raison de plus pour certains participants de mettre en service cette nouvelle ligne rapidement.

## 4.2 Le tracé général et les stations



Dans l'ensemble, les participants ont estimé que le tracé du prolongement du T8 était « judicieux », « intéressant », « correct », confirmant également qu'il « correspond bien à des besoins ». Certains ont demandé à avoir plus de détails sur le trajet du T8, « par quelles rues va-t-il passer ? ».

Une minorité a évoqué un « parcours trop complexe », qui risque d'entraîner une « perte de temps ». Le nombre important de virages a été souligné : « pourquoi autant de virages ? », « ce n'est pas parce qu'un tramway peut prendre des virages qu'il faut l'amener à faire tous les détours possibles dans la ville », craignant que « ce type de configuration apporte beaucoup d'insatisfactions ». Certains axes, ne paraissent pas adaptés pour le passage du T8, c'est le cas de « la rue des Fillettes, trop étroite » (Aubervilliers, Saint-Denis) ou encore l'avenue Leroy des Barres (Saint-Denis) et l'avenue Jeanne d'Arc (Saint-Denis), avec de potentiels conflits d'usage, « conséquences sur la circulation des bus et des voitures ». L'idée d'un tracé alternatif le long du canal, plus rectiligne, a été évoquée.

Des habitants d'Aubervilliers (participants à la balade urbaine du 21 septembre) auraient préféré que le tram T8 desserve la Mairie d'Aubervilliers, et surtout la ZAC Marcreux, qui va accueillir 800 nouveaux logements. Les habitants de cette ZAC devront rejoindre le tram T8 via des bandes piétonnes et cyclables le long du tracé.

Quant à l'implantation des stations, hormis les stations Pressensé et Rosa-Parks qui ont concentré l'essentiel des contributions (voir points 3.3 et 3.4), les remarques suivantes ont été exprimées :

- **station Saint-Denis Porte de Paris** : une contribution en ligne évoque l'opportunité d'ajouter un arrêt à proximité du terminus actuel du tram T8, au niveau de l'arrêt du tram 1 « Hôpital Delafontaine » ;
- **station Lycée Suger** : cette station facilitera les déplacements des lycéens, des professeurs mais aussi des riverains à cet équipement, « aujourd'hui la ligne 170 de bus [qui passe à proximité du Lycée] est trop encombrée bien qu'elle ait été récemment doublée » ;
- **station Casanova** : cette station en tant que telle a été très peu évoquée, sinon pour demander son déplacement vers le sud pour « remplacer » la station Pressensé si elle ne voit pas le jour ;
- **station La Plaine Stade de France** : la future correspondance avec le RER B est « une bonne chose ». C'est un choix « très utile » pour renforcer l'accessibilité « au Stade de France », équipement structurant du nord de Paris. Cela représente « un gain de temps » pour les habitants des secteurs traversés par le prolongement du T8, puisqu'ils ne seront plus obligés de faire la correspondance à « Gare du Nord ». Cette nouvelle station participera « à dynamiser la Plaine Saint-Denis et à la faire vivre ».

Lors de la balade urbaine, plusieurs participants ont exprimé le sentiment que l'implantation d'une station à cet endroit répondait davantage aux besoins des usagers qui travaillent dans le quartier plutôt qu'à ceux des habitants du territoire.

D'autres participants considèrent que l'arrivée du tram T8 contribuera à dynamiser la place des Droits de l'Homme, qui est déjà un pôle d'échanges important du territoire ;

- **station Lycée de La Plaine** : l'implantation de cette station contribuera à améliorer la desserte du quartier de La Plaine ;
- **station Campus Condorcet** : le prolongement est « extrêmement important pour mieux desservir le Campus Condorcet » et contribuer à « l'essor » de ce nouvel équipement, « bientôt complètement opérationnel ». Des participants souhaiteraient être consultés sur le nom de la future station ;
- **station Front Populaire** : « c'est génial qu'il aille à Front Populaire », cela va permettre de créer un vrai pôle multimodal « avec le RER, le métro et maintenant le tramway » ;
- **station Porte d'Aubervilliers** : cette station a surtout été évoquée par les participants qui n'ont pas trouvé satisfaisantes les variantes proposées à Rosa-Parks (cf. infra).

La création d'un arrêt devant le centre commercial le Millénaire pour une meilleure desserte de celui-ci a été évoquée dans quelques avis (sur le site ou par carte T). La possibilité de prolonger le T8 au nord sur le quartier d'Orgemont a été évoquée par Hervé Chevreau, maire d'Épinay-sur-Seine, dans un courrier adressé à Île-de-France Mobilités. Le potentiel prolongement au nord côté Villetaneuse a également été abordé dans un avis.

## Réponse d'Île-de-France Mobilités

*Lors des différentes rencontres de concertation, Île-de-France Mobilités a apporté des éléments de réponse sur le choix de ce tracé de prolongement. Afin de définir le tracé du tram, deux grands fuseaux ont d'abord été identifiés entre le terminus actuel (Saint-Denis Porte de Paris) et Rosa-Parks. Le premier (celui qui a été choisi pour ce projet) passait par La Plaine Stade de France et desservait surtout les zones d'emplois. Le second passait par la Mairie d'Aubervilliers et traversait davantage des zones d'habitat. Cependant, ce second fuseau présentait une fréquentation moins importante de 20 %. En effet, sur une partie du tracé, le tram T8 et la ligne 12 formaient un « doublon » et étaient donc en concurrence. Le premier fuseau a donc été retenu.*

Un participant à l'atelier de Saint-Denis a demandé s'il était possible de rapprocher la station Porte d'Aubervilliers du centre commercial Le Millénaire, afin d'assurer une meilleure desserte.

## Réponse d'Île-de-France Mobilités lors de l'atelier

*La station est envisagée à l'endroit le plus proche possible du Millénaire. Les études ont montré qu'il était techniquement impossible de faire passer le tram par les rues Fettier et Vionnet car le virage est trop étroit pour un tramway.*

### 4.2.1 Le prolongement dans Paris

Le projet d'un prolongement dans Paris a été évoqué par plusieurs contributeurs, principalement des associations, « il est important selon moi que le tramway s'immisce davantage dans la ville », dessinant « une éventuelle prolongation permettant une connexion avec le réseau métropolitain », « un futur évident ».

Au terminus Rosa-Parks, la proximité avec les voies de la Petite Ceinture a donné à des associations et des participants à la réunion publique à Paris l'idée « d'un prolongement ultérieur vers l'est » via cette infrastructure, « pour relier la Seine-Saint-Denis aux lignes de métro 7 et 5 via des correspondances aux stations Corentin Cariou et Ourq ».

Cette projection ambitieuse pourrait « dans un horizon plus éloigné conduire à la réouverture des anciennes stations de la Petite Ceinture Pont de Flandre et Belleville-Villette » (idée évoquée dans un avis en ligne qui cite une étude de l'Atelier Parisien d'Urbanisme de 2011). Un éventuel prolongement jusqu'à Porte de Vincennes est par ailleurs développé par la Fédération Nationale des Usagers de Transports dans un courrier adressé à Île-de-France Mobilités. Ce sujet a également été traité lors de l'atelier participatif à Rosa-Parks.

Un second scénario de prolongement a été proposé dans un avis, « en le faisant cheminer sur le pont de la rue d'Aubervilliers, puis sous le pont des voies de la gare Rosa-Parks » pour pousser jusqu'à la station de métro Corentin Cariou, ligne 7, dans le 19<sup>e</sup> arrondissement.

## › LES POSSIBILITÉS DE PROLONGEMENT ULTÉRIEUR DU TRAM T8

Plusieurs participants s'interrogent sur les possibilités de prolongement ultérieur du tram T8, ce qui questionne également les variantes d'insertion du terminus à Rosa-Parks, comme mentionné plus haut.

Le prolongement sur la Petite Ceinture a été évoqué à de nombreuses reprises, notamment dans les avis déposés sur le site internet : des participants se demandent pourquoi le tram T8 n'est pas « dans l'axe de la Petite Ceinture, pour pouvoir reprendre son tracé vers la Porte de Vincennes ». Certains participants s'étonnent ainsi que seulement deux options de terminus « en cul-de-sac » soient proposées à la concertation, alors qu'un prolongement sur la Petite Ceinture, « déjà projeté il y a des années, semble représenter un futur évident pour un prolongement au sud ». La FNAUT indique que l'Atelier des Urbanistes de Paris aurait identifié le besoin de prolonger le tram T8 jusqu'à la Porte de Vincennes. Cet éventuel prolongement sur la Petite Ceinture a été évoqué par 3 des 5 groupes lors de l'atelier à Paris.

Lors de ce même atelier, des participants se sont demandés pourquoi l'arrivée du tram à Corentin Cariou n'avait pas été étudiée. Ce prolongement créerait une correspondance avec le métro et permettrait la mise en place d'une arrière-gare (retournement des trams à l'arrière du terminus), facilitant la régularité du tram T8.

Dans ce cadre, une personne ayant contribué en ligne n'a pas souhaité se prononcer sur les variantes, préférant « attendre de connaître les options possibles de prolongement ultérieur au sud de la ligne car cela pourrait être un critère de choix de la meilleure option ».

### Réponse d'Île-de-France Mobilités lors de l'atelier à Paris

*Île-de-France Mobilités n'étudie pas à ce jour le prolongement du tram T8 sur la Petite ceinture car ce prolongement au-delà de Rosa-Parks ne figure pas dans les documents qui planifient les infrastructures de transports collectifs en Île-de-France : ni dans le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020, ni dans le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) à l'horizon 2030.*

*Historiquement, si le tram T3b passe par le boulevard des Maréchaux et pas sur la Petite Ceinture, c'est parce que la plupart des correspondances avec les autres transports se font sur le boulevard des Maréchaux. Il était donc plus facile d'identifier les différents transports (tram et entrées de métro) sur ce principe.*

*Concernant la desserte du 19e arrondissement, elle est aujourd'hui assurée par le bus n°60 et le tram T3b qui desservent déjà la plus grosse partie des quartiers et des équipements de l'arrondissement qui pourraient être concernés par ce prolongement jusqu'à Corentin Cariou (Philharmonie, Porte de la Villette, etc.).*

Dans son courrier à Île-de-France Mobilités, Hervé Chevreu, maire d'Épinay-sur-Seine, estime que le tram T8 doit également être prolongé dans sa partie Nord, afin qu'il « joue complètement son rôle de desserte à l'Ouest du Département, [et qu'il puisse] profiter aux habitants du Val d'Oise ».

Selon lui, le tram T8 devrait être prolongé dans le quartier d'Orgemont sur la rue de Marseille (cela est intégré au schéma directeur du NPNRU), sur 650 mètres. Le quartier comporte 12 000 habitants et doit faire l'objet d'une opération de renouvellement urbain. Le prolongement du tram pourrait aussi toucher les habitants d'Argenteuil et de Saint-Gratien, dans un rayon de 500 mètres.

## 4.2.2 La station Pressensé et les mesures conservatoires

Les mesures conservatoires de la station Pressensé a été le sujet principal de discussion lors de la balade et de l'atelier organisés à Saint-Denis, le samedi 21 septembre. Il a également été évoqué lors de l'atelier organisé à Paris et dans **de nombreux avis** déposés en ligne, par carte T ou lors des réunions de proximité (les avis traitant la plupart du temps de nombreux sujets et thématiques à la fois).

## Réponse d'Île-de-France Mobilités

Les stations du tram T8 proposées à la concertation répondent à différents impératifs :

- être au plus près des principaux pôles générateurs de déplacements et des grandes zones d'habitat et d'emploi en développement : c'est le cas, par exemple, de la station « Lycée Suger » ;
- assurer un maillage cohérent du territoire avec les autres modes de transport : c'est le cas de « La Plaine Stade de France » (RER B et ligne 15), « Front Populaire » (ligne 12) et « Rosa-Parks » (RER E et T3b) ;
- permettre une exploitation performante de la ligne en garantissant une vitesse commerciale satisfaisante, avec un objectif d'une distance inter-station moyenne d'environ 500 m ;
- avoir la place suffisante pour construire les quais de la station, l'implantation auprès des carrefours étant privilégiée (meilleure radiation dans le quartier et priorité aux feux).

Dans le cadre des études de DOCP (dossier d'objectifs et de caractéristiques principales), après consultation des collectivités territoriales, l'ensemble des projets de logements et d'emplois, actuels et futurs, aux alentours de la station Pressensé, a été recensé (comme le PRU Franc Moisin Bel Air). Dans un périmètre de 500 m autour de la station Pressensé, il a notamment été relevé la création de 500 emplois maximum dans la zone d'activités intercommunale à horizon 2030 (évolution de 18 % par rapport aux emplois actuels).

À partir des données d'entrée recueillies avant la concertation, les résultats du modèle d'estimation du trafic voyageur ANTONIN indiquent une fréquentation assez faible, de 400 montants/descendants à l'HPM à horizon 2030. Ces résultats montrent donc qu'à court terme, cette station ne serait pas assez fréquentée pour justifier un arrêt supplémentaire du tramway. À titre d'exemple, la station la plus fréquentée est « La Plaine – Stade de France » avec un peu plus de 4 000 montants/descendants à l'HPM.

En outre, les nombreuses coupures urbaines (canal Saint-Denis, A86, voies du RER) limitent l'intérêt de cette station pour ceux qui habitent au-delà, la zone de chalandise non couverte par les stations contiguës « Casanova » (à seulement 340 m) et « Stade de France » (rayon d'attractivité de 500 m) est relativement restreinte. Cette zone est néanmoins desservie par d'autres modes de transport, dont principalement des bus, et est située à moins d'un kilomètre de gares RER.

C'est donc un choix d'équilibre entre une meilleure desserte et une meilleure exploitation de la ligne du tram T8 qui a conduit, en toute transparence, à ce choix de ne pas retenir, avant la concertation, la station Pressensé dès la mise en service du projet de prolongement.

### Les mesures conservatoires

Cependant, compte tenu de la possible densification ultérieure des quartiers et afin de ne pas obérer l'avenir, Île-de-France Mobilités a proposé la réalisation de mesures conservatoires, en prévoyant dans le projet tous les aménagements nécessaires pour permettre son implantation future à moindre coût (conception de la plateforme en ligne droite, réservation foncière, branchements électriques...).

Suivant la réalisation des projets d'aménagement et de leur densification, la réalisation de la station pourrait être justifiée. Les travaux pourront alors être réalisés sans perturber l'exploitation du tramway et sans travaux lourds d'infrastructure supplémentaires.

## La contestation des mesures conservatoires

Lors de la balade et de l'atelier à Saint-Denis, une grande majorité des participants s'est opposée aux mesures conservatoires et a exprimé le souhait de réaliser la station Pressensé en même temps que le reste du tracé.

En effet, selon ces participants, la concrétisation de la station Pressensé serait un signal en faveur de l'égalité de traitement des territoires et des quartiers traversés par le prolongement du tram T8. Les mesures conservatoires sont ainsi considérées comme une « injustice territoriale » pour les habitants du quartier Franc-Moisin, « oubliés de la République », et rendent le tracé « non acceptable » en l'état.

La station Pressensé répondrait à une attente très forte des habitants du quartier Franc-Moisin, notamment les plus jeunes et les travailleurs qui souhaitent se rendre à la station du RER B à La Plaine Stade de France, et n'ont à leur disposition aujourd'hui que des bus totalement saturés. Les participants pointent également le fait que le quartier compte de nombreux habitants, globalement assez jeunes, qui ont un besoin en déplacement fort. La desserte du quartier est donc indispensable selon eux : « Aubervilliers n'est pas qu'un territoire à traverser ». De plus, si la station Pressensé n'est pas réalisée, la station Casanova serait, selon certains participants, trop fréquentée.

Pour répondre à l'argument d'Île-de-France Mobilités concernant la faible fréquentation dont cette station ferait l'objet, un participant a cité l'exemple de Rosa-Parks, « où il n'y avait personne lorsque le tram T3b a été implanté ».

Dans les avis déposés sur le site internet ou par carte T ou recueillis lors des réunions de proximité, les participants considèrent, pour la grande majorité, qu'il faut réaliser la station Pressensé dès la mise en service du prolongement. Ils évoquent la saturation des lignes de bus desservant le quartier Franc-Moisin : « le bus 153 est toujours blindé », « la ligne 170 ne suffit plus ».

La réalisation de cette station permettrait de désenclaver le quartier, sinon « les habitants de la partie sud du Franc-Moisin verront le tramway passer devant leur nez sans s'arrêter ! ».

Les participants évoquent aussi la distance trop longue entre les stations La Plaine Stade de France et Casanova, si la station Pressensé n'est pas réalisée, surtout en comparaison avec les distances entre les stations sur le reste du tracé.

De manière générale, les mesures conservatoires sont difficilement compréhensibles pour les participants, malgré les explications de la maîtrise d'ouvrage, jugées très claires et transparentes par les participants.

La FNAUT s'est aussi exprimée en faveur de la réalisation de la station Pressensé, pour assurer une desserte plus fine du territoire. De plus, la station est positionnée à proximité d'un virage de la ligne, générant déjà un ralentissement : « l'arrêt à cette station n'aura qu'un impact très faible sur la vitesse moyenne des trams ».

### **Le positionnement des élus**

Les élus du territoire se sont également positionnés sur ce sujet. Laurent Russier, maire de Saint-Denis, et Meriem Derkaoui, maire d'Aubervilliers, se sont exprimés lors de la balade urbaine : ils demandent l'implantation d'une station Pressensé en même temps que les autres stations. Selon eux, le choix de ne pas mettre en place cette station à cet endroit est un signal négatif envoyé aux habitants du quartier Franc-Moisin. L'argumentaire reposant sur le fait que les quartiers desservis par la station Pressensé se trouvent dans la zone d'influence de la station du RER B ne satisfait pas les deux maires. La station Pressensé est attendue par les habitants actuels du quartier et par les futurs habitants des logements en construction ou en projet. Elle servirait également aux personnes à mobilité réduite et aux jeunes parents avec poussettes. Les deux maires demandent à Île-de-France Mobilités de respecter les attentes des villes.

David Proult (adjoint au maire de Saint-Denis chargé de l'aménagement durable, de l'urbanisme, du foncier et du quartier Franc-Moisin/Bel-Air-Stade de France) et Silvère Rozenberg (adjoint à la maire d'Aubervilliers en charge de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la rénovation urbaine) ont rappelé, lors de l'atelier du 21 septembre 2019 à Saint-Denis, la nécessité de réaliser la station Pressensé dès la mise en service du prolongement.

Dans son courrier à Île-de-France Mobilités, Bastien Lachaud, député de la Seine-Saint-Denis, conteste, lui aussi, les mesures conservatoires. Selon lui, Aubervilliers a « plus que jamais besoin des transports publics ». Il évoque également une « discrimination territoriale » engendrée par ces mesures conservatoires.

La nécessité de réaliser la station Pressensé est également réaffirmée dans l'avis des villes d'Aubervilliers et de Saint-Denis et l'EPT Plaine Commune, en raison de la densité de population à proximité de la station, et le besoin de mettre en place une desserte de qualité avec un écart interstation moyen de 500 mètres.

### **Les avis en faveur des mesures conservatoires**

Très peu de contributions sont favorables aux mesures conservatoires. Cependant, quelques participants expriment leur soutien pour ces mesures. Une personne indique par exemple qu'elle ne souhaite pas que la station Pressensé soit créée, car cela « rallongerait le temps de trajet ». Un autre participant considère que les mesures conservatoires sont justifiées, que c'est une « super bonne idée » de réaliser la station plus tard, si elle n'est pas rentable au moment de la mise en service.

### **Des solutions alternatives**

Deux solutions alternatives aux mesures conservatoires ont été proposées lors de la balade urbaine :

- fusionner les deux stations Casanova et Pressensé, en ne réalisant qu'une seule station, un peu plus au sud de l'implantation prévue pour la station Casanova (à équidistance entre la rue Pressensé et le cours du Ru de Montfort) ;
- implanter une station à la sortie du franchissement du canal Saint-Denis (avant le virage pour prendre la rue Casanova) et déplacer la station Casanova davantage vers le Sud.

Ces solutions n'ont cependant pas été considérées comme satisfaisantes par les participants à l'atelier du 21 septembre 2019, qui a été organisé à la suite de la balade urbaine.

## **4.2.3 Les variantes d'insertion au terminus à Rosa-Parks**

La station Rosa-Parks est le sujet qui a fait l'objet des avis les plus nombreux et argumentés. La mise en débat explicite du choix entre deux variantes d'insertion du terminus a largement alimenté les débats, autant pendant les rencontres avec le public qu'en ligne ou via l'envoi de cartes T. Les participants ont globalement apprécié qu'il y ait une marge de manœuvre quant à l'implantation de la station.

Ainsi, l'atelier participatif organisé au Centre culturel et social de Rosa-Parks le 8 octobre a été quasiment entièrement consacré à la station Rosa-Parks.

## Les variantes proposées à la concertation

Deux variantes sont envisagées pour le terminus à Rosa-Parks, l'une place l'arrivée du tram T8 sur la rue d'Aubervilliers et l'autre sur le boulevard Macdonald.

- **VARIANTE A** – Après avoir emprunté l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, le tramway traverse le boulevard des Maréchaux/Macdonald avant de s'arrêter sur l'îlot central du pont routier de la rue d'Aubervilliers. Le terminus est donc en hauteur par rapport au parvis de Rosa-Parks. La liaison piétonne entre le terminus et le parvis est assurée par la création d'un escalier et d'un cheminement piéton. Par ailleurs, la liaison peut aussi être assurée par l'un des deux cheminements suivants : celui existant par la rue Césaria Evora au nord, ou celui traversant le projet urbain de l'îlot Fertile au sud. Ces cheminements piétons sont tous deux accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

**Le +** : ce tracé, moins anguleux, favorise le confort des voyageurs.

**Le -** : il allonge et rend les correspondances moins faciles d'accès, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

- **VARIANTE B** – Après avoir emprunté l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, le tram T8 tourne sur le boulevard Macdonald pour effectuer son terminus au sud de celui-ci, au plus près du passage piéton de Rosa-Parks. La liaison piétonne avec le parvis Rosa-Parks s'effectue par le porche existant qui relie les deux bâtiments du parvis. Les voies de circulation du boulevard sont maintenues.

**Le +** : cette variante ne requiert pas de travaux lourds et raccourcit la durée des correspondances à Rosa-Parks, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

**Le -** : elle nécessite la réfection du trottoir sud du boulevard Macdonald, récemment aménagé, avec notamment la suppression des arbres situés au plus près des commerces.

## La variante A

### › ARGUMENTS EN FAVEUR DE LA VARIANTE A

Les participants qui s'expriment en faveur de la variante A présentent plusieurs arguments (évoqués dans les avis en ligne, par carte T ou lors de l'atelier) : elle implique moins de virages, « elle paraît plus droite » et permet donc une vitesse plus élevée. La traversée du carrefour entre le boulevard Macdonald et l'avenue de la Porte d'Aubervilliers semble également plus simple.

Cette variante est plus visible depuis la gare du RER E et la station du T3b, ce qui permet une meilleure compréhension des usagers. Cet argument a beaucoup été évoqué lors de la rencontre de proximité à Rosa-Parks. Les participants considèrent que cette variante est à équidistance du T3b et le RER E, ce qui permet des correspondances plus faciles : « l'interconnexion se ferait de façon plus fluide et plus rapide ».

Cette variante est en retrait du boulevard Macdonald, déjà très fréquenté. Elle est donc « plus logique » en termes de flux et d'activités sur le parvis : « le boulevard Macdonald est plutôt pour les résidents ».

Enfin, la variante A « préserve toutes les possibilités d'une extension ultérieure grâce à son positionnement sur la rue d'Aubervilliers ».

### › LES ARGUMENTS OPPOSÉS À LA VARIANTE A

Les participants évoquent surtout l'accès très compliqué pour les personnes à mobilités réduite de cette variante. Lors de l'atelier à Paris, des participants se sont étonnés que le projet ne prévoit qu'un escalier pour relier le terminus de la variante A au parvis et pas un ascenseur et/ou des escalators. Cette question de l'accessibilité des PMR a été abordée par de nombreuses personnes lors de la rencontre de proximité à Rosa-Parks.

## Réponse d'Île-de-France Mobilités lors de l'atelier

*Le projet ne prévoit pas dans l'immédiat un ascenseur ou des escalators mais des évolutions sont encore possibles. L'entretien d'un ascenseur ou d'escalators devrait revenir au gestionnaire de voirie, car ils se situeraient sur l'espace public (ces modalités ne sont pas encore définies à ce stade).*

L'autre argument beaucoup développé est la correspondance compliquée dans cette variante, à cause du dénivelé et de l'absence de « parcours direct » avec le T3b et le RER E. La connexion avec le RER E et surtout avec le T3b n'est pas optimisée dans cette option, pour une partie importante des personnes s'opposant à la variante A : la rupture de charge est trop importante, le terminus du tram T8 étant trop éloigné des autres moyens de transports. « [La variante A] installe le terminus hors la vue depuis la gare RER, à un niveau différent de celui du T3b, et rend la correspondance absolument inconfortable ».

Des participants évoquent également la circulation « déjà très dense » sur l'îlot central du pont routier de la rue d'Aubervilliers.

Enfin, certains participants pensent que la variante A va gêner la sortie des parkings (privés et publics) de part et d'autre du pont de la rue d'Aubervilliers.

## La variante B

### › ARGUMENTS EN FAVEUR DE LA VARIANTE B

Les participants qui favorisent la variante B expliquent leur choix par sa meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, en précisant qu'il est « indispensable de concevoir les transports en commun en incluant [cette] accessibilité ». Les correspondances avec le T3b et le RER E sont plus faciles avec la variante B, qui, contrairement à la variante A, se trouve au même niveau, ce qui la rend « accessible au plus grand nombre ».

De surcroît, la variante B est plus proche des commerces du boulevard Macdonald et du cinéma, ce qui la rend plus attractive. Cette variante permet donc d'accéder plus facilement aux « terrasses, boulangeries, cafés et aménagements agréables de la gare (bancs, parc) en attendant son train ». Enfin, la variante B est considérée comme plus pratique pour une partie des participants, car la plupart des entreprises se situent sur le boulevard Macdonald.

### › LES ARGUMENTS OPPOSÉS À LA VARIANTE B

Pour une partie des participants, la faisabilité de la variante B ne semble pas avérée. Certains doutent en effet de la place disponible sur le boulevard Macdonald pour la réaliser : l'espaces piéton, la rampe de sortie de camions de livraison et une voie-pompier pour l'ensemble immobilier empêcheraient la réalisation de cette variante.

La variante B est donc « à bannir » pour une partie des participants. La problématique du sous-sol a été évoquée par un participant à l'atelier de Paris, qui affirme que les voies de livraison et les conduites GRDF empêchent le passage du tram à cet endroit.

## Réponse d'Île-de-France Mobilités lors de l'atelier à Paris

*Les études, réalisées par un bureau d'études techniques spécialisé et mandaté par Île-de-France Mobilités, ont démontré la faisabilité technique de la variante B proposée.*

*Ainsi, ces études indiquent qu'il y a suffisamment de place pour la variante B car le trottoir est assez large. Les arbres qui seraient impactés correspondent à l'alignement d'arbres récent ; les arbres du côté nord du trottoir seraient maintenus, comme c'est le cas le long du tram T3b. Si une 3<sup>e</sup> voie est installée au terminus (pour permettre l'installation d'une rame « de secours »), elle pourrait en revanche impacter quelques arbres côté nord du trottoir.*

*Pour répondre à la demande d'un participant, Île-de-France Mobilités a publié un plan de masse de la variante B sur le site internet du projet à la suite de la réunion. Le maître d'ouvrage confirme aussi que la rampe d'accès au parking souterrain a bien été prise en compte dans les études et que la structure du sous-sol ne semble pas poser problème à ce stade des études. Lors des prochaines étapes, des études complémentaires et approfondies seront réalisées, ainsi que des relevés concessionnaires : cela fait partie du projet de transport.*

Des participants pensent que la variante B va engendrer beaucoup de bruit, sur un boulevard déjà très bruyant à cause du périphérique qui est assez proche.

Les immeubles du boulevard Macdonald « constituent un obstacle autant psychologique que physique à la correspondance », rendant la connexion avec le RER E et le T3b peu facile. De plus, les correspondances entre les différents modes vont créer des flux dangereux dans le cas de cette variante, car les usagers vont traverser les voies de voitures sur le boulevard Macdonald et les voies du T3b sur le parvis Rosa-Parks. Les correspondances ne seraient enfin pas optimales car le terminus du tram T8 serait « caché » de la station du T3b et du RER E.

Un terminus sur le boulevard Macdonald « serait très probablement définitif » et ne permettrait donc pas un prolongement ultérieur du tram T8, ce qui serait regrettable pour certains participants.

Enfin, le tram T8 devrait traverser le boulevard Macdonald, « continuellement congestionnée pendant les heures de pointe ».

## Les demandes de variantes supplémentaires

Les participants qui ne se sont prononcés ni pour l'une ni pour l'autre des variantes ont, pour la plupart, estimé qu'aucune des deux n'était satisfaisante. En effet, certains participants pensent que les deux variantes proposées à la concertation « sont insatisfaisantes et offrent de mauvaises correspondances avec le T3b et le RER E, alors même que la gare Rosa-Parks avait [...] été conçue comme un pôle multimodal ». Certains participants estiment même que ces deux variantes sont « réhilitaires ».

Les deux variantes présentent de manière générale des conditions très peu favorables aux correspondances pour les participants : « à l'heure de Citymapper et des réseaux sociaux, une correspondance mal fichue ou longue, c'est une correspondance que les usagers évitent ».

Dans ce cadre, de nombreux participants ont proposé des variantes d'insertion supplémentaires pour le terminus du prolongement.

### › LA VARIANTE PROPOSÉE PAR LA FNAUT

Lors de l'atelier à Paris, un représentant de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) était très étonné que seulement deux options soient proposées à la concertation car une 3<sup>e</sup> proposition est formulée par de nombreuses associations. Il a été proposé en conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, en février 2019, d'intégrer à la concertation cette 3<sup>e</sup> possibilité de terminus, proposition qui n'a pas été adaptée par le conseil.

Cette variante ferait arriver le tram sur le parvis de Rosa-Parks, en face de la gare du RER E. Le tram T8 descendrait du pont de la rue d'Aubervilliers par une rampe. Cela permettrait une correspondance beaucoup plus simple, rapide, et accessible à tous pour rejoindre le RER E et le tram T3b.

Cette variante proposée par la FNAUT a fait l'objet de beaucoup de débats lors de l'atelier à Paris le 8 octobre. En effet, tous les participants n'étaient pas d'accord sur cette proposition de terminus, qui créerait « une gare en plein milieu du parvis ». Cela viendrait à l'encontre de la volonté de la Ville de faire du parvis de Rosa-Parks un espace de vie agréable et piéton.

Cette variante est détaillée dans l'avis de la FNAUT Île-de-France, transmis à Île-de-France Mobilités en octobre 2019 : « Nous demandons que les études préalables qui avaient envisagé un terminus du [tram] T8 sur le parvis de Rosa-Parks, à proximité immédiate de la station du [tram] T3b et de l'entrée de la gare du RER D, soient reprises et constituent la solution de base pour ce projet » (détail de l'avis en annexe).

### › LE POSITIONNEMENT DES ÉLUS

François Dagnaud, maire du 19<sup>e</sup> arrondissement de Paris, considère que l'option la plus « judicieuse » en termes de correspondance aurait été en effet de placer le terminus sur le parvis, en face de la gare RER. Cependant, il reconnaît et approuve le choix du maître d'ouvrage de ne pas retenir cette option, notamment pour conserver la vocation du parvis comme un lieu de vie.

## Réponse d'Île-de-France Mobilités à l'atelier de Paris

*Le site présente des contraintes assez fortes. Le pont de la rue d'Aubervilliers est à 7 mètres au-dessus du tram T3b. Pour amener le tram T8 sur le parvis, la pente doit être de maximum 6% pour des raisons de sécurité et de fiabilité de l'exploitation. Avec ces contraintes géométriques, le terminus se retrouve en plein milieu du parvis, devant la gare Rosa-Parks (la rampe devant faire dans cette hypothèse 112 mètres). L'esprit piéton de la place serait alors métamorphosé. C'est aussi un problème de sécurité, avec le nombre important de voyageurs qui seront amenés à traverser les voies du tramway pour leur correspondance. Les deux variantes A et B proposées à la concertation sont donc le meilleur compromis entre un bon fonctionnement du tramway, des correspondances satisfaisantes, des flux piétons sécurisés et un parvis plus urbain.*

### › L'UTILISATION DU TUNNEL ET DES VOIES DU T3B

C'est notamment ce que propose l'Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture, dans son avis déposé en ligne. Le T8 quitterait les voies du T3 pour rejoindre les emprises de SNCF Réseau afin d'avoir une station qui lui est dédiée sur le parvis de la gare. Les voies seraient prolongées sous les voies du RER E afin de permettre le garage ou la régulation du tram.

## Réponse d'Île-de-France Mobilités lors de l'atelier de Paris

*Cette variante, consistant à faire partager le tunnel du tram T3b avec le tram T8, a été étudiée. Les études montrent que, compte tenu de la fréquence actuelle des trams et de la longueur du tunnel, ce dernier ne permet le passage que de 50 trams par heure, alors que les objectifs d'exploitation imposent un passage de 75 trams par heure. Le tronçon commun ne permet donc pas de faire passer le nombre de rames suffisant pour respecter les fréquences fixées.*

### › PROLONGEMENT DE LA VARIANTE B

Des participants à l'atelier de Paris proposent d'utiliser la variante B et de la prolonger par une boucle qui ferait arriver le tram T8 sur le parvis (pour éviter les contraintes de la rampe exposées par Île-de-France Mobilités).

#### Réponse d'Île-de-France Mobilités lors de l'atelier de Paris

*Un tram ne peut pas faire des courbes trop serrées, pour des raisons techniques et pour des questions de bruit (plus le virage est serré, plus cela provoque des crissements). Dans le cas de cette variante proposée, le tram devrait tourner et effectuer un virage très serré ou alors cela obligerait à reconfigurer le quartier et donc à supprimer du bâti.*

### › PROLONGEMENT DE LA VARIANTE A VERS GASTON TESSIER

Des participants à l'atelier de Paris proposent d'utiliser la variante A, de prolonger la ligne et d'ajouter une station pour couper la correspondance en deux : une station sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers pour la correspondance avec le tram T3b et placer le terminus sur la rue Gaston Tessier pour la correspondance avec le RER E. Cette option est également évoquée par l'Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture, dans son avis déposé en ligne.

#### Réponse d'Île-de-France Mobilités lors de l'atelier de Paris

*Cette variante n'a pas été étudiée.*

*En première approche, elle aurait l'avantage d'assurer la correspondance avec le tram T3b avec une éventuelle station sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers et avec le RER E au sud de la gare Rosa-Parks. Néanmoins, toujours en première approche, la rue Gaston Tessier est très étroite. Au-delà de la suppression de la circulation routière, il faudrait vérifier la faisabilité pour l'accès pompier en façade, ce qui rendrait l'insertion d'un tram très difficile. De plus, le prolongement du tram au-delà du terminus de la variante A exigerait la suppression d'une voie dans chaque sens sur la rue d'Aubervilliers. Il faudrait enfin évaluer l'éventuel « gain » de temps par les usagers du tram T8 entre une correspondance estimée entre 3 et 4 minutes (dans les variantes B et A, respectivement) et une correspondance au sud de la gare, ce qui implique un parcours supplémentaire en tram de 400 m.*

### › D'AUTRES PROPOSITIONS

Quelques contributions en ligne ou transmises par carte T comportent des propositions alternatives, moins développées et structurées que celles exposées pendant l'atelier à Paris du 8 octobre.

- Pourquoi ne pas envisager de faire passer le tram T8 « par l'îlot central du pont routier de la rue d'Aubervilliers, de passer sous ce pont à travers l'îlot central, en restant au niveau d'altitude du boulevard des Maréchaux et du parvis de la gare, pour que l'arrêt se situe sur les voies désaffectées de la Petite Ceinture, entre la station de T3b et l'entrée nord de la gare Rosa-Parks » ?
- Pourquoi ne pas « modifier le tracé du T3b pour le faire passer sur le boulevard Macdonald et créer une nouvelle station à cet endroit. (...) Quant au T8, en arrivant du nord, il pourrait réutiliser la rampe et le tunnel de la rue d'Aubervilliers et réutiliser la station existante du T3b. À plus long terme, en prenant des mesures conservatoires, ceci permettrait un éventuel prolongement du T8 sur la ligne de la Petite Ceinture. »

Plusieurs participants considèrent donc qu'Île-de-France Mobilités doit présenter d'autres variantes au public : « Plusieurs autres options pour le terminus devraient être développées par la maîtrise d'ouvrage, exposées avec un bilan avantages / inconvénients, et exposées au public ».

#### Les autres sujets évoqués concernant Rosa-Parks

Outre la question des variantes, les participants ont évoqué les sujets suivants :

- la pertinence de l'interconnexion du tram T8 avec le RER E, le tram 3b et les nombreux bus présents à Rosa-Parks ;
- le potentiel de développement de ce secteur, grâce à l'arrivée d'un nouveau moyen de transport ;
- l'opportunité de connecter le tram T8 à un éventuel mode de transport mis en place sur la Petite Ceinture ultérieurement ;
- la nécessité de conserver les quelques îlots de verdure d'un secteur déjà très « gris car très urbain et pavé » ;
- les problèmes de sécurité pour les voyageurs et les riverains qui traversent cette zone, notamment le soir et la nuit ;
- l'augmentation continue des nuisances (bruit, pollution) liées à la croissance de la fréquentation des stations déjà présentes à Rosa-Parks.

## 4.3 Les conditions de déplacement

### 4.3.1 La rapidité, le confort et la sécurité du mode

La rapidité du mode de déplacement tramway a été mise en avant, notamment au regard des difficultés que rencontrent actuellement les lignes de bus qui opèrent sur ce secteur : « aujourd'hui il faut presque 30 minutes de bus pour faire Front Populaire - Saint-Denis Centre-ville » et « presque 1h pour arriver au Stade de France depuis Saint-Denis Porte de Paris ». Les lignes 153 et 239 « sont en permanence ralenties par la circulation », les heures de passages sont alors « irrégulières ».

Le tramway, car aménagé en site propre, évite les embouteillages, les « bouchons ». Le tram a également la priorité aux feux. C'est un mode « pratique, non polluant, rapide », il rendra les déplacements plus « confortables ». Le tramway est un mode de déplacement « agréable », « régulier ». Beaucoup d'usagers des transports ayant contribué disent que ce prolongement leur permettra de gagner du temps, en comparaison de l'offre existante. Cela permettra également « aux enfants de se déplacer en toute sécurité ».

### 4.3.2 Les correspondances et l'intermodalité

Ce sujet a été évoqué dans 20 % des contributions individuelles, ce qui montre que l'amélioration de l'intermodalité promise par le prolongement du tram T8 est l'un des principaux intérêts pour les participants.

Les nombreuses correspondances rendues possibles par le prolongement du T8 ont été saluées par les participants à la concertation, faisant de ce projet une « perspective intéressante », « cela donne du choix pour les correspondances et plus de parcours alternatifs » : « ligne 12, ligne 13 ainsi que la future ligne 15 », « l'interconnexion avec le RER E à Rosa-Parks est pertinente, facilitant la liaison vers le Stade de France (concerts) sans passer par la Gare du Nord ». La future connexion avec le RER B a également été soulignée. Il y a beaucoup « d'interconnexions qui permettront aux personnes de se déplacer plus facilement ».

La correspondance avec la ligne de métro 12 et la nouvelle ligne de métro 15, « sans être obligé de passer par Paris » pour des trajets banlieue-banlieue, a été accueillie avec satisfaction.

Néanmoins, plusieurs participants demandent des études approfondies pour optimiser et raccourcir autant que possible la distance et le temps de correspondances entre lignes, « le T8 souffre déjà de correspondances des plus médiocres avec le RER C, le T11 express, le RER D/Transilien H », à l'heure des « Citymapper et des réseaux sociaux, une correspondance mal fichue ou longue, c'est une correspondance que les usagers évitent ».

En matière d'intermodalité, un participant regrette que les vélos pliables ne soient pas acceptés à bord des tramways aujourd'hui.

Enfin, la multimodalité et la complémentarité avec les autres modes de transports restent des sujets importants pour les participants. Ils souhaitent par exemple que soient aménagés le long du parcours, voire « à chaque station », des espaces de stationnement « sécurisés pour garer le vélos ».

### 4.3.3 Les modes doux

#### Les aménagements cyclables

Les futurs aménagements cyclables, le long du prolongement du T8, ont été largement évoqués pendant la concertation. Rappelant que, pour l'heure, les pistes cyclables restent peu nombreuses sur les secteurs traversés, beaucoup de participants ont salué l'effort entrepris pour faciliter et sécuriser les déplacements vélo, « c'est une excellente chose de créer des itinéraires le long du tramway », « la piste cyclable est une très bonne idée », « super pour les vélos ».

Certains ont estimé que le projet restait « trop peu ambitieux sur la continuité cyclable », le projet du T8 pourrait « s'accompagner d'un travail de requalification des voies et des sens de circulation dans le but de pouvoir insérer une vraie piste cyclable », « sécurisée », et « séparée physiquement des autres usages (voitures et piétons) ». Ces aménagements permettront aux cyclistes « de démontrer une meilleure vélocité sur ce parcours ». D'après un participant, aujourd'hui « la plupart des aménagements envisagés sont des bandes cyclables étroites ou des zones 30 qui ne semblent pas adaptées au contexte de trafic important ». Pour délimiter et sécuriser les bandes cyclables « sur chaussée », l'idée d'un « marquage strié en relief » est ressortie pour qu'en cas de roulement sur cette limite l'automobiliste soit averti par un bruit et des vibrations. Ces bandes pourraient également être « bordées de catadioptriques pour marquer clairement l'espace cyclable la nuit ». Aujourd'hui « le déplacement à vélo n'est plus seulement un loisir mais est devenu un mode de déplacement quotidien, qui mérite des infrastructures dignes de ce nom ».

Si la largeur de la voirie ne permet pas d'accueillir un aménagement cyclable en site propre, l'itinéraire pourrait « ponctuellement quitter le tracé du tramway ». Un participant a évoqué l'aménagement d'une piste cyclable « droite le long du canal », une solution qui lui apparaît plus « rapide, efficace et agréable ».

Un participant à l'atelier de Saint-Denis regrette l'absence de piste cyclable dans la rue Murger, qui est étroite.

### Réponse d'Île-de-France Mobilités

*Île-de-France Mobilités privilégie partout où cela est techniquement possible les pistes cyclables. Dans les rues étroites comme la rue Murger ou la rue des Fillettes, les vélos pourront circuler sur la voirie dans les deux sens car ce sera une zone de circulation limitée à 30 km/h.*

### Les cheminements piétons

Lors de la balade urbaine, un participant a exprimé la nécessité de mettre en place des cheminements piétons agréables et sécurisés le long du tracé. À proximité de la station Casanova notamment, l'espace est traversé par de nombreux parents venant amener ou chercher leurs enfants à l'école.

### 4.3.4 L'accessibilité

La concertation a permis de rappeler l'importance de garantir « l'accessibilité pour tous » à ce mode de transport, il faut penser « aux personnes âgées, les parents avec des poussettes, les personnes présentant un handicap ». Cela passe par des aménagements spécifiques, à l'échelle de la rame, à l'échelle des stations. Il faut que « les quais d'attente aux stations des usagers soient plus larges car aujourd'hui, les quais du T8 sont saturés aux heures de pointe » mais aussi au niveau des espaces publics, « il faudrait prévoir des trottoirs plus larges ». Le cheminement pour les correspondances doit être facilité avec « un confort de marche ».

Le sujet de la station Pressensé a été évoqué, le scénario « mesure conservatoire », qui reporte l'aménagement d'une station à cet endroit, a un impact non négligeable en matière d'accessibilité à ce mode transport. En effet, la prochaine station (Casanova) se situe « à 340 mètres », distance difficile à supporter pour les personnes à mobilité réduite.

### Réponse d'Île-de-France Mobilités

*L'accessibilité des transports est un des objectifs majeurs d'Île-de-France Mobilités et elle est au cœur de ses politiques de transport. Cet enjeu fait donc parti des aspects prioritaires du projet et fait l'objet d'une attention particulière. Outre l'accessibilité aux stations et aux rames du T8, l'accessibilité des trottoirs sera assurée, par le biais d'une largeur suffisante et libre d'obstacle, et l'abaissement des trottoirs au droit des traversées piétonnes.*

## 4.4 Les impacts du projet

### 4.4.1 Les autres lignes de transport

D'après les contributions des participants, le prolongement du T8 aura pour bénéfice un « désengorgement des transports en commun saturés », « ce prolongement fera donc le plus grand bien ! ». Que ce soit pour la ligne 13 « saturée » et pour les lignes de bus 35, 153, 170 et 239, « difficilement praticables », l'arrivée du T8 peut laisser espérer un léger désengorgement et « soulager un réseau de bus complètement saturé », par exemple avec cet usager qui dit avoir « hâte de ne plus emprunter ces lignes » pour leur préférer le futur T8.

### 4.4.2 La circulation automobile et le stationnement

Pour certains, le prolongement du T8 s'inscrit dans une dynamique plus globale pour « contribuer à la réduction du recours à la voiture particulière », « tout ce qui est fait est précieux pour amoindrir les bouchons et la pollution ». Ce projet doit être accompli « dans une perspective écologique ». Les villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers et l'EPT Plaine Commune rappellent que le tramway « offre une alternative indispensable à la voiture ».

Plusieurs contributions transcrivent néanmoins une certaine préoccupation quant aux impacts sur la circulation routière et les capacités de stationnement, « il est important de ne pas empiéter sur la circulation routière ». Le passage du tramway va nécessiter des aménagements de voirie et donc réduire la place de la voiture. Or dans plusieurs quartiers, certains participants disent manquer « cruellement de places de stationnement », « que deviendront les places de stationnement des véhicules sur les voies ? ». La réalisation d'un tramway peut entraîner de « fortes nuisances » sur la circulation ordinaire et les services d'urgence, nuisances « trop souvent oubliées, négligées, méprisées » (y compris les services d'urgence) de jour. Par exemple, sur l'avenue Jeanne d'Arc, où devrait passer le futur tramway, la cohabitation des modes semble « difficile » pour la circulation comme pour le stationnement.

La suppression des places de stationnement a notamment été évoquée lors de la balade urbaine : les participants ont pointé le fait que les restaurants du secteur de La Plaine Stade de France (Café B, restaurant japonais) ont besoin de places de stationnement à proximité de leurs enseignes pour continuer à fonctionner. De plus, le secteur est un point de rendez-vous pour de nombreux covoitureurs.

Lors de l'atelier à Saint-Denis, des participants ont demandé comment seraient compensées les places de stationnement retirées par l'implantation des stations et s'interrogent sur la possibilité de créer des parkings en silo.

#### Réponse d'Île-de-France Mobilités

*Pour faire de la place au tram, le choix se porte en priorité sur la suppression de places de stationnement. Néanmoins à chaque fois que cela sera possible, des places seront conservées et/ou créées. La concertation doit servir à faire remonter les endroits où la conservation de places de stationnement paraît nécessaire, par exemple à proximité des équipements scolaires ou commerces. Là où des places de stationnement seront conservées, l'idée est également de planter des arbres entre les places. En revanche, le projet ne prévoit pas l'implantation de parkings en silo. Ces projets sont généralement portés par les collectivités territoriales compétentes.*

Faisant référence à un accident mortel d'un enfant en 2017 avenue Jeanne d'Arc, plusieurs personnes s'interrogent sur les aménagements et les mesures qui seront mise en place pour « sécuriser les flux de cette avenue ».

### 4.4.3 La requalification urbaine

Le désenclavement de secteurs aujourd'hui mal desservis et l'opportunité de mener des projets de requalification urbaine suite à l'arrivée du tram T8 apparaissent dans près d'une contribution sur dix.

Les participants s'accordent à dire que, depuis 20 ans, les lignes de tramway en Seine-Saint-Denis « ont permis d'améliorer, de revaloriser [les] communes », d'opérer une « requalification des quartiers », entraînant l'arrivée de nouveaux commerces et l'émergence d'autres projets. « Un projet de tramway est toujours le centre d'un renouvellement urbain ». Dans le cas du prolongement, le T8 participera « à la valorisation de communes comme Aubervilliers, Saint-Denis, La Courneuve ». « Désenclaver les quartiers de banlieue, mal desservis, est à l'ordre du jour ». Des quartiers comme « Aimé Césaire » (Aubervilliers) vont bénéficier positivement de ce projet et pouvoir initier ou poursuivre leur requalification.

Le quartier du Franc-Moisin, « situé aux confins de Saint-Denis, La Courneuve et Aubervilliers », ne pourrait cependant pas bénéficier de ce projet si la station Pressensé n'était pas réalisée. Le projet de réhabilitation du quartier porté par la ville de Saint-Denis pour un coût de 172 millions d'euros, n'intègre pas l'arrivée d'un tramway, « ce qui est dommage, car son arrivée serait intéressante ».

#### 4.4.4 La végétation

La végétation a été abordée sous deux angles, celui de la « préservation des arbres » le long du tracé du prolongement du T8 et le besoin de végétaliser les secteurs traversés.

##### Les arbres

Les participants appellent à conserver les arbres là où l'insertion du tramway le permet : cela a notamment été évoqué lors de la balade urbaine. Un habitant a également proposé d'ajouter un alignement d'arbres sur le « grand trottoir » qui longe le tram au sud de la rue Pressensé et qui accueillera les aménagements cyclables.

L'abattage des arbres ne doit cependant pas être absolument perçu comme « un inconvénient ». Un participant estime par exemple qu'il est « préférable de couper les arbres pour que les stations soient assez larges et confortables ». Néanmoins pour justifier cet abatage, il faut préalablement « s'assurer que le prolongement soit pertinent » et « que la fréquence de passage soit régulière ».

Durant la balade urbaine, les participants ont globalement compris la nécessité d'abattre certains arbres du cours du Ru de Montfort, du fait de l'implantation des infrastructures liées à l'alimentation électrique du tram. Les élus et habitants seront attentifs à ce que l'abattage d'arbres se limite au strict nécessaire et à ce qu'il soit compensé. À proximité de la station Casanova, les arbres ont été plantés récemment et sont très appréciés des habitants.

#### Réponse d'Île-de-France Mobilités

*Île-de-France Mobilités cherchera à conserver le maximum d'arbres et à limiter leur coupe. Quand cela ne sera pas possible (arbre à supprimer car manque de place ou essence à modifier pour être plus compatible avec l'espace projeté), Île-de-France Mobilités recherchera à les replanter au plus près du projet et en concertation avec les collectivités.*

##### La végétalisation

Concernant la végétalisation des secteurs traversés, les participants aimeraient que l'aménagement du tramway « ajoute de la verdure le long du parcours », estimant qu'il y a « trop de béton en ville ». Cela a été évoqué notamment lors de la balade urbaine : une participante a exprimé la nécessité d'implanter des espaces végétalisés à proximité de la station Casanova. Végétaliser les voies est une solution évoquée, « engazonner la chaussée, cela fonctionne bien et permet de préserver la perméabilité du sol ». Un participant a évoqué l'idée que de nouvelles aires de jeux végétalisées, portées par les villes, puissent venir ponctuer le tracé.

Le secteur de Rosa-Parks est déjà un « espace bien gris car très urbain, pavé », le prolongement ne doit pas venir « mordre sur les rares îlots de vert » qui subsistent.

Un participant, habitant à Aubervilliers, espère que le projet T8 va enfin « être l'occasion de voir se réaliser la coulée verte » entre les gares RER d'Aubervilliers et de La Courneuve, promis lors de l'aménagement du quartier Marcreux où il réside.

Quelques avis expriment aussi la nécessité de végétaliser au maximum les stations du tram et de ne pas se limiter à l'implantation d'étendues d'herbe le long des voies. Ainsi, un participant a proposé par exemple des treilles avec des chèvrefeuilles sur les stations du tram.

#### Réponse d'Île-de-France Mobilités

*À l'instar du tram T8 en service, Île-de-France Mobilités cherche à végétaliser la plateforme du tramway partout où cela sera possible, en évitant les carrefours et les stations. Île-de-France Mobilités évite d'installer du gazon à proximité des stations pour des raisons de sécurité (glissades) et d'entretien (gazon piétiné qui devient de la boue). En revanche, sur les stations en elles-mêmes, un travail de végétalisation peut être envisagé, sous réserve de respecter des contraintes liées à l'exploitation du tramway. Le design des stations n'est à ce stade pas décidé.*

#### 4.4.5 Les nuisances

Les participants ont évoqué les travaux comme une des principales nuisances découlant du projet de prolongement du T8. « Le développement des transports en commun est nécessaire », « même s'il faut passer par les travaux ». Toutefois les travaux doivent être « rapidement effectués », puisque « gênants » pour les habitants et les usagers. « Plus tôt les travaux commencent plus tôt l'aménagement sera livré », le prolongement de la ligne de métro 12 à Mairie d'Aubervilliers et d'autres chantiers comme le Campus Condorcet ont affecté ou affectent toujours le quartier, certains disent en avoir « un peu marre des travaux » rappelant que tout « chantier supplémentaire est un danger en plus ».

Le bruit a également été évoqué. Le bruit subi pendant « les travaux du prolongement de ce tram », mais surtout les nuisances sonores subies par les riverains, une fois le tramway en service. Le tramway « amène du bruit, où il va le plus vite », mais aussi dans les courbes, où les « rames crissent », un problème connu depuis début 2016 et qui refait son apparition aléatoirement, sur les lignes de tramway existantes, au niveau des communes d'« Epinay – Villetaneuse et au nord de Saint-Denis ». L'arrivée d'une ligne de tramway peut donc « générer du stress », avec l'augmentation de la fréquentation du quartier, imputable à l'arrivée de nouveaux usagers et qui « peuvent détériorer la vie dans le quartier ». Un participant regrette que trop souvent « les nuisances sonores automobiles sont simplement remplacées par des nuisances ferroviaires ».

#### 4.4.6 L'insertion du tram

Lors de la balade urbaine, un participant a interrogé le fonctionnement du futur carrefour entre la rue Pressensé et la rue de la Cokerie.

##### Réponse d'Île-de-France Mobilités

*À la suite de la suppression de la bretelle de descente vers le quai Adrien Agnès (au sud de la rue Pressensé), le carrefour formé par les rues Pressensé et Cokerie sera géré en forme de T, au nord de la plateforme du tram, évitant ainsi le croisement de voitures avec le tram T8. Cette configuration permet également de créer un sas de stockage pour les voitures venant de l'ouest de la rue Pressensé souhaitant emprunter la rue de la Cokerie ou la rue menant au quai Adrien Agnès.*

Le franchissement du canal par le tram a également été évoqué lors de la balade urbaine et de l'atelier à Saint-Denis : un participant a insisté sur la nécessité de réaliser un franchissement qui soit en cohérence architecturale avec le secteur.

Sur la base des illustrations proposées dans le dossier de concertation, quelques participants ont émis des doutes sur l'insertion du franchissement du canal telles que présentée sur le schéma d'intention.

##### Réponse d'Île-de-France Mobilités

*Le schéma d'intention présenté est une perspective qui illustre une intention d'aménagement, dont l'objectif est surtout de se faire une idée de l'aménagement futur. Quelques déformations mineures peuvent donc être visibles. Néanmoins, des cabinets d'études spécialisés ont étudié la faisabilité technique d'insertion d'un pont à cet endroit, qui a été démontrée : le pont est donc réalisable.*

L'insertion du tram rue des Fillettes a été abordée lors de l'atelier à Saint-Denis : au croisement entre les rues du Landy et de Saint-Gobain, le passage du tram semble compliqué pour certains participants, compte-tenu de l'étroitesse de la rue (même si on ne conserve qu'une seule voie de circulation).

##### Réponse d'Île-de-France Mobilités

*Des échanges ont lieu, depuis les premières études, avec l'EPT Plaine Commune et le Campus Condorcet pour maintenir la largeur de la rue des Fillettes, de façade à façade, à 24 mètres, bien qu'IDFM préconise plutôt des rues larges d'au moins 26 mètres permettant d'y insérer tous les usages. Les dernières études techniques ont montré que l'insertion du tram T8 était faisable le long de la rue des Fillettes, sans démolition majeure. Des études complémentaires devront confirmer cette solution en précisant les modalités exactes d'insertion des voies.*

## 4.5 La concertation

Le sujet des modalités de concertation a été abordé lors de l'atelier à Saint-Denis. En effet, les habitants d'Aubervilliers présents dans la salle se sont étonnés de l'absence de temps d'échanges à Aubervilliers, alors que des réunions sont organisées à Paris et à Saint-Denis, les deux autres villes traversées par le tram T8 prolongé.

Les élus d'Aubervilliers et de Saint-Denis ont insisté pour qu'une réunion soit organisée à Aubervilliers, afin d'aborder le sujet spécifique de la station Pressensé. Ils ont également critiqué le fait qu'aucune rencontre de proximité ne soit organisée à Aubervilliers, par exemple à Front Populaire, où les enjeux d'insertion du tram T8 sont importants.

Cela a également été abordé dans quelques avis, certains participants regrettant l'absence de rencontre sur le territoire d'Aubervilliers, notamment dans le secteur de Front Populaire, déclarant « qu'il n'y en a que pour les Parisiens et les Dyonisiens ».

Dans son courrier à Île-de-France Mobilités, Bastien Lachaud, député de la Seine-Saint-Denis, s'exprime aussi sur les modalités de concertation, et estime que la concertation ne « permet pas aux Albertivillariens de s'exprimer », à cause du manque de rendez-vous annoncé à Aubervilliers.

### Réponse d'Île-de-France Mobilités apportée lors de l'atelier de Saint-Denis

*Île-de-France Mobilités rappelle que les modalités de concertation ont été définies à l'issue d'un important processus de consultation. Elles ont ainsi été définies après une étude de contexte menée auprès des acteurs du territoire (villes et conseils de quartier) et en collaboration avec les communes concernées, dont Aubervilliers, afin de les adapter aux spécificités du projet et du territoire. Elles ont ainsi été validées avec l'ensemble des partenaires, ainsi qu'avec la garante et la CNDP.*

*Sur la base de ces échanges avec les collectivités, il a été retenu d'aller à la rencontre des habitants et des usagers des transports, sous forme de rencontres de proximité, à proximité des gares les plus fréquentées. Il a en outre été décidé de réaliser une balade, à la fois sur le territoire de Saint-Denis et sur celui d'Aubervilliers, permettant d'expliquer de manière transparente aux habitants les choix opérés sur Pressensé et Casanova.*

*Enfin, lors d'une réunion regroupant les partenaires du projet en janvier 2019, les élus d'Aubervilliers et de Saint-Denis avaient demandé la tenue d'une réunion publique dans le secteur de La Plaine. Île-de-France Mobilités y a répondu favorablement par l'organisation d'un atelier participatif commun aux deux communes. En effet, il a semblé important de recueillir des avis différents en même temps, pour enrichir les discussions au sujet d'un territoire et d'un projet partagés entre les deux communes. Pour ce faire, Île-de-France Mobilités a recherché un lieu au plus près de la frontière des deux communes : ce fut dans le secteur du Franc-Moisin.*

*En parallèle de ces rencontres, Île-de-France Mobilités a déployé de nombreux outils permettant de recueillir le maximum d'avis des habitants, en particulier d'Aubervilliers : des dépliants ont été distribués dans les boîtes aux lettres, une page Facebook et un site internet spécifiques au projet ont été mis en place et sont accessibles à tous.*



## 5. LA RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE AU BILAN DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, Mme Ouassak a rédigé un bilan portant sur l'évaluation du déroulement de la concertation et précisant les arguments exprimés et réponses du maître d'ouvrage sur les questions mises en discussion. Le rapport de la garante, daté du 18 décembre 2019, a été présenté à la CNDP le 8 janvier 2020. Ce bilan a été rendu public sur le site de la concertation [www.tram8.fr](http://www.tram8.fr), ainsi que sur celui de la CNDP.

Le rapport de la garante évoque essentiellement deux aspects de la concertation :

- l'appréciation positive de la qualité de la concertation conduite par Île-de-France Mobilités en notant que les exigences de la CNDP ont été entendues et respectées. En effet, dans son bilan, la garante a considéré que « *les éléments de bilan du maître d'ouvrage [sont] complets et honnêtes, et [qu'ils] traduisent remarquablement bien les enjeux et contenus de la concertation* » ;
- la présentation des deux points du projet jugés particulièrement importants par le public : d'une part, les variantes du **terminus à Rosa-Parks** et les débats qui en découlent, qui permettront selon la garante de « *contribuer aux meilleurs choix d'options possibles* », et, d'autre part, la réalisation de la **station Pressensé** en même temps que les autres stations de ligne qui est, selon elle, le sujet majeur de la concertation.

**Après avoir pris connaissance du bilan de la garante, Île-de-France Mobilités souhaite apporter les réponses et précisions suivantes. Les orientations retenues par Île-de-France Mobilités pour la suite des études, tenant compte des avis exprimés pendant la concertation et du bilan de la garante, sont explicitées dans le chapitre 6 du présent document.**

## 5.1 Les variantes d'insertion du terminus à Rosa-Parks

La garante a constaté que l'implantation du terminus à Rosa-Parks a été le sujet qui a le plus mobilisé les participants à la concertation. L'analyse des contributions collectives et individuelles ne permet pas de dégager un consensus clair entre l'une ou l'autre des variantes présentées à la concertation.

Ce constat est partagé par Île-de-France Mobilités. Cependant, avoir soumis deux variantes à la concertation a permis à Île-de-France Mobilités de recueillir des éléments qui enrichiront le projet proposé. Le premier enseignement de la concertation est qu'aucune des deux variantes n'a convaincu les parties prenantes en l'état. Il apparaît aujourd'hui nécessaire d'approfondir les études sur ce terminus, pour rechercher des optimisations de temps de parcours et d'accessibilité qui permettent d'améliorer les correspondances avec les autres lignes dans un souci de qualité urbaine. Ainsi, quelle que soit celle qui sera finalement retenue, elle aura été améliorée grâce à la concertation.

Des variantes alternatives ont été proposées pendant la concertation, de nature à remettre en cause les deux localisations du terminus envisagées. Comme Île-de-France Mobilités l'a expliqué pendant les temps d'échanges avec le public, la maîtrise d'ouvrage a déjà étudié certaines de ces options en phase amont. Ces alternatives ont d'ores et déjà été écartées pour des raisons techniques. D'autres alternatives apportent de nouveaux éclairages, comme la recherche d'une correspondance avec le RER E par le parvis sud.

## 5.2 Les mesures conservatoires de la station Pressensé

La garante de la concertation souligne dans son bilan que les arguments techniques apportées par le maître d'ouvrage aux questions posées pendant les temps d'échanges avec le public étaient bien complets et honnêtes. En revanche, ils n'ont pas été de nature à convaincre les sceptiques, qui leur ont opposé des arguments en matière d'égalité territoriale.

Pour tous les projets d'infrastructures tels que celui du tram T8, Île-de-France Mobilités s'attache à trouver le bon équilibre entre l'opportunité politique et sociale et la faisabilité technique et financière du projet. Dans le cas du tram T8, le débat a porté non seulement sur l'opportunité de réaliser la station Pressensé selon le même calendrier que le reste de la ligne, mais plus généralement sur l'opportunité de désenclaver le quartier en améliorant la desserte. Île-de-France Mobilités partage l'ambition des élus et des habitants du territoire à ce sujet et s'engage, comme le recommande la garante, à améliorer la desserte du quartier des Franc-Moisin par le tram T8, sur la base des contributions riches apportées pendant la concertation.

Île-de-France Mobilités s'engage à maintenir un dialogue continu avec les acteurs et les habitants du territoire pendant la prochaine phase d'étude, notamment sur l'amélioration de la desserte du quartier Franc-Moisin par le tram.

## 5.3 La poursuite du dialogue

Île-de-France Mobilités prend acte des remarques de la garante sur le déroulement de la concertation et des recommandations qu'elle formule pour la poursuite du dialogue avec les parties prenantes sur le projet. Outre les riches et nombreuses remarques sur les caractéristiques du projet, le public a également formulé des demandes concernant le déroulement et la conduite de la concertation. Plusieurs participants en ligne et aux réunions publiques ont par exemple demandé qu'une réunion publique soit organisée à Aubervilliers.

Compte-tenu de ces éléments, Île-de-France Mobilités s'engage à :

- **maintenir le site du projet et de la concertation en ligne** jusqu'à la livraison du projet. Le site pourra être alimenté par tout élément nouveau susceptible de renforcer la compréhension du projet par le public ;
- poursuivre les efforts d'ouverture et de dialogue avec le territoire, en revenant vers le public à intervalles réguliers, grâce à des **moments d'information et de concertation** ;
- continuer **d'associer les collectivités et les associations** impliquées dans la construction du projet depuis son origine, par des réunions techniques et une information régulière ;
- concernant les recommandations de la garante sur le dialogue au sujet de la station Pressensé, **organiser un temps d'échanges sur la solution de desserte du Franc-Moisin par le tram**, à proximité de la station, dans la prochaine phase d'études, et ce avant l'enquête publique.



## 6. ORIENTATIONS POUR LA SUITE DES ÉTUDES

## Île-de-France Mobilités retient comme principaux éléments de la concertation :

### › LE PROJET EST GLOBALEMENT TRÈS ATTENDU PAR LA POPULATION, LES USAGERS ET LE TERRITOIRES ;

#### › CONCERNANT LA STATION PRESSENSÉ :

- l'enjeu auquel doit répondre le projet est une meilleure desserte du quartier du Franc-Moisin par le T8, dès sa mise en service, au regard de la saturation des lignes de bus existantes et des ambitions de rénovation du quartier ;
- les mesures conservatoires n'apparaissent pas comme la solution à privilégier pour répondre à l'enjeu du territoire ;

*Île-de-France Mobilités propose de retenir pour la suite des études le principe d'une station supplémentaire, tout en adaptant, le cas échéant, le positionnement des stations par rapport au projet présenté à la concertation. En particulier, le maître d'ouvrage, en lien avec le territoire, cherchera à l'articuler avec les projets d'aménagement, notamment le programme de rénovation urbaine du quartier Franc-Moisin.*

#### › CONCERNANT LE TERMINUS À ROSA-PARKS :

- l'enjeu principal identifié lors de la concertation est d'assurer une bonne interconnexion et une bonne accessibilité PMR avec le T3b et le RER E ;
- les avis entre les deux variantes sont partagés : aucune des deux variantes ne se démarque et ne répond totalement à ces enjeux ;
- la variante A présente toutefois un potentiel d'optimisation permettant d'apporter des réponses à ces enjeux. Cela justifie l'intérêt de privilégier son principe d'insertion, en l'optimisant, pour la suite des études.

*Île-de-France Mobilités propose d'approfondir les études relatives au terminus à Rosa-Parks en privilégiant le principe de la variante A, sous une forme optimisée. Les études rechercheront des optimisations de temps de parcours et d'accessibilité qui permettent d'améliorer les correspondances avec les autres lignes dans un souci de qualité urbaine.*

#### › CONCERNANT L'INSERTION DU TRAM :

*Île-de-France Mobilités propose de poursuivre les études pour améliorer le cadre de vie en favorisant le développement des modes actifs (marche et vélo) et la végétalisation le long du parcours (arbres, plateforme enherbée, etc.) ;*

*Île-de-France Mobilités propose de mener des études détaillées relatives aux effets du projet sur les conditions de circulation routière et de stationnement.*

#### › ENFIN, SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION ET INFORMATION :

*Île-de-France Mobilités propose de maintenir un dispositif de concertation continue du public associant l'ensemble des acteurs du territoire et les partenaires du projet.*