

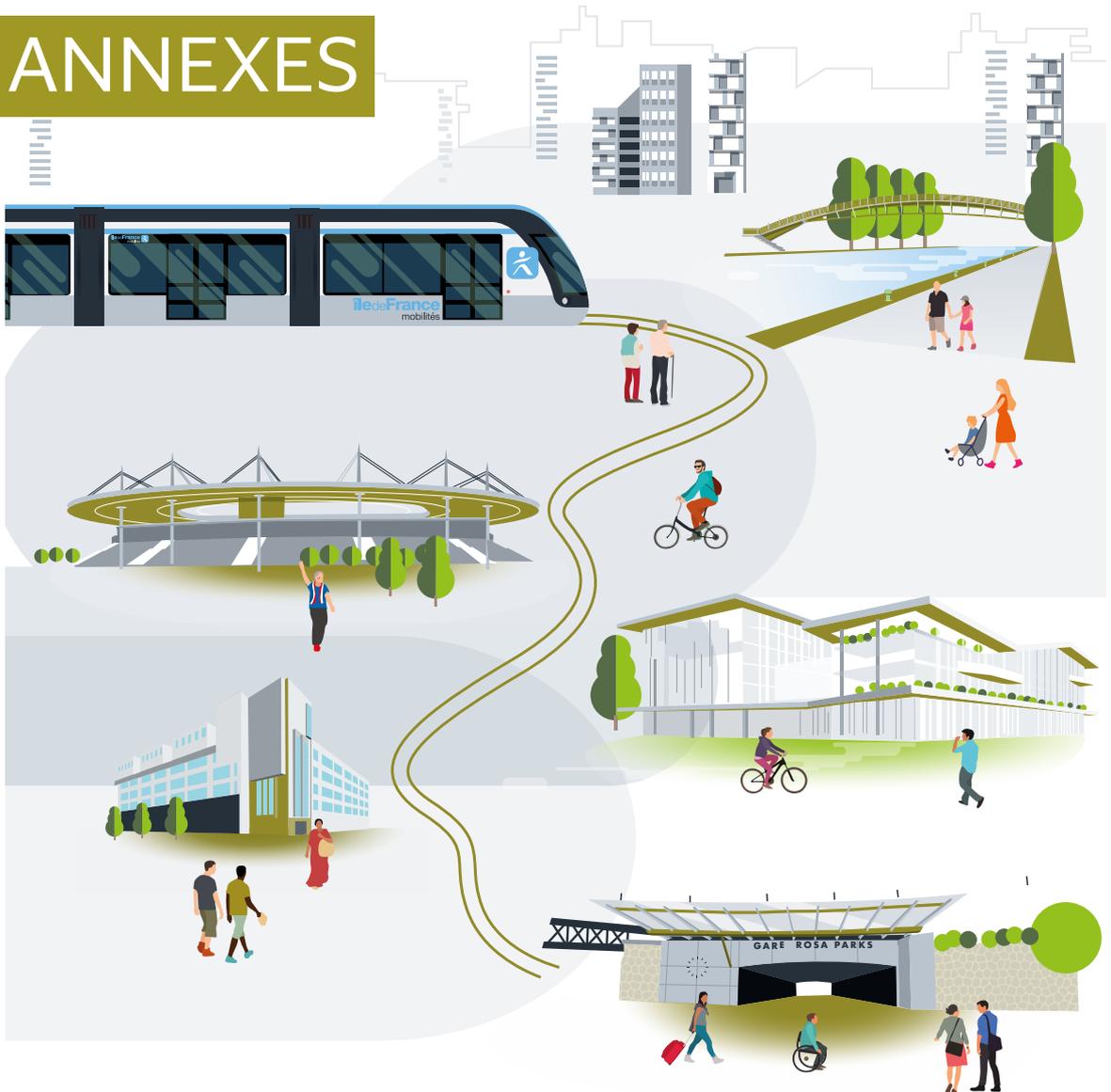
PROLONGEMENT

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

# Bilan de la concertation continue sur le prolongement du tram T8

5 novembre 2022 > 20 décembre 2022

## ANNEXES



# Sommaire

<b>1. LES OUTILS D'INFORMATION, DE COMMUNICATION ET DE CONTRIBUTION</b> .....	<b>3</b>
ANNEXE 1 – La lettre info .....	4
ANNEXE 2 – L'affiche .....	5
ANNEXE 3 – Le comptoir .....	6
ANNEXE 4 – Le kakémono .....	7
ANNEXE 5 – Le site internet .....	8
ANNEXE 6 – La carte participative .....	9
ANNEXE 7 – Les campagnes Facebook .....	10
ANNEXE 8 – Le kit de communication .....	11
<b>2. LES RENCONTRES PUBLIQUES</b> .....	<b>13</b>
ANNEXE 9 – Compte-rendu de la balade exploratoire de l'atelier participatif du 5 novembre 2022 à Franc Moisin .....	14
ANNEXE 10 – Compte-rendu des deux rencontres de proximité à Front Populaire .....	29
ANNEXE 11 – Compte-rendu de la balade exploratoire et de l'atelier participatif à Rosa Parks .....	36
ANNEXE 12 – Compte-rendu de l'atelier acteurs économiques .....	42



# **1. Les outils d'information, de communication et de contribution**

# ANNEXE 1 - La lettre info



LETTRE D'INFO N°1 - NOVEMBRE 2022  
www.tram8.iledefrance-mobilites.fr



**VALÉRIE PÉCRÉSSE**  
Présidente de la Région Île-de-France et  
Ministre des Mobilités

Le projet de prolongement du tram T8 accompagne le développement du territoire de la Seine-Saint-Denis avec une nouvelle offre de transports en commun qui permettra de se déplacer plus facilement. L'extension du tram T8 offrira une liaison améliorée entre Paris et les pôles d'activité de Seine-Saint-Denis et permettra le désenclavement de certains quartiers. Afin de construire des transports qui répondent à vos attentes, vos habitudes de déplacement, nous attachons une grande importance à la concertation avec les habitants et les acteurs des territoires. Une première phase de concertation a donc été menée en 2019. Elle vous a offert dans l'opportunité du projet. La forte mobilisation citoyenne a également permis à la station Pressensé d'être officialisée - elle sera réalisée en même temps que les autres.

Aujourd'hui, Île-de-France Mobilités entame une seconde phase de concertation continue à l'automne 2022 pour échanger avec vous sur les évolutions que vous avez proposées en 2019. C'est la dernière étape avant l'enquête publique de 2023, devant mener à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

Vous trouverez dans cette lettre un premier aperçu des sujets et des modalités de cette concertation continue pour que nous poursuivions, ensemble, la construction de ce projet essentiel pour les territoires !



## PROLONGEMENT

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

# La concertation autour du tram T8 continue !

Cet automne, Île-de-France Mobilités poursuit le dialogue autour du projet de prolongement du tram T8. Usagers, habitants, acteurs économiques, associations et cyclistes, vous êtes conviés à découvrir les évolutions du projet issues des études complémentaires menées depuis 2020. Donnez votre avis, dans la perspective de l'enquête publique prévue en 2023.

**BALADES EXPLORATOIRES**

Au nord du tracé, dans le secteur parc de la Légion d'Honneur et Franc-Moisin  
Samedi 19 novembre de 10h30 à 12h30

**RENCONTRES DE PROXIMITÉ**

Au sud du tracé, dans le secteur Rosa-Parks  
Samedi 19 novembre de 10h30 à 12h30

**CARTE INTERACTIVE**

À retrouver sur tram8.iledefrance-mobilites.fr

**ATELIER EN LIGNE**

Réserver aux acteurs économiques  
Lundi 21 novembre de 10h30 à 12h30

Pour rester informé(e), s'inscrire aux rencontres et donner votre avis via la Carte interactive, rendez-vous sur [tram8.iledefrance-mobilites.fr](http://tram8.iledefrance-mobilites.fr) et sur notre page Facebook Tram T8 Paris Saint-Denis





## LA LETTRE D'INFO N°1

# Pendant ce temps en Île-de-France

## Les carnets de tickets t+ en carton, c'est bientôt fini.

Toutes les informations sur [iledefrance-mobilites.fr](http://iledefrance-mobilites.fr)

### Qui participe au projet du tram T8 ?

**Les financeurs**  
De nombreux acteurs publics se sont engagés pour financer le projet des études jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

**Le maître d'ouvrage**  
Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des transports en commun de la Région Île-de-France, est le maître d'ouvrage des études de conception jusqu'à l'enquête publique.

**100%**



### Les étapes à venir du projet

[www.tram8.fr](http://www.tram8.fr)

Découvrez l'information détaillée, toutes les actualités, images et documentation du projet, mais aussi le dispositif de concertation continue mis en place.

[Contact@tram8.fr](mailto:Contact@tram8.fr)

Écrivez à l'équipe projet qui vous répondra dans les meilleurs délais.

[@TramT8](https://www.facebook.com/TramT8)

Suivez le fil de l'actu du tram T8 et de la concertation continue.

Lettre éditée par Île-de-France Mobilités - Novembre 2022 - Directeur de la publication : Laurent Pottier - Directeur de la rédaction : Anouk Chéreau - Conception graphique : EPICERIE - Crédits photos : Île-de-France Mobilités



## LA LETTRE D'INFO N°1

### INFORMATION SUR LE PROJET

# L'insertion du tram T8 se précise

Depuis la dernière phase de concertation préalable fin 2019, deux années et demie se sont écoulées, pendant lesquelles des études complémentaires ont été réalisées. Le bilan de la concertation et ces études ont permis de faire évoluer certains aspects du projet : l'insertion du tram sur plusieurs parties du tracé, la confirmation de la station Pressensé et le déplacement de la station Casanova, la complémentarité avec les autres modes de transports et les usages connexes (mobilités actives, espaces végétalisés, etc.), l'emplacement du terminus à Rosa-Parks... Île-de-France Mobilités a également profité de cet approfondissement pour trouver des solutions d'insertion plus optimales afin de réduire l'impact sur les arbres et d'assurer des itinéraires cyclables alternatifs. Retour sur quelques évolutions clés du projet.

#### AU NORD DU TRACÉ

Le secteur nord du prolongement du tram T8 borde le centre historique de Saint-Denis qui fait l'objet d'un projet d'apaisement, longe un grand parc d'intérêt local et dessert le quartier Franc-Moisin.

Mieux comprendre les pratiques et les attentes des populations nous permettra d'ajuster la place accordée à chaque usage de la voirie et de l'espace public. De plus, la station Pressensé sera réalisée en même temps que le reste du tracé afin de desservir le quartier Franc-Moisin et accompagner la reconfiguration majeure du quartier. Sa position est désormais confirmée et l'emplacement de la station Casanova a été précisée.



5,6 km supplémentaires de ligne

10 stations

de 30 minutes de temps de parcours

~200 M€ d'investissement

1 tram toutes les 4 minutes de heures de pointe

#### AU SUD DU TRACÉ

L'objectif, au sud du tracé, est d'améliorer la qualité urbaine au niveau de la place Skanderbeg et de l'avenue de la porte d'Aubervilliers. Le principal enjeu de ce secteur reste l'emplacement du terminus Rosa-Parks pour faire la correspondance avec le RER E et le tram T3b. Île-de-France Mobilités a travaillé sur plusieurs scénarios pour trouver la solution la plus optimale pour tous les usagers et le meilleur compromis pour assurer la réalisation du projet en respectant les préoccupations environnementales, économiques et sociales.



Perspective de la future station du tram T8 Front Populaire



## LA LETTRE D'INFO N°1

### 3 QUESTIONS À...

# Un nouvel emplacement pour le terminus à Rosa-Parks

L'emplacement du terminus à Rosa-Parks était un des principaux sujets qui étaient ressortis de la concertation préalable de 2019. Deux variantes y avaient été présentées. Les variantes proposées n'avaient pas permis de faire ressortir une solution préférentielle pour la suite. Conformément aux conclusions de la concertation, les études menées depuis 2020 ont conduit à retravailler le terminus. Deux variantes sont à nouveau soumises à l'avis du public. Émilie COINDET, chargée de projet du tram T8, chez Île-de-France Mobilités vous explique !

**Pourquoi les variantes présentées en 2019 ont-elles été révisées ?**  
Aucune des deux variantes ne permettaient d'assurer les objectifs poursuivis pour le terminus :  

- une bonne visibilité / lisibilité pour la correspondance avec les autres transports en commun ;
- une bonne accessibilité pour les usagers (y compris pour les personnes à mobilité réduite) ;
- une bonne exploitabilité (garantir la performance du tramway dans la gestion des départs et arrivées).

**D'autres variantes ont alors été étudiées, quelles sont-elles ?**  
Nous avons étudié trois autres variantes. L'une d'elles positionnait le terminus sur le parvis, parallèlement à l'entrée nord de la gare Rosa-Parks du RER E. Elle permettait des correspondances à pied très courtes mais augmentait les risques pour la sécurité des piétons et dégradait très fortement les conditions d'exploitation du tram T8 et du tram T3b. De plus, les nuisances sonores dans la rue Casaria Évora, très encaissée, et l'impact trop important sur la sécurité des piétons nous ont obligé à abandonner cette possibilité.

Nous avons alors approfondi deux autres options : l'une sur le boulevard Macdonald, avec un emplacement différent de celui de la variante proposée lors de la concertation préalable, et l'autre sur la rue Gaston-Tessier. Ce sont ces deux alternatives qui seront soumises à l'avis du public lors de la concertation publique.



**Schéma d'insertion des variantes du terminus à Rosa-Parks**

**Qu'est-ce qui a changé pour la variante du boulevard Macdonald et quels sont les avantages et les inconvénients de chacune de ces deux propositions ?**  
À la différence du scénario présenté lors de la concertation préalable, le terminus viendra s'insérer non plus sur le trottoir mais sur la chaussée, ce qui permet de positionner le terminus, face à l'entrée du parvis de Rosa-Parks. Cela permettrait d'assurer des correspondances sécurisées à niveau, avec le tram T3b et le RER E. Ce scénario garantit également la préservation du patrimoine arboré sur ce secteur - dans sa quasi-totalité -, de garder une meilleure maîtrise des temps de parcours du tramway et de renforcer l'animation urbaine du grand parvis, au cœur du pôle d'échange.

La variante rue Gaston-Tessier présente l'avantage de faciliter la correspondance avec le RER E. En effet, le tramway viendrait s'arrêter au niveau de l'entrée sud de la gare Rosa-Parks. Cependant cette option est porte de nombreuses contraintes. Elle implique d'abattre de nombreux arbres d'alignement, dégrade les conditions de circulation sur l'ensemble du tracé du territoire parisien et les accès riverains (parking, collecte des ordures ménagères, accès livraison, etc.). C'est pourquoi nous voulons soumettre ces deux variantes à la concertation et entendre ainsi les avis des riverains et des usagers.

**Pour en savoir plus** sur le terminus Rosa-Parks, rendez-vous sur le site internet du projet.

Perspective du terminus Rosa-Parks selon le scénario boulevard Macdonald (variante A)



Perspective du terminus Rosa-Parks selon le scénario rue Gaston-Tessier (variante B)





PROLONGEMENT

Saint-Denis Porte de Paris > Paris Gare Rosa Parks

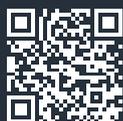
# CONCERTATION PUBLIQUE

## NOVEMBRE 2022 > DÉCEMBRE 2022



### LE T8, ÇA CONTINUE ! DONNEZ VOTRE AVIS

[www.tram8.fr](http://www.tram8.fr)



[www.tram8.fr](http://www.tram8.fr)



#### RENCONTRE DE PROXIMITÉ

**Lundi 14 novembre**  
11h30 - 14h et 18h - 20h  
Métro Front Populaire  
Campus Condorcet



#### BALADES SUR SITE

**Samedi 5 novembre / 9h30 - 12h30**  
Rendez-vous à l'angle des rues  
Casanova et Francis de Pressensé  
**Samedi 19 novembre / 9h30 - 12h30**  
Rendez-vous parvis nord de la gare  
Paris Rosa Parks



#### ATELIERS EN LIGNE

**Lundi 21 novembre**  
11h30 - 12h30  
Acteurs économiques -  
Inscrivez-vous sur [tram8.fr](http://tram8.fr)



## ■ ANNEXE 3 – Le comptoir





PROLONGEMENT

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

## Le Tram poursuit sa route !



www.tram8.fr

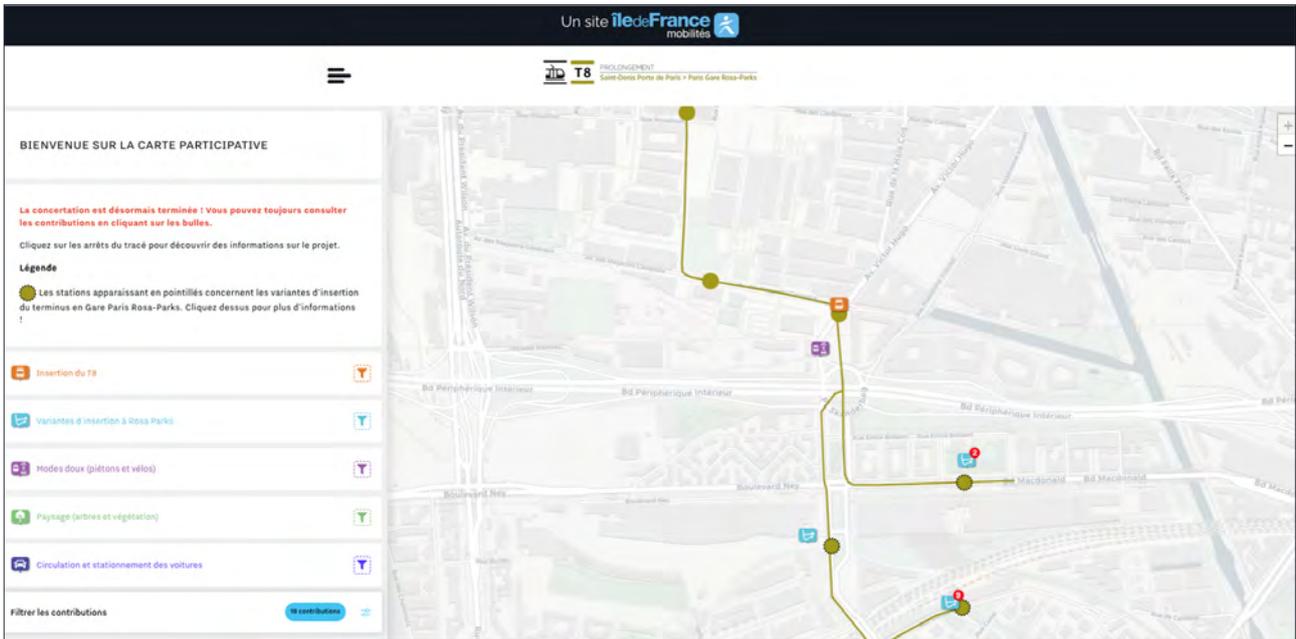


## ■ ANNEXE 5 – Le site internet

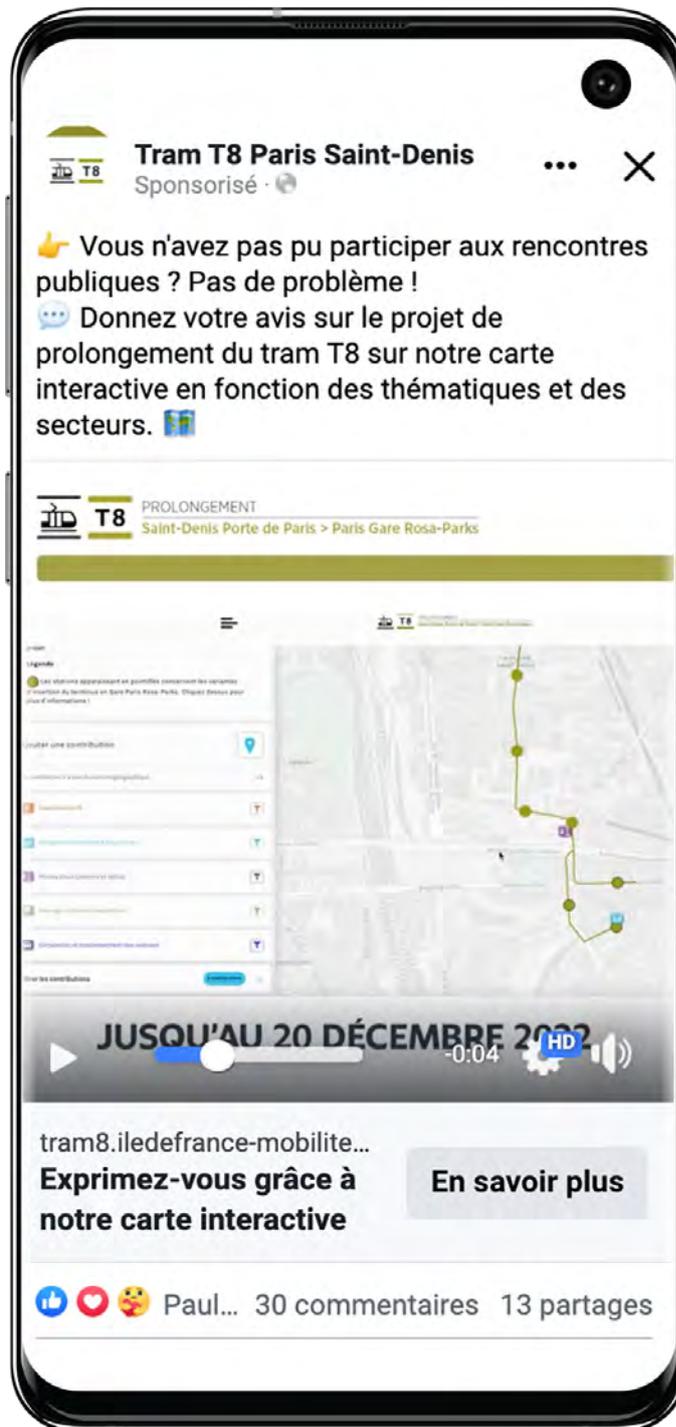
<https://tram8.iledefrance-mobilites.fr/>



## ANNEXE 6 – La carte participative



## ■ ANNEXE 7 – Les campagnes Facebook





## PROLONGEMENT

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

### Communiqué de presse

À partir du 5 novembre 2022, et jusqu'au 20 décembre, Île-de-France Mobilités et ses partenaires reprennent le dialogue autour du projet de prolongement du tram T8 entre Saint-Denis et Paris avec une nouvelle phase de concertation continue.

Alors que la phase de concertation préalable s'est terminée fin 2019, des études complémentaires ont été menées par Île-de-France Mobilités dans la foulée de cette période riche en enseignements et en propositions. Ces deux années d'étude sont venues compléter les avis portés par les participants. Le projet de prolongement connaît désormais des évolutions qu'Île-de-France Mobilités, dans sa démarche de dialogue avec les citoyens, souhaite présenter lors d'une nouvelle étape de concertation continue. Cette dernière sera le moyen de construire un projet répondant aux besoins des habitants et des usagers en vue de l'enquête publique et de la déclaration d'utilité publique (DUP), prévues pour 2023.

### Deux années d'études, des évolutions dont il faut parler

La première grande évolution du projet de prolongement du tram T8 concerne son tracé. Suite à la concertation préalable et à la forte mobilisation en faveur de la station Pressensé, originellement optionnelle, Île-de-France Mobilités a pris la décision d'acter sa réalisation dès la mise en service du prolongement. Le tracé comptera donc finalement dix stations. Un nombre qui pourrait s'élever à onze en fonction de la variante retenue pour le terminus à Rosa-Parks.

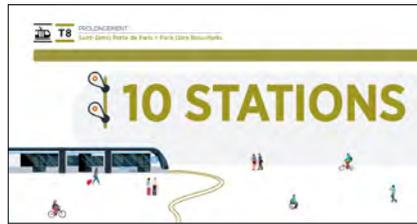
Le terminus était également l'un des principaux sujets de la concertation préalable de 2019. Les deux variantes présentées n'ayant pas donné entière satisfaction, les études complémentaires ont permis d'affiner ces propositions de terminus à Rosa-Parks. Deux options sont à nouveau présentées à la concertation :

- L'une sur la chaussée du Boulevard Macdonald, en face de l'entrée du parvis de Rosa-Parks.
- L'autre, rue Gaston Tessier, en face de l'entrée sud de la gare RER Rosa-Parks.





Carrusel Facebook



Visuels Facebook



## 2. Les rencontres publiques

■ ANNEXE 9 – Compte-rendu de la balade exploratoire de l'atelier participatif du 5 novembre 2022 à Franc Moisin



www.tram8.fr



PROLONGEMENT

Saint-Denis Porte de Paris > Paris Gare Rosa Parks

## Compte-rendu de la balade exploratoire et de l'atelier participatif du 5 novembre 2022 à Franc-Moisin

Ce document présente le compte-rendu de la balade exploratoire et de l'atelier participatif du samedi 5 novembre 2022 organisés par Île-de-France Mobilités dans le cadre de la concertation continue sur le prolongement du Tram T8 de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks.



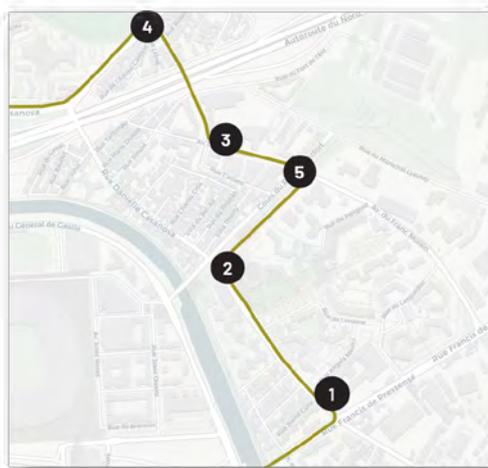
# Sommaire

<b>1- Le contexte .....</b>	<b>3</b>
<b>2- La visite de site .....</b>	<b>4</b>
Arrêt 1 : Station Pressense.....	4
Arrêt 2 : Station Casanova et cours du Rû de Montfort.....	5
Arrêt 3 : Lycée Suger .....	6
Arrêt 4 : Avenue Paul Vaillant Couturier .....	8
<b>3- L'atelier .....</b>	<b>10</b>
Restitution des travaux des participants .....	10
Echanges avec IDFM.....	14
Réaction d'IDFM et conclusion .....	14

## 1- LE CONTEXTE

Dans le cadre de la concertation continue sur le projet de prolongement du tram T8 de Saint-Denis-Porte de Paris à la gare de Paris Rosa Parks, une balade exploratoire suivie d'un atelier participatif ont été organisés **samedi 5 novembre 2022, entre 9h30 et 12h30**.

La balade a débuté à la station Pressensé. Le parcours est visible sur le plan ci-dessous :



Pendant la balade, les participants ont parcouru avec l'équipe projet d'Île-de-France Mobilités le tracé projeté du tram. Des points d'arrêt étaient prévus pour fournir des informations spécifiques aux participants, qui disposaient d'un livret présentant succinctement les points d'arrêts et leur permettant de renseigner leurs remarques. A la fin de la balade, les participants ont rejoint la salle Rogowski à Saint-Denis pour un temps de travail collectif, de 11h à 12h30.

L'atelier participatif a permis de mettre en commun les réflexions des participants et d'affiner leurs contributions. Les participants ont travaillé en groupe de 6 à 8 personnes sur la base de supports de contribution. Sur une carte centrée sur le parcours de la balade, les participants pouvaient pointer les lieux où l'insertion du T8 leur posait question. Les participants pouvaient également se prononcer sur le reste du tracé du T8. L'atelier s'est terminé par un temps de restitution à la suite duquel l'équipe d'Île-de-France Mobilités a apporté des éléments de réponses.

**17 personnes** ont participé à la balade-atelier, dont 11 habitants et 6 élus de la ville. Pour leur présenter le projet de prolongement du T8, étaient présents dans l'équipe d'Île-de-France Mobilités : Ana Lopez-Antolin, Emilie Coindet, Claire Dassy, Steven Bolvin et Ruben Teffo.

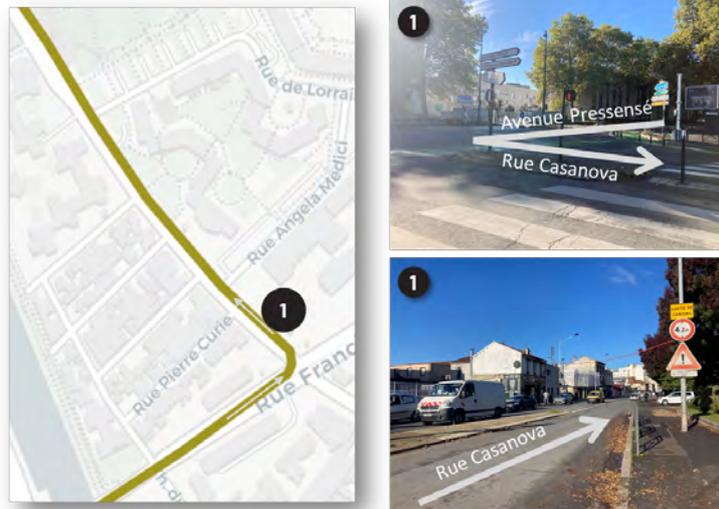
## 2- LA VISITE DE SITE

Ci-après sont rapportés, pour chaque point d'arrêt marqué pendant la visite de site :

- Les sujets abordés par l'équipe d'IDFM pour présenter le projet et introduire la discussion.
- Les questions et les avis des participants pendant la visite et consignés sur les livrets du participant.

### Arrêt 1 : Station Pressensé

Les éléments présentés par IDFM :



**La station Pressensé sera positionnée à l'angle de la rue Danielle Casanova et de la rue Francis de Pressensé. Elle sera réalisée en même temps que le reste du tracé afin de desservir le quartier du Franc-Moisin et accompagner le projet de renouvellement urbain.**

Les points évoqués par les participants et les éléments de réponse d'IDFM :

**Quelles acquisitions foncières nécessitent cette séquence ?**

**Réponse d'IDFM : La mise en place du tramway aura bien un impact foncier mais pas d'impact sur le bâti. L'ambition est de dimensionner au mieux pour minimiser l'impact foncier, et assurer une insertion confortable de cette nouvelle station.**

**Quel impact sur la circulation ?**

**Réponse d'IDFM : Le double sens est conservé sur cette séquence. Une piste cyclable longera la rue Danielle Casanova du côté Ouest (sur le trottoir).**

**Le carrefour des rues Danielle Casanova et Francis de Pressensé est chargé : comment les feux tricolores seront organisés lorsque le tram sera en service ?**

**Réponse d'IDFM :** Une étude de circulation au niveau de ce carrefour a été menée et sera actualisée tout au long des études. Ces études permettront d'établir un mode de fonctionnement des feux obtenant un équilibre entre l'exploitation du tramway (qui sera prioritaire au carrefour) et la circulation automobile, prenant en compte les risques de saturation du carrefour.

**Quelles nuisances sonores générées par le tramway ?**

**Réponse d'IDFM :** Le tramway doit effectuer un virage important entre l'avenue Francis de Pressensé et la rue Danielle Casanova : le positionnement de la station (en fonction de l'acquisition foncière qu'il sera possible de réaliser) doit permettre d'améliorer l'angle de giration pour limiter les risques de crissements. Par ailleurs à proximité de la station le tramway circulera à vitesse réduite ce qui limitera les nuisances sonores.

**Est-il possible d'installer les deux stations à deux endroits différents ?**

**Réponse d'IDFM :** Dissocier le tracé serait préjudiciable pour le voyageur. Il est préférable d'avoir une station pour les deux sens au même endroit. La mise en place de quais dissociés ne semble pas justifiée, dégraderait les conditions d'exploitation du tramway et n'est pas favorable pour l'optimisation des emprises à cet arrêt.

## Arrêt 2 : STATION CASANOVA ET COURS DU RÛ DE MONTFORT

Les éléments présentés par IDFM :



L'une des stations desservant le quartier du Franc-Moisin à Saint-Denis sera implantée Cours du Rû de Montfort, dans la continuité de la future nouvelle passerelle de franchissement du Canal de Saint-Denis menant au Stade de France. Les contraintes techniques imposent de sacrifier un des cinq alignements de ce mail planté de cinq rangées de platanes remarquables, même si tout est mis en œuvre pour préserver au mieux ce patrimoine remarquable, ainsi qu'éviter et réduire les impacts négatifs sur l'environnement, et compenser ceux qui ne pourraient l'être.

**Les points évoqués par les participants et les éléments de réponse d'IDFM :**

**Quelle cohabitation entre les cyclistes et le tramway à ce point précis ?**

**Réponse d'IDFM : Il n'y a pas d'intersection entre les cycles et la plateforme tramway sur la séquence Cours du Rû de Montfort – rue Danielle Casanova**

**Quel impact sur l'aire de jeux Cours du Rû de Montfort ?**

**Réponse d'IDFM : Le projet peut prévoir la restitution de l'aire de jeu sur le Cours du Rû de Montfort (au nord de la plateforme tramway, face à la médiathèque)**

**L'impact sur le stationnement et la desserte des commerces et des services :**

**Réponse d'IDFM : Le projet implique au global une diminution notable des places de stationnement sur voirie mais maintient ou restitue les places de livraisons et tous les aménagements essentiels pour le bon fonctionnement des services du quotidien.**

**Quel impact sur les arbres Cours du Rû de Montfort ?**

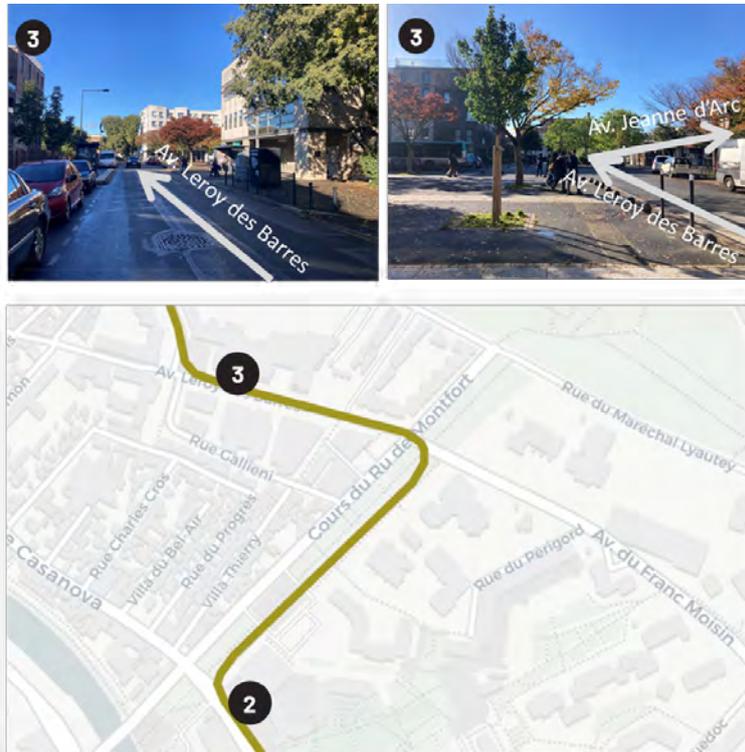
**Réponse d'IDFM : Un alignement d'arbres devra être supprimé, l'élagage des arbres n'étant pas suffisant pour permettre le gabarit de sécurité pour la caténaire. Un travail important sera mené pour que le moins d'arbres possibles soient impactés. Dans le cas où l'abattage des arbres ne pourrait pas être évité, le projet devra replanter le nombre d'arbres prévus par la réglementation en vigueur (actuellement, un arbre abattu est remplacé par 3 arbres replantés, selon le Plan Canopée du Département de la Seine-Saint-Denis).**

**Est-il possible d'alimenter le tramway par le sol ?**

**Réponse d'IDFM : Le système d'alimentation par le sol est plus cher et moins fiable que l'alimentation par ligne aérienne de contact (LAC). À sa mise en service, il est prévu 130 000 usagers par jour sur le T8. De plus, la mise en place de cette technologie nécessiterait le remplacement intégral du matériel roulant de la ligne âgé de seulement 10 ans, ainsi que l'adaptation de l'atelier à ce nouveau dispositif d'exploitation, donc des coûts très élevés.**

### **Arrêt 3 : LYCÉE SUGER**

Les éléments présentés par IDFM :



La station desservira le Parc de la Légion d'Honneur et le lycée Suger. Les abords de la station et le parvis du lycée seront fermés à la circulation automobile pour préserver un maximum d'arbres et créer un espace public apaisé à proximité de cet établissement dédié à l'apprentissage des métiers de l'image et du son.

**Les points évoqués par les participants et les éléments de réponse d'IDFM :**

**Quel impact sur la circulation et le stationnement Avenue Leroy des Barres ?**

**Réponse d'IDFM :** Une seule voie de circulation sera conservée. Une partie du trafic sera ainsi reportée sur des axes plus capacitaires. Le stationnement côté sud sera supprimé mais celui côté nord sera conservé (25 places en créneau).

**Quel impact sur les bus sur ce secteur ?**

**Réponse d'IDFM :** Certains bus ne pourront plus emprunter l'Avenue. Cela fera partie de la réorganisation globale du maillage des bus qui s'effectuera en cohérence avec la mise en service du prolongement du tram T8.

**Quel impact sur les arbres ?**

**Réponse d'IDFM :** La station sera positionnée entre les alignements d'arbres sans les impacter.

**Quel est le périmètre de la zone piétonne et la circulation sous l'autoroute ? Les participants ont évoqué des craintes sur le report de trafic des poids lourds du tunnel sous l'A1 Avenue Jeanne d'Arc vers le tunnel sous l'A1 Rue Danielle Casanova, en passant par le quartier résidentiel Bel-Air (Avenue Leroy des Barres, rue Simon).**

**Réponse d'IDFM : Le plan de circulation sera revu, et un objectif de report des flux de transit vers les grands axes, plus capacitaires, sera poursuivi afin d'apaiser le centre-ville.**

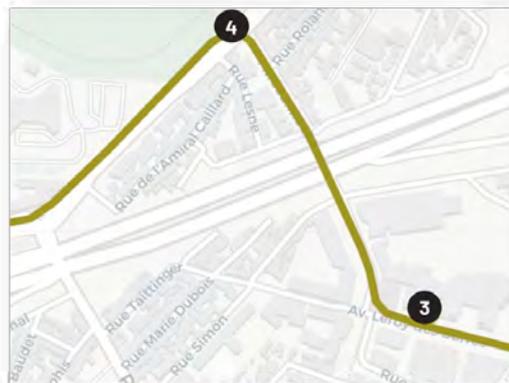
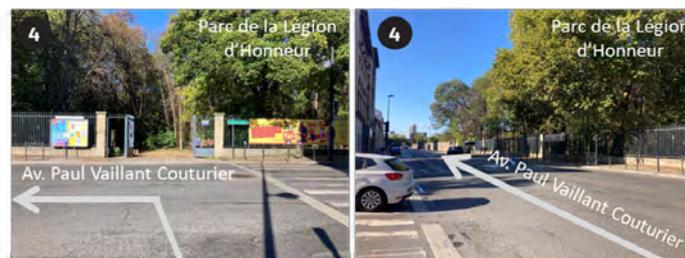
**Quel impact sur la circulation automobile et le stationnement dans le quartier, y compris pour la desserte pendant les grands événements du Stade de France ?**

**Réponse d'IDFM :**

- L'un des objectifs du projet est d'inciter au report modal, c'est-à-dire à l'abandon de la voiture au bénéfice du tram puisqu'il apporte une nouvelle offre de déplacement et de maillage avec le réseau de transport collectif existant ;
- D'autre part, la circulation automobile le long des voies empruntées par le tram sera réduite et apaisée. En effet, l'intégration du tram dans la ville passe souvent par la suppression d'une voie automobile ou d'une file de stationnement. En conséquence, le trafic de transit (traversant la ville sans s'y arrêter) est souvent reporté sur d'autres axes au profit d'un apaisement de la ville.

## Arrêt 4 : AVENUE PAUL VAILLANT COUTURIER

**Les éléments présentés par IDFM :**



***Le Tramway longera le Parc de la Légion d'Honneur jusqu'au centre-ville de Saint-Denis par l'avenue Paul Vaillant Couturier. Cet axe accueillera également la ligne V1 du Réseau Vélo Île-de-France et restera ouvert à la circulation routière dans les deux sens.***

**Les points évoqués par les participants et les éléments de réponse d'IDFM :**

**Les participants remarquent l'étroitesse du trottoir le long du parc.**

**Réponse d'IDFM :** L'insertion de toutes les fonctionnalités nécessaires sur l'avenue Paul Vaillant Couturier, qui constitue un axe de contournement du centre-ville de Saint-Denis et qui a été retenu pour le tracé de la ligne V1 du Réseau Vélo Île-de-France, est très complexe. Cela a nécessité de faire des concessions pour chaque fonctionnalité, y compris le tramway. Mais le trottoir nord n'est réduit à 1,40m que sur une petite section de 80m.

**Est-il possible de prévoir un cheminement piéton ombragé pour accéder au parc ?**

**Réponse d'IDFM :** Le projet prévoit une acquisition foncière sur l'îlot J qui permettra la création d'un trottoir plus large et planté d'un nouvel alignement d'arbre. De plus, la possibilité de créer un espace vert et créer un nouvel accès au parc est à l'étude au niveau des services de Plaine Commune.

**Quel impact sur le bus 253 ?**

**Réponse d'IDFM :** Le projet anticipe le maintien du double sens et de la circulation des bus sur l'avenue Paul Vaillant Couturier. Cela fait partie de la réorganisation globale du maillage des bus qui s'effectuera en cohérence avec la mise en service du prolongement du tram T8. Les grands principes de réorganisation du réseau de bus sont à l'étude et seront présentés dans le dossier d'enquête. Le projet de réorganisation du réseau de bus sera précisé entre un an et neuf mois avant la mise en service du tramway.

## Les questions globales sur le tracé

Tout au long du tracé, les participants ont posé des questions d'ordre général sur le tracé concernant :

### Les déviations de la circulation pendant la période de travaux :

*Réponse d'IDFM : Les modalités de réalisation des travaux seront précisées dans les phases ultérieures d'études. Ile-de-France Mobilités prévoira une charte chantier spécifique au prolongement du T8 pour garantir le bon déroulement des travaux. La maîtrise d'ouvrage veillera à informer les riverains des conditions de réalisation du chantier et à bien accompagner les riverains pendant le déroulement du chantier.*

### L'impact de l'arrivée du tramway sur l'organisation des bus :

*Réponse d'IDFM : La mise en place d'un tramway se substitue souvent à une ou plusieurs lignes de bus. Une réflexion sur le maillage de bus va être menée avant l'installation du tramway. Il ne s'agira pas de diminuer l'offre de bus sur le territoire, mais de réorganiser leurs itinéraires.*

### Les alternatives pour se déplacer en cas de grève sur le T8 :

*Réponse d'IDFM : Comme pour les autres lignes, des alternatives seront proposées via le système d'information voyageurs. Le maillage du réseau de transport en commun et les itinéraires cyclables à l'horizon de mise en service du prolongement du T8 devrait permettre de faire face aux difficultés d'exploitation.*

### L'accessibilité du tramway :

*Réponse d'IDFM : Aujourd'hui, tous les tramways sont accessibles : ils sont équipés de planchers bas et leur design a été pensé pour accueillir des fauteuils roulants, des poussettes ou des caddies.*

### L'organisation de l'éclairage autour du tramway :

*Réponse d'IDFM : Le sujet sera approfondi dans le cadre des études d'avant-projet et projet à venir. Le système d'éclairage sera élaboré en étroite collaboration avec les services gestionnaires de la collectivité dans le respect des exigences de qualité urbaine et de sobriété énergétique.*

## 3- L'ATELIER

A la suite de la balade, un atelier participatif a été organisé de 11h à 12h30 pour **approfondir les réflexions des participants et prolonger l'échange avec l'équipe d'Ile-de-France Mobilités**. Avec l'appui d'une carte retraçant l'itinéraire de la balade, les participants étaient invités à partager collectivement leurs remarques sur le tracé selon trois axes de réflexion : les modes actifs, la végétation, la circulation et le stationnement des voitures.

Après 40 minutes de travail en groupes, les participants ont restitué leurs travaux à l'ensemble de la salle. L'équipe d'IDFM a pu réagir aux contributions des participants et apporter des éléments de réponse à leurs questions.

## Restitution des travaux des participants

Pendant le temps de travail collectif, les participants disposaient d'un support de contribution collective. Pendant 40 minutes, ils ont répondu aux questions suivantes :

- Quels sont les lieux qui posent question en matière de cohabitation avec les modes actifs ?
- Quels sont les lieux qui posent question en matière de paysage ?
- Quels sont les lieux qui posent question en matière de circulation et de stationnement des voitures ?

•

Les participants pouvaient également s'exprimer sur l'ensemble du tracé du tram T8.

## Les questions et remarques relatives à la cohabitation avec les modes actifs

### Questions et remarques sur l'ensemble du tracé

- De manière générale, les modes actifs sont bien pris en compte dans le projet.
- Quels seront les aménagements cyclables (pistes / voies) le long du tracé ?
- Y aura-t-il des parkings vélos le long du tracé ?
- **Réponse d'IDFM** : L'expérience montre que l'intermodalité tram-vélo est pour l'instant relativement limitée. Des stationnements en arceaux sont prévus à chaque station (6 places dans chaque sens minimum). Pour les stations en interconnexion (Pôle Stade de France) l'offre de stationnement vélo est dimensionnée en prenant en compte les besoins induits par le T8.

### Questions et remarques localisées

- Les trottoirs sont étroits le long du Parc de la Légion d'Honneur, cela va rendre la cohabitation avec le tram dangereuse.
- La sécurité des piétons est un enjeu majeur et fait l'objet d'une grande attention. Néanmoins les études ont conclu à ce stade à l'absence de danger de l'aménagement proposé. Seul 80m de linéaire est concerné et le trottoir sud est mieux dimensionné. Malheureusement il n'est pas possible d'offrir davantage de place car une acquisition foncière sur le Parc de la légion d'Honneur (Espace Boisé Classé) représente un risque majeur pour l'opération.
- Comment vont cohabiter les cyclistes et automobilistes sous le pont de l'autoroute ?
- **Réponse IDFM** : Des aménagements cyclables sont prévus pour assurer la sécurité des cyclistes.

## Les questions et remarques relatives au paysage

### Questions et remarques sur l'ensemble du tracé

- Un constat : il est important de conserver des espaces ombragés, dans un territoire qui est déjà très peu végétalisé.
- Où les arbres vont-ils être replantés ? Avec quelles essences ? Avec quel aménagement paysager ? Cela fera-t-il l'objet d'une future concertation ?

**Réponse d'IDFM** : Les plans d'insertion présentés dans le dossier d'enquête publique montreront la localisation des arbres impactés et la localisation indicative des nouveaux arbres plantés. Un premier travail d'identification de sites à proximité du tracé pour accueillir d'autres nouveaux arbres a été initié avec les services Environnement et Espaces verts des partenaires et Ile-de-France Mobilités a mobilisé une assistance à maîtrise d'ouvrage dédiée pour travailler sur ce sujet. Les essences seront sélectionnées dans une phase ultérieure d'étude (niveau conception) en collaboration étroite avec les services gestionnaires impliqués au niveau des partenaires. L'objectif sera de sélectionner des essences adaptées

au territoire et qui permettent de faire face au changement climatique. Le dialogue sera maintenu sur ce point.

- Prévoir une compensation au niveau du quartier, au plus proche de l'endroit où les arbres auront été abattus.

**Réponse d'IDFM :** Le projet de compensation prendra dûment en compte ce principe de base mais tiendra aussi compte des contraintes dans un tissu urbain très dense. L'objectif est de travailler en contribuant à la mise en œuvre du plan Canopée et proposer des mesures cohérentes à l'échelle du territoire.

- Les arbres seront-ils plantés avant les travaux pour qu'ils puissent pousser avant que les arbres actuels soient abattus ?

**Réponse d'IDFM :** Les mesures de compensation seront mises en œuvre le plus en amont possible de l'impact, y compris pour laisser aux nouveaux arbres plantés de bien s'enraciner et de croître avant le démarrage des travaux préparatoires.

### Questions et remarques localisées

- Des inquiétudes sur le devenir de l'aire de jeux Cours du Rû de Montfort : un « bel endroit à l'ombre », « très fréquenté et apprécié », « à proximité de la crèche, de la maternelle, de la médiathèque et de la Maison de quartier ».

**Réponse IDFM :** Ile-de-France Mobilités a bien noté ce souhait des habitants lors de la balade urbaine et des mesures ont été prises en phase schéma de principe pour garantir la restitution de l'aire de jeux sur le Cours du Rû de Montfort.

## Les questions et remarques relatives à l'impact sur la circulation et le stationnement

### Questions et remarques sur l'ensemble du tracé

- Une étude pour chiffrer les places de parkings d'immeubles non occupées pourrait-elle être menée ? La mairie pourrait-elle fournir une aide aux habitants et sécuriser les parkings ?

**Réponse d'IDFM :** Ile-de-France Mobilités n'est pas compétente dans ce domaine mais note le point et est disponible pour échanger avec les collectivités sur ce sujet.

- Quelle cohabitation entre piétons, vélos, tramway et stationnement le long du tracé ?

**Réponse d'IDFM :** Le projet est élaboré avec le souci de la bonne cohabitation des usages.

- Comment les feux de circulation vont s'organiser le long du tracé ?

**Réponse d'IDFM :** Le tramway dispose de son propre système de signalisation en lien avec la signalisation routière. Le tramway a toujours la priorité.

- Quel sera l'impact sur les itinéraires de bus (253, 170 et 239) ?

**Réponse d'IDFM :** Le tramway se substitue à la ligne 239. La réorganisation des lignes 253 et 170 sera abordée dans la note de principe de réorganisation du réseau de bus. Le projet de réorganisation du réseau de bus sera précisé entre un an et neuf mois avant la mise en service du tramway.

- Quelle incidence sur la circulation interne au quartier par rapport aux reports de circulation et aux sens de circulation ?

**Réponse d'IDFM :** Au global, le tramway a vocation à contribuer à l'apaisement de l'espace public et à la diminution de la part modale de la voiture. L'insertion du tramway induit un report du trafic de transit sur les axes structurants. Les conclusions des études de circulation seront présentées dans le dossier d'enquête publique.

- Des interrogations sur la gestion des flux de circulation et du stationnement les jours de match.

**Réponse d'IDFM :** C'est un point majeur d'attention traité également dans le cadre de la conception du projet de pôle de la Plaine Stade de France. Les nouveaux projets doivent contribuer à favoriser l'accès au stade de France par les transports en commun.

### Questions et remarques localisées

- Au niveau du 140-142-144-146 de la rue Danielle Casanova :
- Comment s'articuleront les entrées et sorties des véhicules ?
- Comment seront organisées les places de stationnement ?

**Réponse d'IDFM :** Les entrées charretières existantes ne sont pas remises en cause par le projet. Le stationnement sur voirie est sensiblement diminué dans le cadre du projet. Une douzaine de places sont restituées côté ouest de la rue Danielle Casanova.

- Où passeront les camions si une voie de circulation est supprimée au niveau du pont sous l'autoroute ?

**Réponse d'IDFM :** Les poids lourds sont reportés de l'avenue Jeanne d'Arc vers le passage au niveau de la rue Danielle Casanova. Le point d'attention remonté dans le cadre de la concertation continue est bien noté par Ile-de-France Mobilités et est à l'étude.

- Des difficultés pour visualiser la zone piétonne au niveau du Lycée Suger.

**Réponse d'IDFM :** La zone piétonne proposée sur l'avenue Jeanne d'Arc est limitée au Nord par la rue du Fort de l'Est et au sud par l'avenue Leroy des Barres. Les plans qui seront inclus dans le dossier d'enquête publique permettront de mieux visualiser cette proposition de principe.

- Un point d'attention lié à la zone piétonne par rapport à l'approvisionnement de la boulangerie et de la coopérative situées place du Bel-Air.

**Réponse d'IDFM :** Le point d'attention est bien noté. L'approvisionnement devra se faire par l'avenue Leroy des Barres.

- Un point d'attention sur la suppression de places de stationnement avenue Leroy des Barres.

**Réponse d'IDFM :** Le point d'attention est bien noté. Il est prévu d'y restituer 25 places de stationnement.

- Un point d'attention sur le passage en sens unique de l'avenue Leroy des Barres et le potentiel report de la circulation sur Casanova ?

**Réponse d'IDFM :** Les études de circulation n'ont pas fait remonter de problématiques particulières sur ce sujet.

### Les questions et remarques relatives à l'ensemble du tracé

- Des questions relatives à la rue des Fillettes notamment sur l'accès au parking de la résidence Venelle du Landy.

**Réponse d'IDFM :** Les entrées charretières au droit de la rue du Landy et de la rue des Fillettes seront préservées.

- Une question sur l'état du projet du pont de Pressensé.

**Réponse d'IDFM :** Des études sont en cours. L'ouvrage est en mauvais état et est un point d'attention majeur pour le projet.

## Echanges avec IDFM

### Quelles perspectives de mise en service ?

*Réponse d'IDFM* : Le calendrier est en train d'être affiné. Dans le dossier enquête publique figurera un calendrier global d'opération stabilisé. L'enquête publique se déroulera en 2024 et les études détaillées de projet (revêtement, réaménagements, réorganisation de bus...) suivront. Les premiers travaux préparatoires n'auront pas lieu avant 2025 et la mise en service du tram est prévue au mieux post-2030.

### Va-t-on être recontactés pour les prochaines réunions ?

*Réponse d'IDFM* : La démarche continue jusqu'au 20 décembre : vous pouvez continuer à participer sur la cartographie participative sur le site de la démarche pour pointer les lieux qui vous posent des questions et faire vos remarques. Le bilan de la concertation sera publié mi-janvier avec les engagements d'IDFM pour la poursuite des études, en amont de l'enquête publique qui devrait être lancée en début d'année 2024.

### Comment vous contacter pour vous poser de nouvelles questions ?

*Réponse d'IDFM* : Il existe une boîte contact du projet : [contact@tram8.fr](mailto:contact@tram8.fr). Vous pouvez également participer sur la carte participative en ligne pour que tout le monde puisse prendre connaissance de votre contribution. Une rencontre de proximité est organisée lundi 14 novembre à Aubervilliers à la station Front Populaire et une nouvelle balade exploratoire aura lieu le 19 novembre à Rosa Parks pour échanger sur les variantes d'insertion du terminus.

## Réaction d'IDFM et conclusion

**L'équipe d'IDFM** rappelle que le projet est pour le moment au stade du « schéma de principe » et que d'autres stades d'études plus précises sont prévus par la suite. On peut, par exemple, à ce jour affirmer que les accès aux parkings des résidences seront maintenus, mais les modalités précises d'accès seront précisées ultérieurement.

**Concernant la rue des Fillettes**, il y a eu un arbitrage politique pour mettre en place une piétonnisation d'une grande partie de l'axe autour du campus Condorcet. Il s'agit en effet d'un des objectifs du projet de prolongement du tram T8 que d'apporter de l'apaisement tout au long du tracé.

**Des études de trafic détaillées** ont déjà été réalisées, et le plan de circulation devra être modifié. Les reports seront limités dans les quartiers résidentiels pour limiter les nuisances. Il y aura moins de circulation et beaucoup moins de places de stationnement. Des études de circulation ont également été menées pour vérifier le fonctionnement des carrefours : elles montrent que la situation n'est jamais dégradée. À un carrefour comme celui de Pressensé-Casanova, la règle de sécurité est d'arrêter tous les usagers (voitures, piétons, cyclistes) lorsque le tram passe. C'est la seule modification qui aura lieu sur les feux tricolores.

**Sur le sujet des bus**, les bus sont influencés par la réorganisation du réseau de transports en commun et la mise en service de nouvelles lignes structurantes. Toutes ces questions seront réétudiées. IDFM va produire une note de réorganisation des services de bus mais elle sera retravaillée pour qu'à la mise en service du tramway le système de fonctionnement soit optimal. Il y aura une réorganisation pour assurer une correspondance et une desserte fine du secteur.

**Concernant l'avenue Paul Vaillant Couturier**, la largeur du trottoir est effectivement restreinte (1m40) et à proximité immédiate de la plateforme. Il faudra prévoir des systèmes de guidage pour les malvoyants et de futures acquisitions foncières pour obtenir un trottoir plus large le long du parc.

**Concernant l'impact sur les arbres**, IDFM veut être exemplaire. C'est pour cela que l'équipe projet travaille étroitement avec les services Environnement et Espaces verts des partenaires et est accompagné par une

assistance à maîtrise d'ouvrage dédiée, car cet impact ne pourra pas être évité. Un premier travail d'identification des sites pour mener le travail de compensation va être affiné. Des solutions seront proposées dans le dossier d'enquête publique pour donner des garanties. Nous ne pouvons pas à ce stade parler des essences, mais l'objectif sera de sélectionner des essences adaptées au territoire et qui permettent de faire face au changement climatique. Le dialogue sera maintenu sur ce point.

**Corentin Duprey**, Vice-président en charge des mobilités durables et du développement du territoire au Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, remercie les personnes présentes pour leur participation. Les questions qui ont émergé vont être très utiles au projet, par exemple concernant la vigilance relevée sur l'aire de jeux Cours du Rû de Montfort, ou la nécessité d'identifier les sites qui vont accueillir la plantation de nouveaux arbres. Il rappelle l'importance du projet de prolongement du tram T8 qui présente un intérêt pour l'ensemble du linéaire, et qui va permettre de recoudre le nord et le sud de Saint-Denis en créant une continuité qui n'existe pas aujourd'hui.

## ■ ANNEXE 10 – Compte-rendu des deux rencontres de proximité à Front Populaire



www.tram8.fr



PROLONGEMENT

Saint-Denis Porte de Paris > Paris Gare Rosa Parks

# Compte-rendu des 2 rencontres de proximité à Front Populaire

14 novembre 2022



 **îledeFrance**



 **VILLE DE  
PARIS**



 **îledeFrance**  
mobilités



# Sommaire

<b>1- Le contexte .....</b>	<b>3</b>
<b>2- Les enseignements.....</b>	<b>3</b>
L'ambiance.....	3
L'opportunité du projet.....	4
Les attentes.....	5
Les craintes.....	6

## 1- LE CONTEXTE

Dans le cadre de la concertation continue sur le projet de prolongement du tram T8 de Saint-Denis-Porte de Paris à la gare de Paris Rosa Parks, deux rencontres de proximité ont été organisées à la sortie de la station du métro Front Populaire (ligne 12).

La rencontre visait à informer et échanger sur le projet avec le plus grand nombre et la plus grande diversité d'usagers possible. Les échanges se sont tenus sur la base d'un questionnaire en quatre points :

1. Aviez-vous connaissance du projet de prolongement du T8 ?
2. Quels modes de déplacements utilisez-vous aujourd'hui ?
3. Le T8 pourrait-il vous aider dans vos déplacements ?
4. Quelles attentes et/ou craintes avez-vous concernant l'arrivée du T8 (à Front populaire, et de manière plus générale) ?

Les rencontres se sont déroulées le **lundi 14 novembre, de 11h30 à 14h puis de 18h à 20h**, en présence de :

- Ana Lopez-Antolin, Île-de-France Mobilités
- Emilie Coindet, Île-de-France Mobilités
- Claire Dassy, Île-de-France Mobilités
- Steven Bolvin, Île-de-France Mobilités
- Ruben Teffo, Île-de-France Mobilités
- Gabriel Gangolphe, Epiceum
- Marie Casanelles, Res publica
- Anais de La Fonchais, Res publica
- Tom Val, Res publica

## 2- LES ENSEIGNEMENTS

Cette synthèse a été élaborée à partir des **151 questionnaires** recueillis par les enquêteurs.

### L'ambiance

Accueil :

- Les passants ont généralement accepté d'accorder quelques instants à l'équipe pour comprendre en quoi consiste le projet, visualiser les perspectives et donner leur avis sur le tracé.
- Si certains répondants ont partagé leurs attentes et leurs craintes sur le projet, il s'est surtout agi d'une opération d'information du public. En effet, sur les 151 répondants, 101 n'avaient jamais entendu parler du projet. Les 50 autres n'étaient pas tous au fait des dernières avancées du projet. Il était donc parfois difficile pour les répondants d'aller plus loin que l'expression d'un avis positif sur l'opportunité du projet, l'arrivée d'un nouveau mode de transport étant perçue comme un atout pour le territoire.

Public touché :

- La première session, qui s'est déroulée de 11h30 à 14h, a permis d'interroger des salariés travaillant à Front populaire et des étudiants du Campus Condorcet. De nombreux salariés se sont présentés comme de futurs usagers du T8, l'arrivée du tramway facilitant leur déplacements domicile-travail en réduisant leur nombre de correspondances et leur temps de trajet. En revanche, plusieurs étudiants ne pensent pas que le T8 sera utilisé par les étudiants du Campus, si ce n'est de manière occasionnelle. En effet, le Campus Condorcet, déjà accessible en empruntant la ligne 12, est le seul point d'arrêt qui les intéresserait sur le tracé.
- La seconde session, qui a eu lieu de 18h à 20h, a permis de rencontrer plutôt des habitants du quartier. Plusieurs riverains avaient eu connaissance du projet grâce aux lettres d'information reçues par voie postale. La majorité d'entre eux se réjouissaient de l'arrivée du T8, notamment les propriétaires qui espèrent voir le quartier se dynamiser et leur bien prendre de la valeur. D'autres riverains ont partagé leurs craintes notamment vis-à-vis des problèmes de sécurité et de nuisances que pourrait générer le tramway.

## L'opportunité du projet

- Le projet du T8 semble très attendu : de nombreuses personnes interrogées ont fait part de leur impatience pour le projet dont ils entendent parler depuis très longtemps. La trajectoire 2030 semble en cela trop éloignée pour de nombreux interrogés : plusieurs pensent qu'ils ne pourront pas voir l'arrivée du tram.
- Des étudiants venant de banlieue et se rendant au Campus Condorcet en voiture individuelle estiment que la desserte du campus par le T8 pourrait davantage les inciter à se reporter sur les transports en commun. Plusieurs étudiants habitant à proximité du campus ont évoqué l'intérêt du T8, notamment pour faciliter leurs achats du quotidiens (courses au Carrefour du Centre commercial Le Millénaire où ils se rendent à pied car le bus n'est pas fiable).
- Les liaisons que permettra le T8 sont très appréciées par les personnes interrogées. Elles vont permettre de « fluidifier les déplacements » et de faciliter les accès :
  - À Rosa Parks (cité par 21 interrogés) et l'interconnexion directe avec le T3b : les participants ont raconté devoir actuellement se déplacer à pied jusque Rosa Parks pour pouvoir rejoindre le T3b. Plusieurs personnes ont expliqué ne pas se sentir en sécurité pour réaliser cet itinéraire, notamment les jeunes femmes.
  - À Saint-Denis (cité par 21 interrogés) ;
  - Au centre commercial Le Millénaire pour faire du shopping ;
  - Au Campus Condorcet et au campus de Paris 13 à Villetaneuse ;
  - À La Plaine – Stade de France (cité par 17 interrogés) :
    - Un accès facilité au Stade de France les jours de match ;
    - Une interconnexion directe et plus facile avec le RER B ;
  - À Paris de manière générale (cité par 12 interrogés).

- De nombreux interrogés ont raconté avoir plusieurs correspondances pour rejoindre leur lieu de travail depuis leur domicile. L'arrivée du T8 va ainsi leur permettre de réduire leur durée de trajet avec des liaisons directes.
- Plusieurs personnes ont affiché leur préférence pour le tramway par rapport aux autres transports en commun, en particulier le bus. Ils apprécient la rapidité du tram, sa ponctualité et sa fréquence. Le tram est ainsi considéré comme plus fiable que le bus et le RER. Ils disent également trouver plus de confort dans le tram (« plus sympathique », « plus propre »).
- Enfin, plusieurs habitants voient dans le T8 une opportunité pour renforcer l'attractivité et le dynamisme du secteur Front Populaire.
- Si plus des deux tiers des interrogés pensent que le T8 va les aider dans leurs déplacements, presque un quart ne pense pas utiliser la ligne T8. Il s'agit pour l'essentiel de personnes qui se rendent trop occasionnellement dans les secteurs concernés par le tracé (22/41) et de cyclistes qui vont continuer de se déplacer à vélo (6/41). Si ces personnes ne se sentent pas concernées par le projet, elles considèrent toutefois qu'il s'agit d'un « véritable atout pour le territoire » notamment grâce aux interconnexions que permet le tracé projeté.
- Quelques rares personnes se sont positionnées en opposition au projet, en argumentant que Front populaire est déjà très bien desservi, que le T8 ne fera que ramener plus de monde (avec un risque de dévalorisation des biens immobiliers et du cadre de vie).
- Un autre interrogé, bien que favorable au projet, a fait remarquer « qu'avant de faire un nouveau tram, il faudrait entretenir les transports en communs existants ».

## Les attentes

Les interrogés ont partagé un certain nombre d'attentes concernant l'arrivée du T8 notamment sur :

- Le fonctionnement du tram :
- Veiller à l'accessibilité du tramway pour les PMR ;
- Assurer une amplitude horaire de fonctionnement tard le soir ;
- Prévoir des tramways avec des capacités suffisantes ;
- Climatiser les tramways en cas de canicule ;
- Installer une signalétique efficace dans les stations en interconnexion ;
- Assurer une sécurité à l'intérieur du tram : la question du harcèlement sexuel a notamment été évoquée plusieurs fois ;
- Veiller à la propreté du tramway ;
- Assurer un fonctionnement régulier, avec ponctualité et efficacité.
- L'insertion du tram dans le paysage :

- Arborer et végétaliser le tracé ;
- Veiller à l'harmonie du quartier.
- La cohabitation du tram avec les autres modes de déplacements :
- Étudier les impacts sur la circulation et les communiquer ;
- Indiquer les itinéraires routiers pendant la période de travaux ;
- Veiller à la sécurité des cyclistes (des aménagements cyclables) et des piétons (des trottoirs suffisamment larges) ;
- Favoriser l'intermodalité en prévoyant des zones de stationnements sécurisés pour les vélos à proximité des stations et/ou en permettant aux usagers d'emprunter le tram avec leur vélo ;
- Permettre de réellement désengorger les autres lignes de métro et de RER.
- L'impact du tram sur le quartier :
- Conserver le calme et la sécurité du quartier (la Porte de La Chapelle a été citée à plusieurs reprises comme un contre-exemple avec des groupes de personnes qui peuvent « zoner » autour des entrées et sorties de transports en commun) ;
- Sécuriser l'aire de jeux située à proximité de la future station de Front populaire ;
- Attirer de nouveaux commerces ;
- Valoriser les biens immobiliers.

## Les craintes

Les principales craintes des participants portent sur :

- Les nuisances générées par les travaux : la circulation, le bruit, les coupures de wifi. Certains répondants ont demandé combien de temps dureraient les travaux.
- Les nuisances sonores générées par le tram hors période de travaux (lors des freinages par exemple) ;
- L'impact sur la circulation et le stationnement. La circulation des camions a également été évoquée ainsi que la capacité de stationnement les soirs de matchs avec la crainte que la diminution de l'offre conduise à du stationnement anarchique ;
- L'impact sur les itinéraires des bus ;
- Les perturbations en cas de grèves des transports en commun ;
- Les délais de mise en œuvre : le projet est évoqué depuis plusieurs années, les habitants sont impatients qu'il se réalise et trouvent l'échéance 2030 trop lointaine ;

- La potentielle gentrification du quartier, l'augmentation des loyers et l'augmentation des impôts locaux ;
- L'abattage des arbres ;
- La destruction de jardins publics et de jardins partagés ;
- La piétonisation rue des Fillettes et le report de la circulation sur les rues parallèles déjà encombrées, notamment avec des poids lourds (proximité des entrepôts de grossistes à Aubervilliers) ;
- La baisse de la sécurité du quartier avec des groupes de personnes qui zonent aux arrêts de tram, avec la demande d'installer des caméras de surveillance.

## ANNEXE 11 – Compte-rendu de la balade exploratoire et de l'atelier participatif à Rosa Parks



PROLONGEMENT

Saint-Denis Porte de Paris > Paris Gare Rosa Parks

# Compte-rendu de la balade exploratoire et de l'atelier participatif du 19 novembre 2022 à Rosa Parks

Ce document présente le compte-rendu de la balade exploratoire et de l'atelier participatif du samedi 19 novembre 2022 organisés par Île-de-France Mobilités dans le cadre de la concertation continue sur le prolongement du Tram T8 de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks.

www.tram8.fr



 **île de France**



 **VILLE DE PARIS**



 **île de France**  
mobilités

# Sommaire

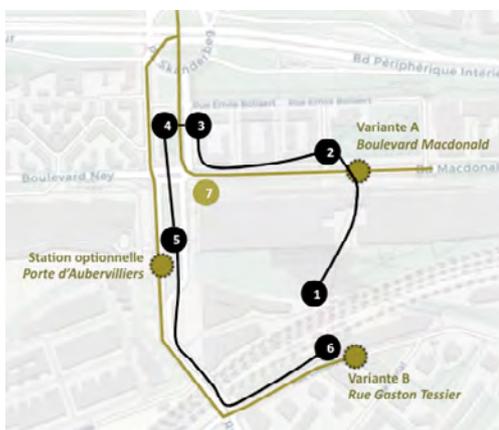
<b>1-</b>	<b>Le contexte .....</b>	<b>3</b>
<b>2-</b>	<b>Variante A – boulevard macdonald .....</b>	<b>4</b>
1.1	Les avantages de la variante A .....	4
2.1	Les inconvénients de la variante A.....	4
<b>3-</b>	<b>Variante B – Gaston Tessier .....</b>	<b>5</b>
3.1	Les avantages de la variante B .....	5
4.1	Les inconvénients de la variante B.....	5
<b>4-</b>	<b>Remarques générales sur le projet .....</b>	<b>5</b>
<b>5-</b>	<b>Conclusions.....</b>	<b>6</b>

## 1- LE CONTEXTE

Dans le cadre de la concertation continue sur le projet de prolongement du tram T8 de Saint-Denis-Porte de Paris à la gare de Paris Rosa Parks, une balade exploratoire suivie d'un atelier participatif ont été organisés par Île-de-France Mobilités samedi 19 novembre 2022, entre 9h30 et 12h30. Des représentants de la Ville de Paris (élus et services techniques) ont participé à cette matinée, aux côtés d'Île-de-France Mobilités.

Cette rencontre avait pour principaux objectifs de présenter aux participants l'insertion des deux variantes du terminus à Rosa Parks, et de les questionner sur les avantages et les inconvénients de chacune.

La balade a débuté sur le parvis de Rosa Parks. Le parcours est visible sur le plan ci-dessous :



Pendant la balade, les participants ont parcouru avec l'équipe projet d'Île-de-France Mobilités le tracé projeté du tram. Des points d'arrêt étaient prévus pour fournir des informations spécifiques aux participants sur les deux variantes d'insertion. Les participants disposaient d'un livret présentant succinctement les points d'arrêts et leur permettant de renseigner leurs remarques. A la fin de la balade, les participants ont rejoint le Centre social et culturel pour un temps de travail collectif, de 11h à 12h30.

L'atelier participatif a permis de mettre en commun les réflexions des participants et d'affiner leurs contributions. Les participants ont travaillé en groupe de 6 à 8 personnes sur la base de supports de contribution.

Sur la base des schémas et perspectives d'insertion des variantes du terminus, les participants pouvaient indiquer les avantages et les inconvénients de chacune des 2 variantes.

L'atelier s'est terminé par un temps de restitution à la suite duquel l'équipe d'Île-de-France Mobilités a apporté des éléments de réponses.

21 personnes ont participé à la balade-atelier. Pour leur présenter le projet, étaient présents dans l'équipe d'Île-de-France Mobilités : Ana Lopez-Antolin, Emilie Coindet, Claire Dassy, Steven Bolvin et Ruben Teffo.

La Ville de Paris était représentée par les personnes suivantes : David Belliard, Antonin Grillet, Isabelle Tran, Nicole Rabetokotany, Valérie Sniter, Andréas Pilartz.

Les participants ayant travaillé sur les mêmes questions et thématiques lors de la balade et de l'atelier, une synthèse globale est présentée dans ce document (avantages et inconvénients de chacune des deux variantes).

## 2- VARIANTE A – BOULEVARD MACDONALD

### 1.1 Les avantages de la variante A

- La **proximité avec les commerces** du parvis de Rosa Parks et la perspective de **les faire vivre**
- **L'espace plus grand** à disposition et de ce fait un aménagement facilité
- La possibilité **d'étendre le parvis Rosa Parks** vers le nord, ce qui permet de déplacer son centre de gravité vers l'extérieurs de Paris (grâce notamment au lien plus proche avec la passerelle vers Aubervilliers)
- Un flux d'usagers plus important sur le **parvis de Rosa Parks** qui va permettre de **l'animer et de le dynamiser**
- L'animation du boulevard Macdonald, plutôt triste aujourd'hui
- La bonne **visibilité de la gare du RER E** grâce à l'implantation de la station juste devant la « faille »
- La connexion confortable, lisible avec le RER et le T3b
- La préservation des alignements d'arbres
- La préservation de la piste cyclable
- L'exploitation plus robuste du tram grâce à la mise en place de l'arrière gare
- L'impact limité pour les riverains et la vie de quartier
- La réduction de la circulation automobile sur le boulevard Macdonald
- Le trajet global moins long que la variante B et donc un **temps de parcours plus intéressant**
- Le **budget moins important** que pour la variante B (trajet global moins long, gestion moins complexe, etc.)

Les propositions des participants pour améliorer la variante A :

- Plusieurs personnes lors de la balade, et deux groupes durant l'atelier proposent d'**ajouter une station avenue de la Porte d'Aubervilliers** pour garantir la connexion avec les bus et la station Porte d'Aubervilliers sur le T3b
- Mettre en place une **signalétique lumineuse et/ou des deux de circulation** pour la **traversée des voies du T3b** afin d'améliorer la sécurité des cheminements piétons (l'arrivée du T3b est peu visible du fait de son tracé en « S »)
- **Inclure le tunnel de la petite ceinture** dans la réflexion sur le réaménagement pour fluidifier les flux vélos

### 2.1 Les inconvénients de la variante A

- **L'interconnexion limitée avec les bus** (suggestion d'un arrêt supplémentaire : voir partie précédente)
- Les potentiels **impacts sur la circulation automobile** (dus à la réduction de la circulation sur le boulevard Macdonald)
- L'impact sur le **stationnement**
- La **distance plus longue** pour la correspondance avec le RER E et donc un impact sur les usagers (et notamment les PMR)
- Un **cheminement à sécuriser** pour les correspondances, notamment la traversée des voies du T3b
- La **gestion potentiellement compliquée du carrefour** entre l'avenue de la Porte d'Aubervilliers et le Boulevard Ney/Macdonald, qui est déjà très congestionné (et qui le sera d'autant plus avec la suppression de voies de circulation)
- L'insertion potentielle de **nouveaux bâtiments** pour installer les **locaux d'exploitation**

- Le potentiel **conflit d'usage entre piétons et cyclistes** sur la piste cyclable qui est à proximité immédiate de la station terminus
- Le risque de **créer une fracture entre les quartiers** (même si la très grande majorité des participants pense que le tram permettra justement de créer du lien)

### 3- VARIANTE B – GASTON TESSIER

#### 3.1 Les avantages de la variante B

- La **proximité immédiate avec la gare du RER E**, qui permet une correspondance plus facile et plus courte
- Cette proximité avec le RER fait que **davantage de personnes seront susceptibles d'emprunter la ligne** pour se rendre au centre commercial le Millénaire, au Stade de France et aux autres points d'intérêt présents sur le tracé

Les propositions des participants pour améliorer la variante B :

- Envisager de mettre en place un **partage de la voirie entre le tram et le bus**, afin de ne pas dévier la ligne de bus 60

#### 4.1 Les inconvénients de la variante B

- L'impact sur la **ligne de bus 60**, qui vient d'être réorganisée et qui est structurante pour le 19<sup>e</sup> et ses habitants
- Le **budget global plus élevé** (trajet plus long, station supplémentaire, carrefour plus complexe)
- L'impact sur **les cheminements piétons** dans une rue déjà très étroite
- **L'impact sur la circulation** (déjà beaucoup de circulation sur le haut de la rue de Crimée, notamment sous le pont)
- La gestion du **carrefour rue de Crimée/rue Gaston Tessier**, déjà très complexe aujourd'hui (et où 2 ans de travaux viennent de se terminer)
- **L'abattage des arbres**, dans un quartier qui est déjà en très grand déficit d'arbres
- L'impact sur le **stationnement** pour les riverains
- La très grande proximité avec les habitations
- Les potentiels « **conflits sociaux** » à cause de la ligne de tram qui renforcerait **l'enclavement des quartiers**
- Un parcours plus long que la variante A et donc un temps de trajet global plus élevé
- Une **date de service potentiellement plus tardive** car des aménagements plus complexes à réaliser
- La correspondance moins évidente avec le T3b
- Les **nuisances sonores**, notamment dues au virage et au freinage à l'arrivée en station
- La question de **l'accès aux parkings souterrains** des résidences de la rue Gaston Tessier
- L'impact sur **les commerces et les livraisons** dans la rue Gaston Tessier
- La **position de l'arrière gare** qui « bouche » la vue sur l'entrée de la Petite Ceinture et le parc réaménagé récemment

### 4- REMARQUES GENERALES SUR LE PROJET

Quelques participants ont émis des propositions au-delà de la réflexion sur l'insertion du terminus à Rosa Parks :

- Réfléchir à l'uniformisation des gabarits des rames entre le T3 et le T8
- Envisager la **poursuite du T8 dans Paris** pour que le seul point d'échange entre Paris et la banlieue ne soit pas Rosa Parks, mais que la zone d'interface soit plus étendue (de la même manière qu'il est dommage que le T9 s'arrête à Porte de Choisy)
- Réfléchir à la possibilité de **faire passer le T8 dans le tunnel**, avec le T3b
- **Affiner le calendrier** pour permettre une mise en service plus rapide

## 5- CONCLUSIONS

David Belliard, adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie, remercie les participants et rappelle que le prolongement du T8 est un projet majeur et structurant pour le quartier. Il précise que la discussion est ouverte pour le choix de la variante d'insertion du terminus, même s'il pense que la variante A (boulevard Macdonald) semble mieux répondre aux enjeux du quartier et des usagers. Il conclut en affirmant que l'équipe municipale et celle du 19<sup>ème</sup> arrondissement soutiennent ce projet très important et travailleront étroitement avec l'équipe d'Île-de-France Mobilités.

Émilie Coindet (Île-de-France Mobilités) remercie les personnes présentes pour leur participation active à cette rencontre qui a permis de découvrir sur le terrain les deux variantes d'insertion et de réfléchir à leurs avantages et inconvénients. Tout le travail fourni sera intégré au bilan de la concertation pour alimenter le travail qui se poursuit.

Elle apporte également une précision concernant le budget : la différence de budget entre les variantes A et B est de l'ordre de 15 à 20 millions d'euros.

Elle rappelle que la concertation se poursuit en ligne jusqu'au 20 décembre et incite les participants à diffuser le lien vers la carte participative.

## ■ ANNEXE 12 – Compte-rendu de l'atelier acteurs économiques



www.tram8.fr



PROLONGEMENT

Saint-Denis Porte de Paris > Paris Gare Rosa Parks

# Compte-rendu de l'atelier en ligne du 21 novembre 2022

Ce document présente le compte-rendu de l'atelier en ligne du lundi 21 novembre 2022 organisé par Île-de-France Mobilités dans le cadre de la concertation continue sur le prolongement du Tram T8 de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks.





# Sommaire

1-	<b>Contexte.....</b>	<b>3</b>
2-	<b>Restitution des echanges.....</b>	<b>3</b>

## 1- CONTEXTE

L'atelier a été organisé dans le cadre de la concertation continue relative au prolongement du tram T8 de Saint-Denis Porte de Paris à Paris Rosa Parks. Il s'agissait de la dernière rencontre organisée dans le cadre de la concertation continue.

L'atelier a permis :

- D'informer les participants sur les nouvelles composantes du projet et ses évolutions depuis la concertation préalable ;
- De répondre aux questions des participants sur le projet ;
- D'interroger les participants sur les enjeux de l'arrivée du tramway pour leurs entreprises, leur secteur, leurs salariés, etc.

L'atelier s'est déroulé lundi 21 novembre 2022 de 11h à 12h en visio-conférence. Il était ouvert à tous mais spécifiquement destiné aux acteurs économiques du secteur. Huit participants étaient présents.

## 2- RESTITUTION DES ECHANGES

L'atelier a débuté par une présentation des modalités de la concertation continue et du projet de prolongement du T8. Les participants ont ensuite pu adresser leurs questions à l'équipe projet d'Île-de-France Mobilités. Si la discussion était libre, l'ensemble des échanges ont porté sur les variantes de terminus à Rosa Parks.

### Échanges

**Participant : Les propositions qui prévoyaient d'implanter le terminus du T8 sur le parvis Rosa Parks ont-elles été écartées ?**

L'équipe projet d'IDFM revient sur les différentes options qui avaient été envisagées :

- La variante se terminant sur le pont de la Rue d'Aubervilliers n'était pas envisageable : les appareils de voie auraient été situés dans une pente à 4% ce qui ne permettait pas d'assurer la robustesse du fonctionnement de la station terminus. Il n'était également pas possible d'installer d'arrière-gare, ce qui est apparu au fur et à mesure des études comme une obligation compte-tenu de la configuration de la ligne. Enfin, ce choix d'implantation ne permettait pas de réaliser des correspondances efficaces.
- Une autre variante a été étudiée en schéma de principe. Elle permettait d'arriver sur le parvis Rosa Parks en empruntant la rue Césaria Evora. Cette variante a finalement été abandonnée pour plusieurs raisons. D'abord parce que la rue Césaria Evora est une rue très étroite mais également parce que cette implantation aurait impliqué un croisement avec la ligne du T3b. Or, le T8 comme le T3b sont deux lignes à forte fréquence : leur croisement représenterait donc un risque pour leur exploitation. Enfin, cette variante impliquait d'installer l'arrière-gare dans un des tunnels situés sous le faisceau ferroviaire ce qui remettait en cause les aménagements d'une promenade linéaire de la petite ceinture qui avaient permis de reconstituer un corridor écologique. Cette variante a finalement été écartée.

Les études ont finalement abouti à l'impossibilité d'installer le terminus du T8 sur le parvis Rosa Parks.

**Plaine Commune : La variante Gaston Tessier présente plus d'avantages. Elle permettra une intermodalité efficace qui améliorera la situation des entreprises qui connaissent aujourd'hui des difficultés de recrutement sur le territoire de Plaine Commune. Elle demande qu'un espace suffisant pour le passage des véhicules de secours soit assuré sur la rue Gaston Tessier.**

**SPL Paris et Métropole Aménagement : Quel sera l'impact de l'arrivée du T8 sur les arbres si la variante Gaston Tessier est retenue ?**

Réponse d'IDFM : Sur la rue Gaston Tessier, toute la rangée de nouveaux arbres située du côté de la gare serait impactée. Tous les arbres situés côté sud en face de l'entrée de la gare seraient également abattus du fait de l'implantation de la gare. La variante Gaston Tessier étant la plus longue, d'autres arbres seraient

Concertation prolongement T8 – Compte-rendu de l'atelier en ligne du 21 novembre 2022

aussi impactés sur la rue d'Aubervilliers. Une soixantaine d'arbres supplémentaires devraient être abattus par rapport à la variante Macdonald.

**SPL Paris et Métropole Aménagement : Quel sera l'impact de l'arrivée du T8 sur le secteur Rosa Parks en termes de circulation automobile ?**

Réponse d'IDFM : Les flux de circulation sur le carrefour rue de Crimée vont se reporter sur la Porte de la Villette et la Porte d'Aubervilliers, ces reports étant plus importants avec la variante Gaston Tessier. En effet, cette variante implique une insertion axiale du tramway ce qui impacte fortement le fonctionnement du carrefour entre les boulevards des Maréchaux (Ney et Macdonald) et l'avenue de la Porte d'Aubervilliers. La variante Gaston Tessier est donc plus impactante en termes de circulation et cela au-delà même du périmètre du projet.

**SPL Paris et Métropole Aménagement : Quel impact de l'insertion du tramway sur la ZAC Gare des Mines, et la trame verte entre la Place Skanderbeg et le pont de la rue d'Aubervilliers, selon qu'elle soit axiale ou latérale ?**

Réponse d'IDFM : Le projet de la ZAC Gare des Mines a bien été pris en compte dans chacune des variantes. Sur cette partie du programme, IDFM travaille encore pour proposer une cohérence sur toute sa longueur. L'idée est de requalifier l'axe entre Aubervilliers et Paris en créant une vraie continuité des aménagements et du paysage. En termes d'impact paysager, la variante Gaston Tessier ne peut fonctionner qu'avec une insertion axiale du tramway ce qui implique un abattage d'arbres plus conséquent sur l'ensemble du linéaire et de plus grandes difficultés de circulation.

**Icade : Les deux variantes vont-elles être soumises à l'enquête publique ?**

Réponse d'IDFM : L'ensemble des variantes étudiées seront présentes dans le dossier d'enquête publique mais une seule fera l'objet de l'enquête publique. La concertation continue permet donc d'alimenter l'analyse d'IDFM des avantages et inconvénients de chacune d'elles, et de choisir laquelle apparaît comme étant la plus satisfaisante et devant être présentée.

**Optimhome : La variante Macdonald présente beaucoup d'avantages. Comment ont été appréciées ses conditions de connexion ?**

Réponse d'IDFM : Les deux variantes remplissent les conditions d'une interconnexion efficace. En plus de présenter un réel intérêt pour le fonctionnement du pôle, la variante Macdonald permet d'assurer une correspondance de moins de 5 minutes pour rejoindre, porte à porte, l'entrée du terminus T8 depuis la sortie du RER E. Si la variante Gaston Tessier permet une interconnexion immédiate, elle présente en revanche de nombreux défis en termes de réalisation, d'exploitation et de fonctionnement.

**Plaine Commune : Quelle est la distance quai à quai entre le tramway T8 et le RER E ? Tous les usagers ne se déplacent en effet pas à la même allure.**

Réponse d'IDFM : Deux paramètres seront indiqués afin de prendre en compte la diversité de types d'usagers : la distance et le temps de parcours estimé pour un usager moyen.

## Conclusion

Pour conclure les échanges, l'équipe IDFM invite les participants à relayer la plateforme participative autour d'eux. Elle annonce la publication du bilan prochainement et remercie les participants pour leur présence.