



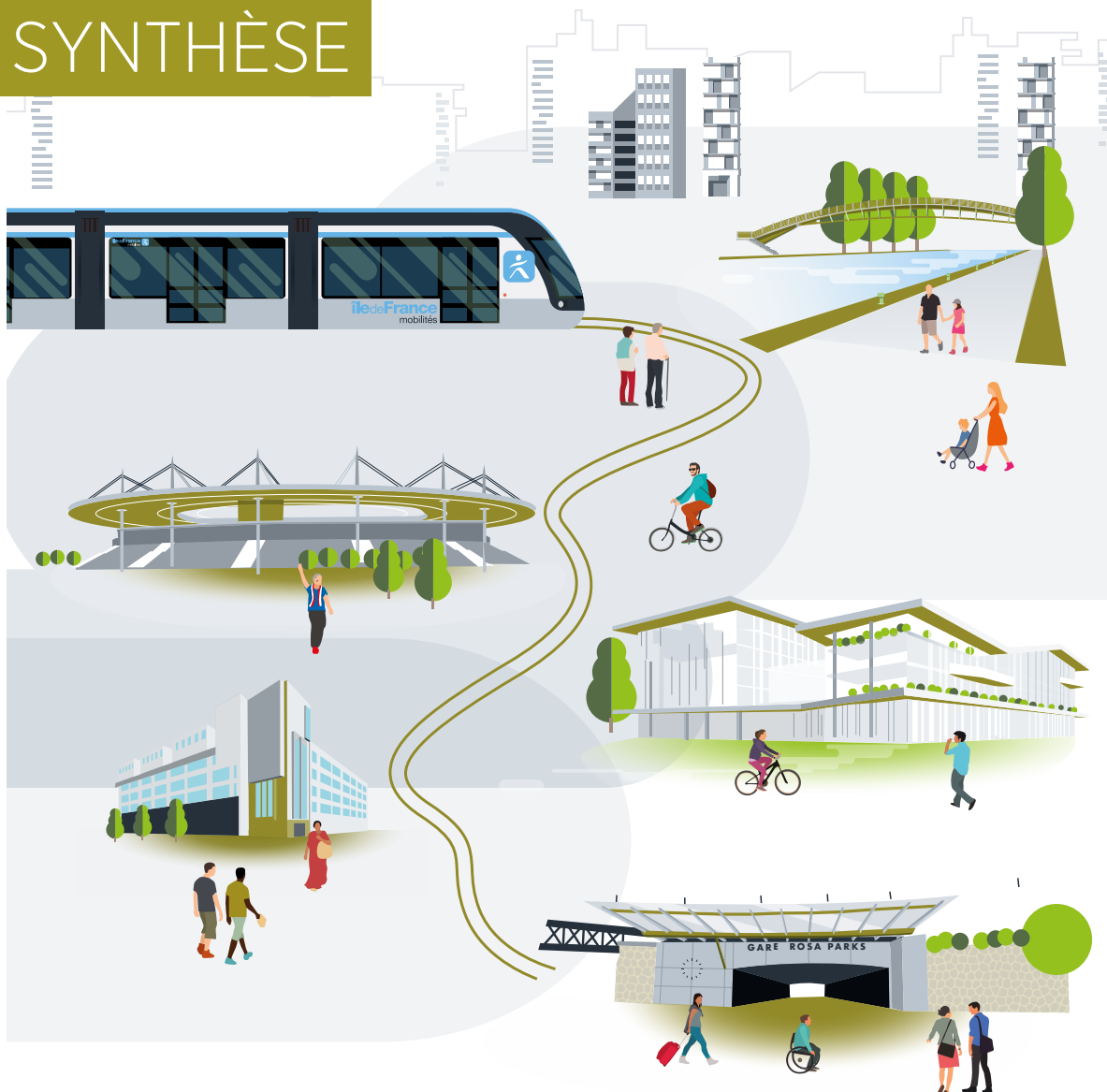
PROLONGEMENT

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

SYNTHÈSE



www.tram8.fr



Sommaire

1. INTRODUCTION	3
2. LES MODALITÉS DE CONCERTATION	4
2.1 Les rencontres d'information avant la concertation	4
2.2 Les moyens d'information et de mobilisation	4
2.3 Les temps d'échanges	4
2.4 Une concertation préalable sous l'égide de la CNDP	4
3. LA SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION	5
3.1 L'opportunité du projet	6
3.2 Le tracé général et les stations	6
Le prolongement dans Paris	7
La station Pressensé et les mesures conservatoires	7
Les variantes d'insertion du terminus à Rosa Parks	7
3.3 Les conditions de déplacement	7
3.4 Les impacts du projet	8
4. ORIENTATIONS POUR LA SUITE DES ÉTUDES	9

1. Introduction

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.

2. Les modalités de concertation

La concertation sur le prolongement du tram T8 s'est déroulée du 9 septembre 2019 au 26 octobre 2019. Les modalités de concertation ont 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.

2.1 Les rencontres d'information avant la concertation

- **27 mai 2019** : Forum « Le Campus à portée de main » organisé par le Campus Condorcet
- **4 juin 2019** : Événement de Plaine Commune Promotion à La Fabrique du Métro

2.2 Les moyens d'information et de mobilisation

- Une **affiche de mobilisation**
- Un **dépliant**, composé d'un volet carte T détachable permettant de donner son avis sur le projet
- Un **dossier de concertation**
- Une **vidéo explicative**
- Un **site internet dédié au projet**, sur lequel les participants pouvaient déposer leurs avis
- Une page d'information sur le **site internet de la CNDP**
- Une **campagne sur les réseaux sociaux** : une page Facebook du projet
- Un **kit de communication** numérique
- Un **communiqué de presse**

2.3 Les temps d'échanges

- **Trois rencontres de proximité**, devant la gare du RER B La Plaine Stade de France, à la station Saint-Denis Porte de Paris, et sur le parvis de la gare Paris Rosa-Parks.
- **Une visite de site le long du tracé**, de la station du RER D Stade France Saint-Denis jusqu'au Cours du Ru de Montfort.
- **Deux ateliers participatifs**, à Saint-Denis et à Rosa-Parks.

2.4 Une concertation préalable sous l'égide de la CNDP

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 Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a désigné Fatima Ouassak comme garante de la concertation préalable du projet de prolongement du tram T8. Elle s'est engagée à :

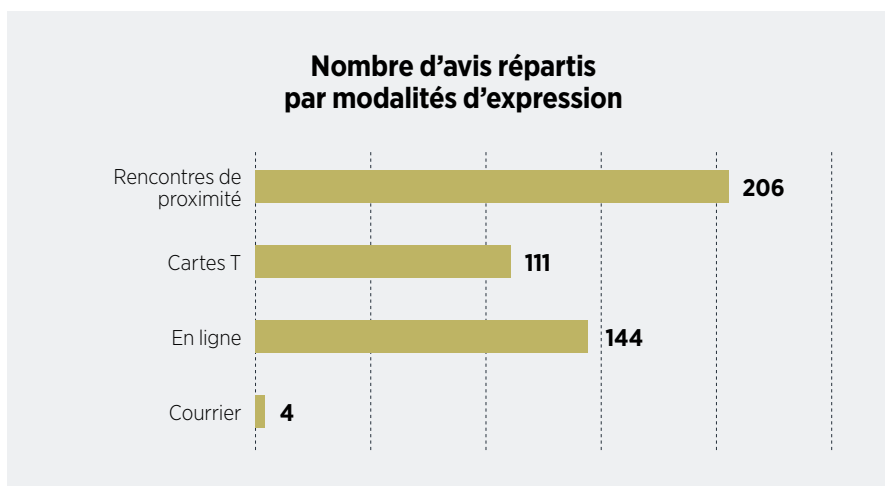
- Veiller aux engagements pris par les acteurs et notamment par le maître d'ouvrage ;
- S'informer et faire des suggestions sur les modalités de la concertation mises en œuvre par le maître d'ouvrage ;
- Observer et analyser le déroulement de la concertation pour vérifier que les modalités (objet, durée, etc.) soient respectées de 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 vient en complément du présent bilan de concertation préalable d'Île-de-France Mobilités.

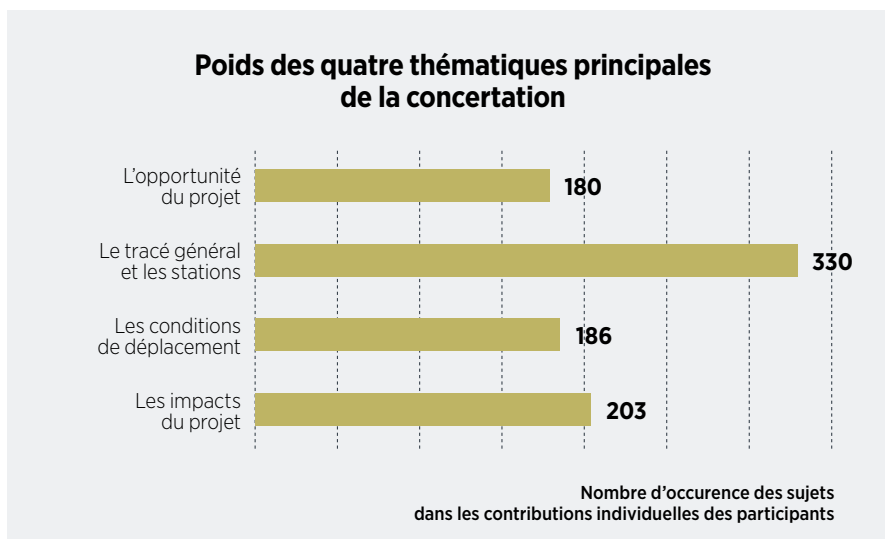
3. La synthèse des avis exprimés pendant la concertation

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.

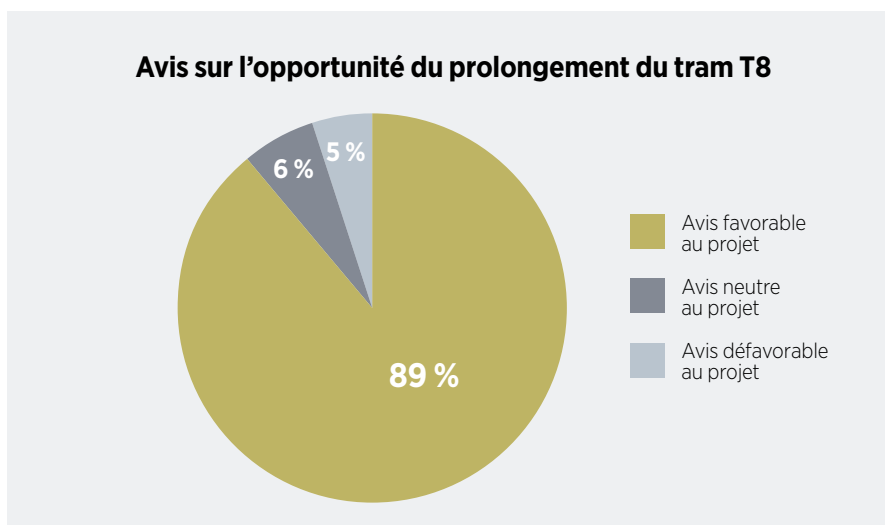
En outre, en dehors des réunions publiques, 465 avis individuels ou institutionnels ont été récoltés (rencontres de proximité, cartes T, en ligne, courriers).



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



3.1 L'opportunité du projet



Pour l'essentiel des participants à la concertation, le prolongement du tram T8 est perçu comme un projet utile et positif, notamment pour améliorer la desserte d'un territoire très peu desservi aujourd'hui. Quelques participants questionnent néanmoins l'opportunité du projet, notamment en raison du risque d'incivilités et de délinquance.

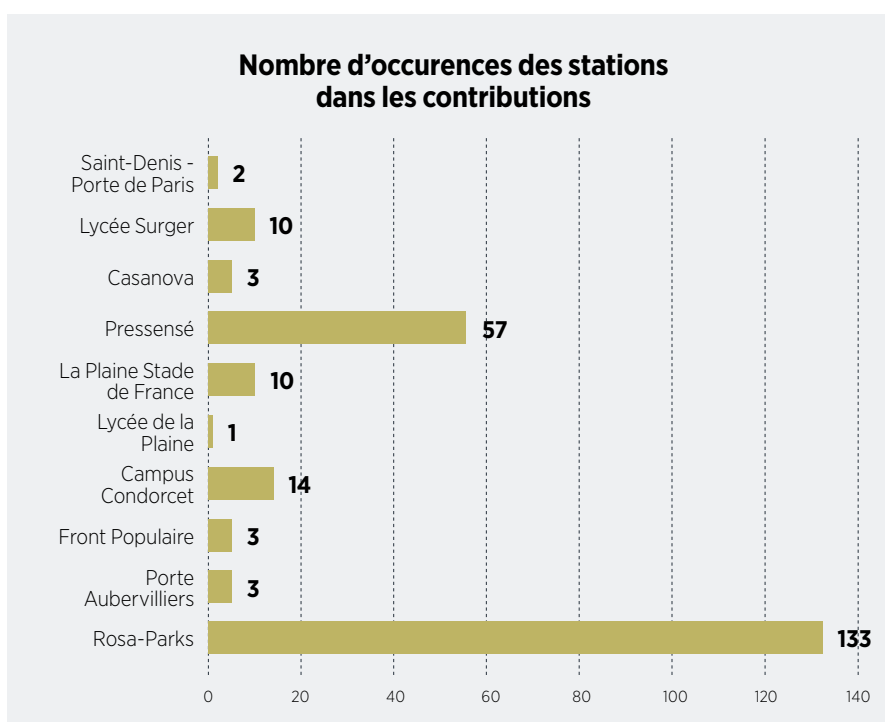
La question du **coût global du projet** n'a été abordée que de manière marginale.

La question du **calendrier du projet** a été abordée à de nombreuses reprises par les participants, notamment en lien avec les nombreux projets en cours dans le secteur et l'arrivée des Jeux Olympiques en 2024.

3.2 Le tracé général et les stations

Dans l'ensemble, les participants ont estimé que le tracé du prolongement du tram T8 était judicieux, même si des ajustements de parcours et de desserte ont été proposés.

Les stations Pressensé et Rosa-Parks ont concentré l'essentiel des contributions :



Le prolongement dans Paris

Le projet d'un prolongement dans Paris a été évoqué par plusieurs contributeurs, principalement des associations. Le prolongement sur la Petite Ceinture a été évoqué à de nombreuses reprises, questionnant ainsi les variantes d'insertion du terminus à Rosa Parks. Le prolongement vers la station du métro 7 Corentin Cariou a également été évoqué.

La station Pressensé et les mesures conservatoires

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.

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.

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.

Très peu de participants expriment leur soutien pour les mesures conservatoires, mais s'ils le font, c'est notamment avec l'argument de ne pas allonger le temps de trajet. Par ailleurs, certaines personnes comprennent l'utilité des mesures conservatoires, pour ne réaliser la station que lorsqu'elle pourra être rentable.

Les variantes d'insertion du 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 pu exposer les avantages et les inconvénients des deux variantes proposées à la concertation. Les arguments présentés ne font pas ressortir une variante plus adaptée que l'autre. La variante choisie devra évoluer grâce aux éléments recueillis lors de la concertation.

Plusieurs participants ont donc estimé qu'aucune des deux variantes proposées n'était satisfaisante, et ont proposé des variantes d'insertion supplémentaires : notamment l'arrivée du tram T8 sur le parvis de la gare Rosa-Parks grâce à une rampe ou grâce à l'utilisation du tunnel et des voies du tram T3b.

3.3 Les conditions de déplacement

De nombreuses contributions ont concerné les conditions de déplacement proposées par ce projet de prolongement, notamment via les thématiques suivantes :

- **La rapidité, le confort et la sécurité du mode** : la rapidité du mode de déplacement tramway et le fait qu'il n'est pas impacté par les embouteillages ont été mis en avant, notamment au regard des difficultés que rencontrent les lignes du bus du secteur. Le tramway est un mode pratique, non polluant et agréable pour de nombreux participants.
- **Les correspondances et l'intermodalité** : 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 ont été saluées par les participants. Plusieurs participants demandent néanmoins l'optimisation des distances et des temps de correspondance entre les différentes lignes.
- **Les modes doux** : les futurs aménagements cyclables le long du prolongement ont été largement évoqués pendant la concertation. Beaucoup de participants ont salué l'effort entrepris pour faciliter et sécuriser les déplacements vélos. Cependant, certains ont estimé que le projet restait trop peu ambitieux sur la continuité cyclable, et se sont exprimés en faveur d'un parcours plus direct et rapide, qui ne suivrait pas le parcours du prolongement.
- **L'accessibilité** : la concertation a permis de rappeler l'importance de garantir l'accessibilité pour tous à ce mode de transport, qui passe par des aménagements spécifiques sur les rames et les stations, et des correspondances facilitées.

3.4 Les impacts du projet

La concertation a enfin permis de mieux comprendre les attentes et craintes des participants concernant l'impact du projet de prolongement sur son environnement. Les thématiques suivantes ont notamment été abordées :

- **Les autres lignes de transport** : pour plusieurs participants, le prolongement du tram T8 permettra de désengorger des lignes de transport aujourd'hui saturées.
- **La circulation automobile et le stationnement** : pour certains, le projet s'inscrit dans une dynamique globale de réduction de la place de la voiture particulière. Plusieurs contributions transcrivent néanmoins une préoccupation quant aux impacts sur la circulation routière, certaines voies étant déjà saturées. La suppression de places de stationnement sur le territoire traversé par le projet a également suscité l'inquiétude de plusieurs participants.
- **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.
- **La végétation** : Les participants appellent à conserver les arbres là où l'insertion du tramway le permet, même s'ils comprennent la nécessité d'abattre certains arbres du fait de l'implantation des infrastructures liées notamment à l'alimentation électrique du tramway. Concernant la végétalisation des secteurs traversés, les participants aimeraient que l'aménagement du tramway permette de développer les espaces verts le long du parcours.
- **Les nuisances** : les participants ont évoqué les travaux comme une des principales nuisances découlant du projet de prolongement du tram T8, notamment car de nombreux chantiers sont en cours ou à venir sur le territoire. La question des nuisances sonores a également été évoquée (dans les virages là où le tramway prend de la vitesse).
- **L'insertion du tram** : enfin, des questions plus spécifiques d'insertion du tramway à des endroits précis ont été évoquées, avec par exemple le franchissement du canal Saint-Denis ou l'insertion du tramway rue des Fillettes.

4. 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.