

DEPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS
COMMUNES DE SAINT-DENIS, AUBERVILLIERS,
PARIS 18 et 19^e ARRONDISSEMENTS ET VILLETANEUSE

**PROLONGEMENT SUD DU TRAMWAY T8
DE SAINT-DENIS-PORTE DE PARIS
A LA GARE RER E ROSA PARKS A PARIS**

**Enquête publique unique
portant
sur la déclaration d'utilité publique du projet
et la mise en compatibilité
du document d'urbanisme de Plaine Commune**

RAPPORT D'ENQUÊTE UNIQUE

Paris, le 7 octobre 2024

Commission d'enquête :
Présidente : Marie-Claire EUSTACHE
Membres titulaires : Sylvaine FREZEL et Roberto PELI
Membre suppléant : Guy VELLA

Le rapport d'enquête unique comprend 3 documents :

DOCUMENT 1 : RAPPORT

ANALYSE ET RESUME DE L'ENQUETE UNIQUE

CHAPITRE 1	GENERALITES
CHAPITRE 2	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE
CHAPITRE 3	ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS
CHAPITRE 4	ANNEXES

DOCUMENT 2 : CONCLUSIONS ET AVIS

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET AVIS

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE DUP
CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU_i DE PLAINE COMMUNE

DOCUMENT 3 : PIECES JOINTES

DOCUMENT 1

TABLE DES MATIERES

GLOSSAIRE	9
CHAPITRE 1	13
GENERALITES.....	13
PREAMBULE	15
OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE	17
CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE UNIQUE	17
<i>Le contexte de l'enquête.....</i>	<i>17</i>
Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.....	17
Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)	19
Le Plan Local des Déplacements de Plaine Commune.....	20
Le Nouveau Grand Paris des transports (Plan de Mobilisation + Grand Paris Express)	21
Le Contrat de Plan État - Région	21
Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune et de la Métropole du Grand Paris.....	22
Les Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Plaine Commune et de Paris..	23
<i>Les textes applicables</i>	<i>23</i>
Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.....	23
Une évaluation socio-économique obligatoire.....	23
Un projet soumis à étude d'impact	24
Un projet soumis à enquête publique.....	25
Une enquête « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »	25
L'avis de l'Autorité environnementale portant sur le projet de prolongement du T8 et la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune	26
Réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune	27
Les mesures de concertation mises en œuvre	28
<i>Les autorisations à l'issue de l'enquête.....</i>	<i>31</i>
La déclaration de projet	31
La déclaration d'utilité publique (DUP)	32
La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)	32
<i>Mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet.....</i>	<i>33</i>

L'expropriation	33
Législation « Loi sur l'eau »	34
Législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)	36
Coupe et abattage d'arbres au titre du code de l'urbanisme	36
Coupe et abattage d'arbres au titre du code de l'environnement	36
Autorisation au titre de la protection des monuments historiques	37
Saisine du service régional de l'archéologie préventive	38
Autorisation d'urbanisme	38
Autorisation d'occupation temporaire du domaine public	38
Dossier de sécurité	39
Bruit de chantier	39
Construction et mise en service	39
DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET	41
<i>Les acteurs du projet</i>	<i>41</i>
Maîtrise d'ouvrage	41
Financeurs	41
Autres collectivités concernées	41
<i>Présentation de l'opération</i>	<i>42</i>
Historique	42
Objectifs	43
<i>Les caractéristiques du projet</i>	<i>44</i>
Caractéristiques principales	44
Ouvrages à réaliser	45
Le chantier	50
Calendrier prévisionnel de réalisation	51
Coût et financement du projet	52
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	53
COMPOSITION DU DOSSIER PRESENTE POUR L'ENQUETE UNIQUE	55
<i>Les pièces du dossier d'enquête publique unique</i>	<i>55</i>
<i>Composition du dossier :</i>	<i>55</i>
<i>Documents complémentaires mis à disposition du public</i>	<i>58</i>
<i>Commentaires de la commission d'enquête sur les dossiers soumis à enquête unique</i>	<i>59</i>
CHAPITRE 2	63
ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE	63
DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	65
ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE	65
<i>Réunions de travail</i>	<i>65</i>
<i>Réunions avec les partenaires du projet et les élus locaux</i>	<i>65</i>
<i>Visites des lieux</i>	<i>76</i>
<i>Arrêté Inter-Préfectoral</i>	<i>76</i>
<i>Durée de l'enquête unique</i>	<i>76</i>
<i>Réception du public</i>	<i>76</i>
<i>Permanences de la commission d'enquête</i>	<i>77</i>
<i>Participation du public par voie électronique</i>	<i>78</i>

PUBLICITE DE L'ENQUETE UNIQUE	79
<i>Mesures de publicité officielle légale</i>	79
<i>Parutions légales dans les journaux</i>	79
<i>Mesures de publicité complémentaires</i>	79
<i>Réunion publique</i>	80
DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE	82
<i>Registres d'enquête</i>	82
<i>Clôture de l'enquête unique</i>	82
<i>Observations du public inscrites sur l'ensemble des registres d'enquête, courriers et courriels reçus</i>	82
<i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>	82
<i>Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage et ses compléments</i>	83
<i>Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique</i>	83
<i>Conclusions du déroulement de l'enquête unique</i>	83
CHAPITRE 3	85
ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS	85
EXAMEN DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	87
<i>Avis de l'Autorité environnementale</i>	87
<i>Préambule</i>	87
<i>Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale</i>	87
<i>Mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage</i>	88
<i>Commentaires de la commission d'enquête</i>	90
EXAMEN DE L'AVIS DES DIFFERENTS SERVICES CONSULTES	91
<i>Réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme</i>	91
<i>Examen de la concertation inter-administrative</i>	92
OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE UNIQUE	94
<i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>	94
<i>Observations orales</i>	94
<i>Observations écrites</i>	94
<i>Bilan global</i>	95
EXAMEN DES OBSERVATIONS	95
<i>Remarque liminaire</i>	95
<i>Thèmes développés</i>	96
EXAMEN DES OBSERVATIONS ENQUÊTE DUP	98
<i>Thème 1 : Le tracé</i>	98
➤ <i>Le tracé retenu pour le prolongement sud</i>	98
➤ <i>Le terminus</i>	111
➤ <i>Les stations</i>	150
➤ <i>Le SMR</i>	161
➤ <i>Les ouvrages d'art et locaux techniques</i>	165
➤ <i>Les prolongements ultérieurs de la ligne</i>	178
<i>Thème 2 : Les travaux (impacts temporaires)</i>	196
➤ <i>Le calendrier de réalisation</i>	196
➤ <i>Le chantier</i>	202

➤ La circulation et le stationnement	226
<i>Thème 3 : Les impacts permanents</i>	233
➤ Impacts fonciers et périmètre du projet	233
➤ Impacts sur la santé humaine : pollutions atmosphérique, sonore, vibrations et électromagnétisme	244
➤ Impacts sur l'environnement : impacts visuels sur le paysage et le patrimoine, sur les arbres d'alignement et mesures compensatoires	263
➤ Impacts sur la ressource en eau	279
<i>Thème 4 : L'accessibilité</i>	288
➤ La circulation	288
➤ Le stationnement	297
➤ Accès aux parcelles partiellement impactées	303
➤ Les modes actifs	310
<i>Thème 5 : L'offre de service</i>	337
➤ Intermodalité	337
➤ Exploitation de la ligne : Fréquence – Horaire - Tarification	343
<i>Thème 6 : Sécurité, sûreté</i>	350
➤ Sécurité liée à l'exploitation	350
➤ Sûreté dans les rames et les stations	356
<i>Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet</i>	360
➤ Le coût du projet et l'optimisation de la dépense publique	360
➤ Les effets économiques locaux	364
➤ La fréquentation	369
<i>Thème 8 : Divers</i>	374
➤ Information du public et mise à disposition des documents de l'enquête	374
➤ Jardin partagé Cristino Garcia	379
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE PLAINE COMMUNE	381
CHAPITRE 4	383
ANNEXES	383
ANNEXES	385
DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS ET COURRIERS	387
PROCES VERBAL DE SYNTHESE	433

Glossaire

De nombreux sigles et acronymes apparaissent tout au long du rapport. La liste ci-dessous permet d'en retrouver la signification :

ABF	Architecte des Bâtiments de France
Ae	Autorité environnementale
ANTONIN	Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures (modèle)
ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
AVP	Avant-Projet
BASIAS	Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Services
BSPP	Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris
BT	Basse Tension
CDG	(Aéroport) Charles de Gaulle
CDT	Contrat de développement territorial
CD 93	Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis
CEREMA	Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CNDP	Commission Nationale du Débat Public
CPER	Contrat de Plan État-Région
CPRU	Convention Programmée de Renouvellement Urbain
DEP	Dossier d'Enquête Publique
DEUP	Dossier d'Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique
DiRIF	Direction Interdépartementale des Routes Île-de- France
DOCP	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales
DOG	Document d'Orientations Générales
DOO	Documents d'Orientations et d'Objectifs
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DRIEAT	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France
DTT	Distributeur de Titres de Transport
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EGT	Enquête générale des transports
EMGP	Entrepôts des magasins généraux de Paris
ENS	Espaces Naturels Sensibles
EP	Études Préliminaires
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPFIF	Établissement Public Foncier Ile-de-France
EPIC	Établissement Public à caractère Industriel et Commercial
EPMC	Dossier d'Études Préalables et Mesures Conservatoires (dossier)
EPT	Établissement Public Territorial
FNAUT	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
GIP	Groupe d'intérêt public
GPRU	Grand projet de renouvellement urbain
GPE	Grand Paris Express
GLO	Gabarit Limite d'Obstacle
HP/HPM/HPS	Heure de Pointe / Heure de Pointe du Matin / Heure de Pointe du Soir
HTA	Haute Tension A : moyenne tension pour le transport de l'électricité à l'échelle locale

ICPE	Installations Classées Protection de l'Environnement
IdFM	Île-de-France Mobilités
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
ISDI	Installation de Stockage de Déchets Inertes
ISDND	Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux
JO	Jeux Olympiques
JOP	Jeux Olympiques et Paralympiques
LAC	Ligne Aérienne de Contact
LOM (loi)	Loi d'Orientation des Mobilités
MECDU	Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme
MOBIdF	Plan des Mobilités en Île-de-France 2024 – 2030
MOP	Maîtrise d'Ouvrage Publique
MOS	Mode d'occupation des sols
MR	Matériel Roulant
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale
NPRU / PRU	(Nouveau) Programme de Renouvellement Urbain
NPNRU/PNRU	(Nouveau) Programme National de Rénovation Urbaine
OAP	Opération d'Aménagement Programmé
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PCC / PCL	Poste de Commande Centralisé / Poste de Commande en Ligne
PDUiF	Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France
PEF	Poste Électrique Force
PL	Poids-Lourds
PLD	Plan Local de Déplacements
PLU / PLUi	Plan Local d'Urbanisme / Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PPRn	Plan de Prévention des Risques naturels
PPRi	Plan de Prévention des Risques Inondation
PR	Poste de Redressement
PRO (études)	Projet (niveau d'étude)
RD	Route départementale
RER	Réseau Express Régional
RIF	Région Île-de-France
RMS	Réseau Multi-Services
RTE	Réseau de Transport d'Electricité
SAE	Système d'Aide à l'Exploitation
SAEIV	Système d'Aide à l'Exploitation et à l'information voyageurs
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDIC	Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables
SDP	Schéma de Principe
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Île-de-France
SDRIF-E	Schéma Directeur Environnemental de la Région Île- de-France
SGP	Société du Grand Paris
SIAAP	Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne
SIV	Système d'Information Voyageur

SLT	Signalisation Lumineuse Tricolore
SMR	Site de Maintenance et de Remisage
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Écologique
SST	Sous-station électrique (idem PR)
STRMTG	Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
TCO	Tableau de Contrôle Optique
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TE	Transport Exceptionnel
THT	Très Haute Tension
TMD	Transport de Marchandises Dangereuses
TRI	Taux de Rentabilité Interne
VAN	Valeur actualisée Nette
VIF ((réseau)	Réseau Vélo Ile-de-France (anciennement réseau RER-Vélo, RER-V)
VL / VP	Véhicules Légers / Véhicules Particuliers
UVP/H	Unités de Véhicules Particuliers par Heure
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté

DOCUMENT 1

CHAPITRE 1

GENERALITES

PREAMBULE

Le présent rapport relate le travail de la Commission d'enquête chargée de procéder à l'enquête publique unique en vue de la réalisation du prolongement sud du tramway T8 sur les territoires des communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Villetaneuse, des 18^e et 19^e arrondissements de Paris, portant sur :

- **La déclaration d'utilité publique** pour l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du prolongement sud du tramway T8 de Saint-Denis-Porte de Paris à la gare RER E Rosa Parks à Paris ;
- **Et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** de Plaine Commune.

La Commission a été désignée par ordonnance de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Montreuil à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis.

Les membres titulaires et suppléant de la Commission ont été choisis sur des listes d'aptitudes départementales révisées annuellement. Par ailleurs :

« Ne peuvent être désignées comme commissaires enquêteurs ou comme membres de la Commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête. »

Cette disposition législative ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance totale de la Commission, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées des commissaires enquêteurs, la loi n'en fait pas mention se contentant de renvoyer à un décret d'établissement des listes d'aptitudes départementales aux fonctions de commissaire enquêteur.

La compétence et l'expérience des commissaires enquêteurs ne s'apprécient pas seulement au plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celui du droit des enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent également, à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout commissaire enquêteur.

Il n'est pas nécessaire que le commissaire enquêteur soit un expert et s'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès-qualité. En effet l'expert est un auxiliaire de justice et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif. Le commissaire enquêteur n'a aucune borne à sa mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête et il lui est demandé de peser, de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel donc subjectif.

De même le commissaire enquêteur n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

La Commission s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, à partir des observations relevées dans les registres ou des courriers adressés à la présidente de la Commission, des questions qu'elle a apporté tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées, après avoir souhaité recevoir et obtenu les commentaires et avis techniques des personnalités concernées sur les observations faites par le public, la Commission d'enquête, après avoir longuement pesé les arguments, a rendu in-fine un avis motivé en toute conscience et en toute indépendance pour chacune des enquêtes susnommées.

OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE

Enquête publique unique en vue de la réalisation du prolongement sud du tramway T8 sur les territoires des communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Villetaneuse, des 18^e et 19^e arrondissements de Paris, portant sur :

- **La déclaration d'utilité publique** pour l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du prolongement sud du tramway T8 de Saint-Denis-Porte de Paris à la gare RER E Rosa Parks à Paris ;
- **Et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** de Plaine Commune.

Plusieurs enquêtes suivront, une fois les études plus avancées : enquête parcellaire, autorisation environnementale (regroupant la « loi sur l'eau » relative aux incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique, Installation classée pour la protection de l'environnement, dérogation espèces protégées, coupes et abattages d'arbres... en fonction des seuils techniques de chacune des rubriques atteints et du régime d'autorisation dont relève le projet).

CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE UNIQUE

Le contexte de l'enquête

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est le document de planification d'urbanisme à l'échelle régionale, cadre de référence des politiques et des décisions d'urbanisme, fixant les orientations fondamentales de l'aménagement de l'Ile-de-France et présentant l'objectif de croissance maîtrisée de la région et les objectifs généraux en matière d'environnement, de cadre urbain et de réseaux de transport.

Il a été approuvé par l'État par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, publié le 28 décembre 2013 au Journal Officiel. Le SDRIF a été modifié pour permettre la réalisation du Cluster des médias, à Dugny, pour les Jeux 2024 qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) portée par l'État (arrêté préfectoral n° 2019-1904 du 15 juillet 2019).

Le SDRIF a notamment pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, pour coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région.

Le SDRIF 2030 promeut la solidarité et l'attractivité dans le respect des ressources territoriales. Cette vision stratégique de la région Ile-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- *Relier-structurer : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité ;*
- *Polariser-équilibrer : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire ;*
- *Préserver-valoriser : la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées.*

La traduction spatiale du SDRIF vise une meilleure organisation et une réelle solidarité territoriale de la métropole francilienne.

Les principes de localisation de l'urbanisation nouvelle sont fondés sur des objectifs de développement durable en vue de limiter les consommations énergétiques et les consommations d'espace pour une meilleure efficacité du système interne de la métropole. Il s'agit de limiter les déplacements automobiles et les extensions urbaines.

L'accent est mis sur la densification des espaces urbains existants et la mutation des friches. La priorité à donner aux aménagements des espaces les mieux desservis est affirmée. Le principe d'intensification urbaine qui s'appuie notamment sur la densification, la compacité et l'accessibilité, guide l'ensemble de la démarche du SDRIF.

Le SDRIF fixe les objectifs en matière :

- De construction de logements (70.000 nouveaux logements par an) ;
- De développement des transports en commun (construction des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express et amélioration des réseaux existants) ;
- De développement économique ;
- De répartition plus équilibrée des emplois ;
- De préservation des espaces naturels et agricoles.

Le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement. Le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local. Il n'a pas vocation à se substituer aux servitudes de natures diverses qui pourraient s'imposer localement et qui devront être prises en compte par les collectivités.

La réalisation du Tramway T8 Saint-Denis – Épinay / Villetaneuse (T8 Nord) et son prolongement à la gare RER E Rosa-Parks sont inscrits à horizon du « Plan de Mobilisation pour les transports » au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

Le Tramway T8 et son prolongement sont également mentionnés dans le SDRIF en tant que levier de développement pour les « territoires d'intérêt métropolitain » de Paris et de La Plaine Saint-Denis.

Il est notamment indiqué que « la création de la gare du RER E Rosa-Parks et l'interconnexion à terme du réseau de tramways T3/T8, accéléreront le réaménagement du secteur de la porte d'Aubervilliers ».

Le SDRIF fait l'objet d'une procédure de révision (élaboration du SDRIF-Environnemental à l'horizon 2040) qui tient compte du projet T8 Sud.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)

Le PDUIF a été arrêté le 15 décembre 2000, en application de la Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Energie (LAURE) de 1996.

Il définit les principes d’organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Élaboré par Ile-de-France Mobilités, le PDUIF a été mis en révision et passé en enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013. Il a été approuvé le 19 juin 2014 par délibération du Conseil Régional du 11 juillet 2014.

Le PDUIF coordonne à l’échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d’exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l’aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l’ensemble des modes de transport d’ici 2020.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l’air et l’engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d’ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

- Une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- Une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d’une part, la protection de l’environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d’autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement.

Le PDUIF a ainsi identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d’action porte sur la période 2010-2020. Les actions à mettre en œuvre :

- Défi 1 : construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]. PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF ;
- Défi 2 : rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9] ;
- Défis 3 et 4 : redonner à la marche de l’importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3] ;
- Défi 5 : agir sur les conditions d’usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6] ;
- Défi 6 : rendre accessible l’ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2] ;
- Défi 7 : rationaliser l’organisation des flux de marchandises et favoriser l’usage de la voie d’eau et du train [Actions 7.1 à 7.5] ;
- Défi 8 : construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF (pas d’actions) ;
- Défi 9 : faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3].

Les transports collectifs constituent en effet une alternative essentielle aux modes individuels motorisés, plus vertueux du point de vue environnemental en termes d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores rapportées au nombre de passagers transportés.

Pour ce faire, le PDUIF retient pour principe d'action de :

- Développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande ;
- Renforcer la qualité du service offert aux voyageurs, et en particulier la fiabilité et le confort du voyage ;
- Faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs et, en particulier, améliorer les conditions d'intermodalité.

Au sein des neuf actions du défi 2 du PDUIF, rendre les transports collectifs plus attractifs, l'action 2.3 : Tramways et T Zen : une offre de transport structurante, propose la création du Tramway T8 entre la gare RER E Rosa Parks – Saint-Denis (Porte de Paris) – Epinay-sur-Seine – Villetaneuse.

Le PDUIF fait actuellement l'objet d'une procédure de révision (« Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030 ») qui intègre la réalisation du projet de prolongement du Tramway T8.

Le Plan Local des Déplacements de Plaine Commune

Un Plan Local de Déplacements (PLD) a pour objectif d'organiser au mieux les différents modes de déplacements. Il décline et précise le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) élaboré par la Région Ile-de-France, à un niveau plus local. Il définit les actions prioritaires et les aménagements qui seront engagés dans les années à venir pour faciliter les déplacements de tous.

Adopté en 2008, mis en révision en 2014, et approuvé en dernière version en octobre 2016, le PLD de Plaine Commune a notamment pour objectifs :

- Une réduction de 2% des déplacements motorisés en 10 ans ;
- Une augmentation de l'usage des transports collectifs et des déplacements à vélo par le changement des pratiques et le développement du réseau de tramway et d'itinéraires cyclables.

Le programme d'actions est présenté autour de 5 axes :

- Axe 1 : favoriser les déplacements à pied et à vélo
- Axe 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Axe 3 : Maîtriser la circulation automobile et le stationnement
- Axe 4 : Rationnaliser l'organisation du transport de marchandises

Il est identifié dans l'**axe 2 « rendre les transports collectifs plus attractifs »** : *« Le projet de Tramway T8 a été conçu dès sa naissance comme un trait d'union entre le nord et le sud de Plaine Commune, jusqu'à Paris. Depuis 2014, le T8 relie Epinay-sur-Seine, Villetaneuse et Saint-Denis Porte de Paris. Son prolongement à la gare RER E Rosa Parks est indispensable au développement de la Plaine Saint-Denis, au désenclavement de quartiers tels que Franc-Moisin/ Bel-Air, à la desserte de nombreux équipements et au maillage entre les pôles de transport. »*

À ce titre, le T8 Sud s'inscrit dans les objectifs du Plan local de Déplacements de Plaine Commune.

Le Nouveau Grand Paris des transports (Plan de Mobilisation + Grand Paris Express)

Le Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France, initié en 2009 par la Région et les départements d'Île-de-France, doit permettre à la fois de remettre à niveau le réseau de transport existant, d'améliorer sa fiabilité au quotidien, et de réaliser les infrastructures nécessaires au développement de la région capitale. Le projet de Tram'Y (renommé depuis Tramway T8) figure parmi les opérations du plan de mobilisation à poursuivre dans le cadre du programme des lignes de tramway arrêté dans le protocole État-Région.

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, modifiée par la Loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, et notamment l'article 21.

Le Grand Paris, selon la loi du 3 juin 2010, est « *un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France (...), et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. (...)*

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État. Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial, définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.»

Le Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP) a été approuvé par décret du 24 août 2011.

Depuis le 6 mars 2013, le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France pour les transports et le métro du Grand Paris Express sont rassemblés en un seul projet le « Nouveau Grand Paris ».

Le Nouveau Grand Paris, engagé en 2013, est l'ambitieux projet de modernisation et de développement des transports d'Île-de-France. Il vise à améliorer les déplacements de tous les Franciliens et renforcer l'attractivité des zones en fort développement, en articulant de manière cohérente les besoins de modernisation et d'extension du réseau existant, ainsi que la création de nouvelles lignes de métro automatique :

- Une liaison directe entre Paris et l'aéroport Roissy- Charles de Gaulle (CDG Express) ;
- Le Grand Paris Express avec 4 nouvelles lignes de métro (lignes 15, 16, 17 et 18) et des prolongations de lignes existantes (lignes 11 et 14).

Le Tramway T8 figure ainsi dans le réseau global du Nouveau Grand Paris, cette fois dans son intégralité, d'Épinay / Villetaneuse jusqu'à Rosa Parks.

Le Contrat de Plan État - Région

Les Contrats de Plan État-Région (CPER) sont des documents par lesquels l'État et une région hiérarchisent et s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants d'aménagement du territoire tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. Ils se projettent pour une durée d'environ 6 ans et sont donc remis à jour régulièrement.

Le Tramway T8 (alors appelé Tram'Y) commence à être mentionné dans le CPER de l'Île-de-France 2000 – 2006 (4^{ème} génération de contrats), sur le parcours Saint-Denis – Épinay / Villetaneuse.

Il est repris dans le CPER suivant (2007 – 2013), pour un engagement rapide des travaux (avec les grandes lignes du financement). Le CPER 2015 – 2020 se félicite de la mise en service du T8 entre Saint-Denis et Épinay / Villetaneuse en 2014, et évoque pour la première fois le lancement des études pour le prolongement à Rosa Parks, tout en donnant un horizon de démarrage des travaux post-2020.

À noter enfin que le dernier CPER 2021 – 2027 n'inclut pour l'instant aucun volet « Transport », faute d'accord entre la Région et l'État. Le Contrat précédent a donc été prolongé par avenant pour cette large thématique.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune et de la Métropole du Grand Paris

La zone d'étude fait partie du périmètre du SCoT de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007, modifié le 15 décembre 2009 et mis en compatibilité le 17 décembre 2013. Les communes de Aubervilliers et Saint-Denis appartiennent à ce SCoT.

Il définit quatre grandes orientations :

- L'appui sur son identité de banlieue populaire : valoriser ses atouts pour le futur ;
- L'éco-renouvellement urbain : appliquer les principes écologiques au renouvellement urbain ;
- L'« intensité urbaine » : rendre les espaces urbains à la fois plus compacts, de plus grande qualité et plus vivants ;
- L'appui sur les espaces publics pour développer l'aménagement du territoire.

Le DOG (Document d'orientation générale) traduit de façon opérationnelle le projet.

Le projet s'inscrit dans les orientations du SCoT traduit dans le DOG : « Structurer le territoire, ses centralités et le réseau d'équipements et de services autour des pôles d'échange de Transports en Commun », « Intégrer les grandes infrastructures dans le fonctionnement urbain » et « Améliorer la qualité de l'air ».

Le projet T8 Sud s'inscrit donc dans les orientations du SCOT de Plaine Commune.

La zone d'étude fait également partie du périmètre du SCoT de la Métropole du Grand Paris, approuvé le 13 juillet 2023. Les communes de Paris, Aubervilliers et Saint-Denis sont situées dans le périmètre de ce SCoT.

Le DOO (Document d'orientation et d'objectifs) traduit le SCoT de façon opérationnelle.

Le projet s'inscrit dans les orientations de ce SCoT traduites dans le DOO: « Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports collectifs et tisser des liens entre territoires. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible », « Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde », et « Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement ». Le projet T8 Sud ne s'oppose pas à l'accomplissement des autres orientations.

Le projet T8 Sud s'inscrit donc dans les orientations du SCoT de la Métropole du Grand Paris.

Les Plans Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Plaine Commune et de Paris

Le Plan Climat Air Énergie Territorial est un document cadre de planification et de coordination de la transition énergétique et de lutte contre le changement climatique sur le territoire.

Plaine Commune s'est doté en mars 2010 d'un Plan Climat Énergie Territorial (PCET) qui visait principalement les secteurs des mobilités et des bâtiments. En 2015, en lien avec la dynamique de la COP21, les élus ont souhaité réaffirmer l'engagement du territoire et accélérer la stratégie territoriale de lutte contre le changement climatique. Cette accélération s'est traduite par l'adoption de la Résolution d'engagements communs pour la sauvegarde du climat et l'amélioration de la qualité de vie à Plaine commune.

Dès 2007, Paris s'est dotée d'un Plan Climat volontaire et ambitieux visant à réduire à long terme les émissions de gaz à effet de serre.

Le Nouveau Plan Climat Air Énergie de Paris de 2017 comporte 500 mesures dans plusieurs domaines d'actions (bâtiment, transports, énergie, alimentation, déchets, cadre de vie, mobilisation, finance...), et vise la neutralité carbone 2050. Il constitue une mise en œuvre concrète des engagements pris par la France lors de la COP 21.

Jusqu'en 2020, la Ville a accéléré les actions définies dans le précédent Plan climat afin d'atteindre ses objectifs (réduire de 25% les émissions de GES et les consommations énergétiques de Paris, avoir 25% d'énergies renouvelables dans la consommation d'ici 2020 par rapport à 2004) et répondre à l'urgence de la transition écologique.

D'ici 2030 un plan d'actions opérationnel est en cours de mise en œuvre dans l'objectif de réduire de 50% les émissions de GES, de 35% les consommations et d'atteindre 45% d'énergies renouvelables. Enfin, l'objectif d'ici 2050 est de construire une ville neutre en carbone et 100% à énergies renouvelables.

Le projet T8 Sud en tant que projet de transport en commun s'inscrit dans les objectifs des Plans Climat Air Énergie Territorial.

Les textes applicables

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La mise en œuvre de l'opération de prolongement sud du Tramway T8 nécessite des acquisitions foncières pouvant amener à des expropriations, le cas échéant. C'est ainsi que l'enquête publique conduite est celle préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, qui est régie par les articles L123-1 et suivants du Code de l'environnement et R.112-4 et suivants du Code de l'expropriation.

Une évaluation socio-économique obligatoire

Conformément au décret n°84-617 du 17 juillet 1984 modifié, pris en application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (LOTI), applicable

à la présente opération (projet d'infrastructure de transport dont le coût est égal ou supérieur à 83 084 714,39 €), elle est soumise aux obligations posées par ce décret en terme d'évaluation des grands projets d'infrastructure, notamment la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel.

Le projet T8 Sud se trouve ainsi soumis aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport au titre des articles L.1511-2 à L.1511-4 et R1511-1 à R1511-10 du code des transports. Le coût étant supérieur à 83 M€ il est également soumis à une évaluation économique et sociale qui doit être jointe au dossier de l'enquête publique.

Le financement de l'État et de ses établissements n'étant pas susceptible de dépasser 100 M€ pour cette opération, le dossier d'évaluation socioéconomique du projet n'est pas soumis à l'avis du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI).

L'évaluation socio-économique figure en pièce H du dossier d'enquête.

Un projet soumis à étude d'impact

Selon l'article L.123-2 du code de l'environnement, *« font l'objet d'une enquête publique préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur exécution, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement exécutés par des personnes publiques ou privés devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L.122-1 »*.

L'article R.122-2 du code de l'environnement indique : *« I. – Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas, en application du II de l'article L. 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau. »*

Le projet T8 Sud, proposant la création de 5,7 km d'infrastructure linéaire, entre dans la catégorie de projets « 7. Transports guidés de personnes » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement et dans la sous-catégorie « Tramways, métros aériens et souterrains, funiculaires ou lignes analogues » des projets soumis à évaluation environnementale systématique.

Par ailleurs, le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) du Tramway T8 est actuellement identifié comme une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement – ICPE (déclaration).

Le projet T8 Sud, intégrant l'extension et l'adaptation du SMR existant pour les besoins du prolongement, entre dans le cadre de la catégorie de projet « 1. Installations classées pour la protection de l'environnement » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Il entre dans la sous-catégorie des projets soumis à examen au cas par cas.

Le projet T8 Sud, soumis à évaluation environnementale, fait donc l'objet d'une étude d'impact. Cette dernière s'accompagne systématiquement d'une enquête publique ayant pour objet d'assurer l'information et la participation du public conformément à l'article L123-2 du code de l'environnement. L'étude d'impact constitue la **Pièce F** du dossier d'enquête publique.

Cette étude d'impact permet, après une description de l'état initial du site, d'apprécier les conditions d'insertion dans l'environnement, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de la réalisation du projet. Elle doit aussi justifier le choix du parti d'aménagement retenu parmi les variantes envisagées.

L'étude d'impact permet :

- D'aider le maître d'ouvrage à concevoir un projet respectueux de l'environnement ;
- D'aider l'autorité chargée de l'instruction administrative du dossier à la prise de décisions ;
- D'informer le public et de recueillir ses observations.

Un projet soumis à enquête publique

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L122-1 du Code de l'environnement, une enquête publique est requise, conformément aux articles L123-2 et R123-1 du Code de l'environnement. Elle est régie par les articles R123-2 à R123-27 du Code de l'environnement.

Conformément à l'article L. 123-6 du code de l'environnement, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2 du même code, relatif aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, il peut être procédé à une **enquête unique**, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête.

L'enquête publique menée est ainsi une enquête publique unique, portant à la fois sur l'utilité publique du projet de prolongement, emportant mis en compatibilité du PLUi de Plaine Commune.

L'article L. 123-1 du code de l'environnement indique que *« l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision »*.

Dans ce cas, le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces exigées au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet.

Une enquête « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »

Selon l'article L 153-54 du code de l'urbanisme, le projet T8 Sud faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique et nécessitant une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune :

- L'enquête publique portera *« à la fois sur l'utilité publique (...) de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence »* ;
- La réalisation de l'opération est soumise à l'examen conjoint du projet de mise en compatibilité par l'État, l'Établissement Public Territorial Plaine commune et les personnes publiques associées.

De plus, d'après l'article R.104-13 du code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité, notamment si la mise en compatibilité *« emporte les mêmes effets qu'une révision »*. De ce fait, la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune est soumise à évaluation environnementale systématique car il implique la diminution d'une zone naturelle et porte sur un périmètre de plus de 5 hectares.

Île-de-France Mobilités a donc réalisé une évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité des PLU. Cette évaluation est présentée dans la **pièce F**, du dossier d'enquête.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par l'autorité administrative compétente de l'État lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise.

Le dossier de mise en compatibilité du PLU, est présenté dans la **pièce G** du dossier d'enquête.

Cette mise en compatibilité sera éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête puis approuvée par la déclaration d'utilité publique.

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune.

La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune pour les communes concernées par le projet, conformément à l'article R.153-14 du code de l'urbanisme.

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies par le code de l'urbanisme.

L'avis de l'Autorité environnementale portant sur le projet de prolongement du T8 et la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune

Les articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement imposent désormais l'intervention de « *l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement* » dans la conduite des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Cette autorité administrative de l'État exerce une fonction de garant, axée sur la bonne prise en compte des enjeux environnementaux par les maîtres d'ouvrages et les autorités décisionnelles.

En vertu de l'article L122-1 IV du code de l'environnement : « *La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public.* »

L'article R.122-7 du code de l'environnement prévoit donc que l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet transmet pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation à l'Autorité environnementale.

Le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme comprenant les éléments de l'article R.104-18 du code de l'urbanisme est également soumis pour avis à l'autorité environnementale compétente.

Dans le cadre d'une procédure commune d'évaluation environnementale portant à la fois sur l'étude d'impact d'un projet et sur le rapport d'incidence environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, l'autorité environnementale unique est celle compétente pour le projet (article R.122-27 du code de l'environnement).

En application de l'article R.122-6 I-3 du code de l'environnement, la **mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable** est identifiée comme l'autorité environnementale compétente pour le projet T8 Sud.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, le plan ou le programme. Pour les projets, l'avis porte sur l'étude d'impact, et pour les plans et programmes (mise en compatibilité des documents d'urbanisme), l'avis porte sur le rapport des incidences environnementales.

Cet avis vise à éclairer le public, le commissaire enquêteur et l'autorité chargée d'approuver le projet, plan ou programme sur les enjeux environnementaux du projet. Par ailleurs, cet avis incite également le maître d'ouvrage à modifier ou améliorer son projet, le cas échéant.

L'Autorité environnementale se prononce dans les deux mois (ou trois mois pour certaines autorités) suivant la saisine par le préfet (article R.122-7 II du code de l'environnement). L'avis est réputé sans observation s'il n'a pas été émis dans ce délai.

L'avis est rendu public par voie électronique sur le site internet de la MRAe ainsi que sur le site internet de l'autorité chargée de le recueillir. Cet avis figure également dans le dossier d'enquête publique (**Pièce J**), il intègre le cas échéant les avis mentionnés ci-après ainsi que la réponse et les compléments apportés par le maître d'ouvrage.

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie par le préfet de la Seine-Saint-Denis et par Ile-de-France Mobilités, pour rendre un avis sur le projet de prolongement du T8 Sud et le projet de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial (EPT) de Plaine Commune, à l'occasion de la mise en compatibilité par déclaration de projet et sur leurs évaluations environnementales datées d'août et septembre 2023. Elle a rendu son avis le 17 janvier 2024.

Réponse du maître d'ouvrage à l'Avis de l'Autorité environnementale

Le pétitionnaire a établi un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, mémoire qui était joint au dossier d'enquête publique unique (pièce J).

L'avis de l'Ae et la réponse de la maîtrise d'ouvrage sont examinés à la fin du chapitre 3 du présent rapport.

Réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune

Conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme avec le projet ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, des établissements publics de coopération intercommunale compétents, des communes concernées et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative du préfet en charge de l'instruction de la demande de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Cette réunion fait l'objet d'un procès-verbal qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Conformément à l'article R.153-13, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique (Pièce J : Annexes, concertations et avis sur le projet).

Les mesures de concertation mises en œuvre

- Le projet T8 Sud étant soumis à évaluation environnementale, une concertation préalable a été organisée en application du code de l'environnement (article L 121-8 et suivants).
Par délibération du 13 février 2019, Île de France-Mobilité a approuvé les modalités de la concertation préalable du projet. Celle-ci s'est déroulée du 9 septembre au 26 octobre 2019.
Le bilan de cette concertation a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 5 février 2020. Il est joint au présent dossier d'enquête (pièce J).
- Par ailleurs, le projet T8 Sud étant soumis à évaluation environnementale, une concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été organisée, en application du code de l'urbanisme (article L 103-2).
Celle-ci a été organisée par voie électronique du 24 avril au 24 mai 2023 selon des modalités approuvées en conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 20 avril 2023.
Le bilan de cette concertation a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 28 juin 2023. Il est joint au présent dossier d'enquête (pièce J).

Historique des concertations

Les principales étapes de concertation précédant l'enquête publique sont présentées dans le tableau ci-après. Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur au moment de leur réalisation, elles ont porté sur différents sujets et se sont déroulées dans des temporalités et selon des modalités différenciées, en fonction des objectifs respectifs poursuivis.

Date	Etape et synthèse
13 février 2019	Approbation du DOCP et définition des modalités de la concertation préalable par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.
Du 9 septembre au 26 octobre 2019	Concertation préalable du projet T8 Sud Sous l'égide d'une garante nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et selon les modalités prévues par le code de l'environnement, la concertation a associé l'ensemble des personnes concernées par le projet à l'évaluation de l'opportunité du projet et à la définition de ses caractéristiques principales. Cette étape de concertation a permis de confirmer l'opportunité du projet et a contribué à définir le programme de l'opération. Le bilan est disponible sur le site internet du projet. Deux sujets restaient en suspens à l'issue de cette phase de concertation : > L'intégration d'une dixième station sur le tracé : proposition de mesures conservatoires pour sa création ultérieure jugée non satisfaisante ; > L'insertion du terminus de Rosa Parks : pas de franche adhésion du public sur l'une ou l'autre des deux variantes présentées.
5 février 2020	Approbation du bilan de la concertation préalable et définition des modalités de la concertation continue en phase Schéma de Principe par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités.
Du 5 novembre au 20 décembre 2022	Concertation continue du projet en phase Schéma de Principe Conformément aux engagements d'Île-de-France Mobilités dans le cadre du bilan de la concertation préalable, cette nouvelle phase de dialogue avait pour objectifs de présenter les évolutions du projet aux habitants et aux usagers, et de recueillir à nouveau leur avis, en particulier sur : > Les nouvelles variantes d'insertion du terminus à Rosa Parks ; > Les impacts actualisés de l'insertion du tramway ; > Les possibilités d'amélioration du projet. Cette nouvelle étape de concertation a permis de finaliser l'arbitrage sur l'insertion du Terminus et d'identifier les points d'attention à retenir pour la suite des études.

Date	Etape et synthèse
20 avril 2023	Définition des modalités de la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour le projet T8 Sud par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.
Du 24 avril au 24 mai 2023	Concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour le projet T8 Sud Selon les modalités prévues par le code de l'urbanisme, la concertation a associé l'ensemble des personnes concernées aux réflexions portant sur la future adaptation des documents d'urbanisme afin d'autoriser la réalisation du projet le cas échéant.
28 juin 2023	Approbation du bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour le projet T8 Sud par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Principales étapes de concertation précédant l'enquête publique (source : dossier d'enquête publique)

Évolution du projet dans le cadre de la concertation

➤ Le projet présenté en concertation préalable

Lors de la concertation de 2019, le projet présentait le prolongement du tronc commun du Tramway T8 d'environ 5,5 kilomètres depuis la Porte de Paris à Saint-Denis jusqu'à la gare RER E de *Rosa Parks*, traversant 3 communes (Saint-Denis, Aubervilliers et Paris).

Il comprenait 9 nouvelles stations, 1 station optionnelle et l'extension du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de l'actuel Tramway T8 à Villeteuse.

Deux grandes variantes étaient présentées à la concertation concernant le terminus à la gare *Rosa Parks* : l'une plaçait l'arrivée du Tramway T8 sur la rue d'Aubervilliers (variante A DOCP), l'autre sur le trottoir Sud boulevard Macdonald (variante B DOCP).

Compte-tenu de la prééminence de l'enjeu de la localisation et de la qualité des correspondances, aucune de ses variantes ne considérait le besoin d'une configuration de terminus avec arrière-gare.

La concertation préalable a confirmé l'opportunité du projet, fortement attendu et a montré l'adhésion du public aux enjeux et objectifs définis par Île-de-France Mobilités.

Il est également ressorti de la concertation :

- Un accord général sur le tracé proposé, accompagnant le développement du territoire et permettant une correspondance efficace avec les lignes de transport ferré ;
- Le souhait d'une mise en œuvre de la station « Pressensé » en même temps que les autres stations (demande de levée des mesures conservatoires) ;
- Des avis partagés concernant les variantes de tracé et de localisation du terminus de Rosa Parks : aucune des variantes ne se démarquant et ne répondant de manière pleinement satisfaisante à l'enjeu principal de la qualité de l'interconnexion et de l'accessibilité PMR avec le Tramway T3b et le RER E (problématique de gestion des dénivelés pour la variante A et absence de co-visibilité pour la variante B). De plus, l'impact de la variante B sur les arbres était jugé inacceptable ;
- Des attentes concernant le développement de cheminements sécurisés pour les modes actifs et la végétalisation et la préservation des arbres présents le long du tracé ;
- Une attention à porter aux impacts du projet sur la circulation automobile et sur le stationnement ;
- Des attentes concernant les prochaines étapes de réalisation et le maintien d'une concertation continue.

Tenant compte des avis exprimés dans le cadre de la concertation préalable, Île-de-France Mobilités a confirmé la poursuite du projet, en s'engageant à :

- Privilégier la réalisation d'une station supplémentaire afin d'améliorer la desserte du quartier du Franc-Moisin par le T8, dès sa mise en service et adapter le positionnement de cette station et de celles adjacentes selon les besoins ;

- Approfondir les études relatives au terminus à la gare Rosa Parks en privilégiant le principe de la variante A, sous une forme optimisée et en recherchant 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 ;
 - 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 ;
 - Mener des études détaillées relatives aux effets du projet sur les conditions de circulation routière et de stationnement.
- Le projet présenté en concertation continue
- Sur la base des études préliminaires en phase Schéma de Principe, le projet présenté lors de la concertation continue portait sur un prolongement du tronc commun du Tramway T8 d'environ 5,7 kilomètres depuis la Porte de Paris à Saint-Denis jusqu'à la gare RER E de *Rosa-Parks*, traversant trois communes (Saint-Denis, Aubervilliers et Paris).
- Il comprenait désormais 10 nouvelles stations, intégrait toujours l'extension du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de l'actuel Tramway T8 à Villetaneuse et prévoyait des itinéraires cyclables continus.
- Deux nouvelles grandes variantes de terminus étaient présentées à la concertation continue : l'une plaçait l'arrivée du Tramway T8 sur la voirie du Sud boulevard Macdonald côté Sud (variante A SDP), l'autre sur la rue Gaston Tessier (variante B SDP), face à l'entrée Sud de la Gare de RER E.
- Les deux nouvelles variantes présentées constituaient dans les deux cas des optimisations substantielles des variantes envisagées en DOCP. Chacune présentait des avantages et des inconvénients qui ont été débattus avec les acteurs du territoire lors de la concertation préalable. Île-de-France Mobilités a également profité de cet approfondissement pour trouver des solutions d'insertion permettant de réduire l'impact sur le patrimoine arboré et d'assurer des itinéraires cyclables cohérents, avec notamment la mise en œuvre d'un itinéraire cyclable dissocié sur une partie du tracé.
- Les avis exprimés et les questions posées qui contribuent à enrichir le projet en concertation continue, ont conduit Île-de-France Mobilités à s'engager à :
- **Retenir le principe d'insertion de la variante A de terminus à Paris – Rosa-Parks** (sur le **boulevard Macdonald**), en cherchant à améliorer la lisibilité, la sécurité, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et la qualité des correspondances via le parvis de la gare, et en préservant la qualité urbaine de ce dernier ;
 - **Respecter la volonté des habitants de n'envisager l'abattage d'arbres et la dégradation du patrimoine arboré que si, et seulement si, aucune alternative n'est possible et de planter de nouveaux arbres au plus près possible de l'impact**, notamment en végétalisant largement le tracé (arbres, plateforme végétalisée, etc.) et en diversifiant le patrimoine paysager (diversité des essences et variété des strates) ;
 - **Porter une attention particulière à la sécurité des usagers et des riverains le long du tracé** : (luminosité des stations, vidéosurveillance, signalisation) dans la suite des études ;
 - **Donner la priorité aux transports collectifs**, notamment les couloirs de bus, et aux mobilités actives et poursuivre le dialogue avec les entités responsables du plan de circulation afin d'aboutir à un partage satisfaisant des différents modes aux abords du tracé. La question du plan de circulation des bus sera particulièrement importante, cet enjeu ayant été abordé à de nombreuses reprises par les participants lors de la concertation continue ;

- **Dimensionner l'offre de stationnement vélo au plus près des attentes des usagers et articuler soigneusement le projet avec le réseau Vélo Île-de-France** (réseau VIF, anciennement dénommé RER-Vélo ou RER-V).

Les autorisations à l'issue de l'enquête

La déclaration de projet

Au terme de L. 122-1 du code de l'expropriation, la déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement.

Conformément à l'article L126-1 du code de l'environnement, lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du code de l'environnement, l'autorité de l'État ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, dans un délai qui ne peut excéder un an, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet doit mentionner :

- L'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête ;
- Les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.

Elle prend également en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le résultat de la consultation du public.

Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet, destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites.

Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'expropriation, si l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité territoriale, d'un de ses établissements publics ou de tout autre établissement public, l'autorité compétente de l'État demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé pour se prononcer, l'autorité compétente de l'État décide de la déclaration d'utilité publique.

Par conséquent conformément à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation, Île-de-France Mobilités prendra dans délai de 6 mois à compter de la clôture de l'enquête une délibération portant déclaration de projet.

Lorsque l'opération est déclarée d'utilité publique, la légalité de la déclaration de projet ne peut être contestée que par voie d'exception à l'occasion d'un recours dirigé contre la déclaration d'utilité publique.

Les vices qui affecteraient la légalité externe de cette déclaration sont sans incidence sur la légalité de la déclaration d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique (DUP)

La déclaration d'utilité publique est l'acte administratif qui offre au maître d'ouvrage la possibilité de procéder à l'acquisition des immeubles ou des droits réels immobiliers nécessaires à la réalisation de l'opération déterminée d'intérêt générale. Elle s'inscrit dans la phase administrative de la procédure de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle peut également permettre, si besoin, d'approuver une mise en compatibilité des documents d'urbanismes applicable sur le territoire d'implantation du projet.

L'utilité publique sera déclarée par arrêté inter-préfectoral dans les conditions prévues par les articles L.121-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, la décision prendra en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public.

Conformément à l'article L.122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en cas d'atteintes à l'environnement par le projet, la déclaration d'utilité publique comporte les mesures ERC mentionnées à l'article L.122-1-1 du code de l'environnement.

La déclaration d'utilité publique précisera également le délai pendant lequel les expropriations devront être réalisées, si nécessaires, ainsi que le bénéficiaire de l'expropriation. Les effets de la Déclaration d'Utilité Publique pourront éventuellement être prorogés une fois pour une durée au plus égale à celle fixée initialement.

L'arrêté inter-préfectoral emportant déclaration d'utilité publique pour le projet T8 Sud sera cosigné par les préfets concernés.

L'arrêté emportant déclaration d'utilité publique peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Montreuil, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune.

La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune pour les communes concernées par le projet, conformément à l'article R.153-14 du code de l'urbanisme.

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies par le code de l'urbanisme.

Mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet

L'avancement des études (Études d'Avant-projet et de Projet) serviront de support à plusieurs procédures administratives nécessaires à l'engagement des travaux et à la réalisation du projet :

- L'enquête parcellaire, l'arrêté de cessibilité et les ordonnances d'expropriation ;
- La déclaration ou l'autorisation au titre de la loi sur l'eau (procédure de l'autorisation environnementale) ;
- Le diagnostic archéologique - si prescrit par le préfet de région accompagné ou non de fouilles préventives ;
- Les autorisations d'occupation temporaire du domaine public ;
- La déclaration au titre de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ;
- La demande d'autorisation préalable aux travaux au titre du code du patrimoine ;
- Les éventuelles autorisations d'urbanisme : déclarations préalables, permis de démolir / construire ;
- Les dossiers de sécurité ;
- Le dossier de bruit de chantier ;
- La demande d'autorisation de coupes et abattages d'arbres au titre du code de l'urbanisme et du code de l'environnement.

L'expropriation

La procédure d'acquisition foncière par expropriation est définie par le code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique :

- Enquête parcellaire et arrêtés de cessibilité : articles L. 131-1, L. 132-1 à L. 132-4 et R. 131-1 à R. 131-14 et R.132-1 à R.132-4 du code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique ;
- Fixation et paiement des indemnités : articles L. 321-1 à L. 321-6 ; L. 322-1 à L. 322-13 et L. 323-1 à L. 323-4 du code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique.

Ces acquisitions foncières par expropriation sont possibles par la déclaration d'utilité publique. Une fois la DUP obtenue, l'article L1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique exige, pour qu'une expropriation puisse survenir, « *qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées.* »

A cet effet, un dossier d'enquête parcellaire doit être constitué et une enquête parcellaire diligentée.

L'enquête parcellaire

Cette dernière a pour objet de déterminer précisément :

- Les parcelles à acquérir ;
- Les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droits réels et les autres intéressés.

Cette enquête est ouverte par arrêté préfectoral, en application de l'article R.131-3 du code de l'expropriation.

Elle est organisée par les préfets des départements concernés, chaque préfet organisant une enquête pour les parcelles concernées sur son territoire. L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise les conditions d'organisation de l'enquête. Il fait l'objet d'une publicité préalable par voie de presse et d'affichage. Il est notifié à chacun des propriétaires connus l'avis de dépôt du dossier d'enquête à la mairie. Les propriétaires peuvent consigner leurs éventuelles observations sur le registre ouvert à cet effet. Ils peuvent également les remettre ou les adresser au commissaire enquêteur qui les joint au registre.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres sont clos et signés par le maire de la commune concernée et transmis dans les 24 heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur. Celui-ci adresse le procès-verbal de l'enquête après avoir entendu toutes les personnes susceptibles de l'éclairer et donne alors son avis sur l'emprise de l'ouvrage projeté. L'avis du commissaire enquêteur est transmis aux préfets.

L'arrêté de cessibilité

Postérieurement à la clôture de l'enquête, les préfets, déclarent cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire. Les résultats de l'enquête parcellaire prennent donc la forme d'un arrêté de cessibilité, qui contient toutes les précisions nécessaires à la réalisation de l'expropriation. Les propriétaires sont informés par notification individuelle et sont appelés individuellement à prendre connaissance du dossier en mairie pour la cession des parcelles identifiées.

L'arrêté de cessibilité permettra le transfert de propriété des parcelles qui y sont mentionnées, soit par voie de cession forcée (ordonnance d'expropriation rendue par le Juge de l'expropriation qui permet de transférer la propriété au profit de l'expropriant), soit par voie amiable (cession amiable postérieure à la DUP ou ordonnance de donner acte pour les cessions amiables antérieures à la DUP). L'indemnisation des propriétaires et des éventuels locataires interviendra soit par voie amiable, soit par voie judiciaire (compétence du Juge de l'expropriation)

D'une manière générale, le Maître d'ouvrage recherche un accord amiable pour les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet sur la base de l'estimation de la Direction de l'immobilier de l'Etat (DIE) (anciennement France Domaine).

Législation « Loi sur l'eau »

Le projet impliquera la création d'une nouvelle surface imperméabilisée et nécessitera le redimensionnement du réseau d'assainissement urbain et la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques. En fonction des études de détail, ces aménagements spécifiques seront détaillés et pourront nécessiter un **dossier de police des eaux** établi par Île-de-France Mobilités au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement. Ils pourront relever, soit du régime de la déclaration, soit du régime de l'autorisation.

- En cas de déclaration, le dossier de police des eaux sera transmis au préfet coordonnateur par le département de Seine-Saint-Denis. Le préfet adressera au département de Seine-Saint-Denis un récépissé de déclaration indiquant la possibilité de démarrer les travaux, assorti, le cas échéant, des prescriptions applicables. Dans ce cas, l'étude d'impact devra être actualisée, une mise à disposition du public par voie électronique remplacera l'enquête publique. Enfin, le préfet remettra son récépissé de déclaration dans un délai maximal de 9 mois à compter de sa saisine (Article R.122-8 code de l'environnement).

- En cas d'autorisation, le projet sera soumis à autorisation environnementale en application des dispositions législatives prévues aux articles L181-1 et suivants du code de l'environnement.

Dans le cas où les modifications du projet ou les évolutions substantielles nécessiteraient la mise à jour de l'étude d'impact, une nouvelle consultation du public serait nécessaire. À l'issue de l'enquête publique menée au titre de la mise à jour de l'évaluation environnementale, le commissaire enquêteur établit un rapport d'enquête incluant les réponses du maître d'ouvrage aux observations formulées pendant l'enquête. Sur avis du préfet, le projet d'arrêté pourra être présenté au Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CoDERST), pour avis.

À l'issue de cette procédure, une autorisation de réaliser les travaux sera accordée par arrêté préfectoral. L'arrêté préfectoral comportera des prescriptions sur les conditions de réalisation, d'aménagement et d'exploitation des ouvrages ou installations, mais également les informations quant aux modalités d'exécution des travaux ou d'exercice de ces derniers.

Cette procédure **d'autorisation environnementale** (articles L.181-1 et suivants et R.181-1 et suivants du code de l'environnement), si elle doit avoir lieu, sera menée ultérieurement sur la base des études plus détaillées.

Cette procédure regroupe l'autorisation au titre de la loi sur l'eau (article L.214-3 du code de l'environnement) et celle requise au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE - article L. 512-1 du code de l'environnement).

La procédure d'autorisation environnementale regroupe également l'ensemble des procédures listées ci-dessous :

- Autorisation spéciale au titre des réserves naturelles nationales, sauf pour les projets soumis à une autorisation d'urbanisme (permis de construire, d'aménager, de démolir, ou déclaration préalable) qui tient lieu de cette autorisation spéciale ;
- Autorisation de modification de l'état des lieux ou de l'aspect au titre des sites classés ou en instance de classement, sauf pour les projets soumis à une autorisation d'urbanisme, pour lesquels cette autorisation ne peut intervenir qu'après accord express (du ministre, ou du préfet, ou du directeur d'un parc national selon les cas) ;
- Autorisation de défrichement ;
- Dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées et leurs habitats, après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) ;
- Autorisation d'abattage des arbres d'un alignement en application de l'article L350-3 du code de l'environnement ;
- Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- Autorisation pour les travaux aux abords des monuments historiques ou des sites classés en application des articles L621-32 et L632-1 du code de l'environnement

Une procédure d'autorisation environnementale pourra être mise en œuvre pour :

- La réalisation de l'assainissement lié au projet ;
- La réalisation d'équipements soumis à la réglementation ICPE.

A noter que si le projet n'est pas soumis à autorisation au titre de la loi sur l'Eau ou à celle requise au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement, les procédures citées ci-dessus se feront de manière distincte.

Rubrique	Intitulé
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 1° Supérieur ou égal à 200 000 m ³ / an (A) ; 2° Supérieur à 10 000 m ³ / an mais inférieur à 200 000 m ³ / an (D).
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet étant : 1° supérieure ou égale à 20 ha (A) 2° supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)

Rubriques loi sur l'eau pouvant concerner le projet (source : dossier d'enquête publique)

Législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Le site de Maintenance et de Remisage du Tramway T8, est identifié comme une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (déclaration) Le régime peut varier selon le matériel roulant sélectionné, mais également selon l'offre (fréquence de desserte qui peut être amenée à évoluer dans le temps avec la croissance de la demande à long terme).

Les études ultérieures permettront de statuer sur la nécessité ou non d'une autorisation / déclaration en phase travaux et en phase exploitation.

Coupe et abattage d'arbres au titre du code de l'urbanisme

Cette déclaration est exigible en application des articles L.421-4 et *R.421-23 (g) du code de l'urbanisme pour toute coupe ou abattage d'arbres dans les espaces boisés à conserver, à protéger ou à créer dans les bois, forêts ou parcs de communes ou parties de communes où un document d'urbanisme est approuvé (PLU ou POS) ainsi que dans les communes où un document d'urbanisme n'a pas été prescrit.

Si plusieurs coupes échelonnées sur plusieurs années sont envisagées dans une même propriété, il y a lieu de remplir une demande de déclaration par coupe.

Le délai d'instruction est d'un mois, celui-ci pouvant être prolongé pour consultation des services concernés au plan technique ou si votre dossier est incomplet. Dans ce cas, vous serez informé dans le mois qui suit le dépôt de votre dossier en mairie. Les travaux ne peuvent commencer qu'après deux mois suivant l'accusé de réception.

Coupe et abattage d'arbres au titre du code de l'environnement

L'Article L350-3 du code de l'environnement (Création LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages) précise que :

« Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité

et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques. »

Cette procédure pourrait être incluse dans la procédure d'autorisation environnementale en cas d'atteinte des seuils d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, des ICPE ou si une mise à jour de l'étude d'impact est requise (modifications du projet ou les évolutions substantielles).

Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures.

Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction.

Le fait d'abattre ou de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur.

Malgré le travail d'insertion fine réalisé dans le souci d'éviter tout impact sur le patrimoine arboré le long du tracé, des abattages d'arbres, et notamment d'arbres d'alignement, seront inévitables afin de libérer les emprises nécessaires à la réalisation du projet. L'ensemble des arbres présents dans l'emprise du projet a fait l'objet d'un diagnostic visuel avec une détermination et une localisation des défauts éventuels afin de déterminer les actions à mener.

Autorisation au titre de la protection des monuments historiques

Le projet s'inscrit dans le périmètre de protection de 500 mètres de quatre monuments historiques (MH) sur la commune de Saint-Denis.

Le projet est de ce fait concerné par l'autorisation exigée par l'article L621-32 du code de patrimoine. En effet, une procédure de demande d'autorisation préalable est nécessaire afin de permettre la préservation de l'aspect environnemental dans les alentours visibles directement d'un Monument Historique (un périmètre de protection adapté à la nature et à l'environnement de l'immeuble ; à l'origine fixé à 500 mètres, ce périmètre peut être modifié par l'Architecte des Bâtiments de France pour les monuments bénéficiant déjà d'une inscription ou d'un classement).

Ainsi, toute construction nouvelle, démolition, déboisement ou toute modification de nature à affecter l'aspect d'un immeuble situé dans le champ de visibilité d'un monument classé ou inscrit (ou en projet d'inscription ou de classement) à l'inventaire des Monuments Historiques doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable aux travaux.

Ainsi, si l'Architecte des bâtiments de France a fait l'objet d'une consultation amont sur la base des éléments demandés au titre de l'article R.621-93, la procédure de demande d'autorisation préalable de travaux au sein de périmètres de protection de monuments historiques peut être incluse dans la procédure d'Autorisation environnementale.

A noter qu'en cas de silence de l'architecte des Bâtiments de France, cet accord est réputé donné. En cas de désaccord avec l'Architecte des Bâtiments de France, l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation transmet le dossier accompagné de son projet de décision à l'autorité administrative, qui

statue après avis de la commission régionale du patrimoine et de l'architecture. En cas de silence, l'autorité administrative est réputée avoir rejeté ce projet de décision.

Saisine du service régional de l'archéologie préventive

Les procédures relatives à l'archéologie préventive sont engagées en application des articles L.523-1 et suivants et R.523-1 et suivants du code du patrimoine. L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement.

Le préfet coordonnateur, saisi par Île-de-France Mobilités, examinera si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques impliquant la réalisation d'un diagnostic archéologique préventif, éventuellement suivi de fouilles archéologiques préventives.

Par ailleurs, ces démarches n'exonèrent pas l'obligation, pour Île-de-France Mobilités, de déclarer toute découverte archéologique fortuite durant les travaux, et la mise en œuvre de fouilles de sauvegarde (articles L.531-14 et suivants et R.531-8 et suivants du code du patrimoine).

Autorisation d'urbanisme

Conformément aux articles L.421-1 et suivants du code de l'urbanisme, la réalisation de certains équipements liés au projet, notamment les locaux d'exploitation, les sous-stations et le SMR, pourra être assujettie à la délivrance d'une autorisation d'occupation du sol (permis de construire, permis de démolir ou déclaration préalable), instruit dans les conditions fixées au code de l'urbanisme.

Ces procédures seront précisées dans les phases ultérieures du projet.

Autorisation d'occupation temporaire du domaine public

Les travaux d'aménagement du T8 Sud engendreront des occupations temporaires du domaine public, tant pour l'emprise des différents éléments à construire de l'infrastructure elle-même, que pour l'organisation des chantiers.

Les travaux et occupations temporaires du domaine public sont soumis à autorisation de la collectivité publique et peuvent faire l'objet de plusieurs procédures :

- L'arrêté **de permission de voirie** est un acte autorisant la réalisation de travaux en bordure de voie ou sur le domaine public et, dans ce cas, l'occupation du domaine par les ouvrages pour lesquels les travaux ont été autorisés. La permission de voirie précise les modalités techniques de l'occupation et de l'exécution des travaux, fixe les périodes, dates et délais d'exécution ; elle est donnée pour une période de temps déterminée ;
- L'autorisation **de voirie**, délivrée par le gestionnaire de la route, est un acte unilatéral, précaire et révocable, qui confère des droits et des obligations ; elle est délivrée à titre personnel pour une durée déterminée sauf pour les occupants de droit. Son contenu, outre l'accord d'occupation, la durée d'occupation ou les responsabilités encourues, fixe les prescriptions techniques sur l'exécution des travaux et les conditions d'occupation ;

- L'arrêté **de circulation**, complémentaire à l'arrêté de permission de voirie, précise les conditions à respecter pour toutes interventions sur le domaine public en cas de réalisation de travaux en sous-sol ou sur le sol, pour en faciliter l'opération, assurer la sécurité des personnes, de la circulation, et prévenir les accidents. Il est à demander dès lors qu'il y a une gêne occasionnée aux usagers du domaine public (piétons, cyclistes, automobilistes, bus, véhicules de secours...), la demande permet de signifier la nature des travaux et leur lieu, ainsi que les dispositions prévues pour la signalisation et l'organisation de la circulation aux abords du chantier.

Dossier de sécurité

La réalisation de dossiers de sécurité s'applique « *aux travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public ferroviaire ou guidé y compris celui destiné au transport de personnels* », conformément à l'article L.1612-2 du code des transports.

Le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) sera validé par arrêté préfectoral avant le démarrage des travaux. Le Dossier de Sécurité (DS) sera validé par arrêté préfectoral avant la mise en service.

Avant la mise en service, des tests ou essais avec circulation du véhicule sans voyageurs, nécessaires à l'obtention d'une autorisation de mise en service, peuvent être réalisés. Les tests ou essais présentant des risques pour les tiers, les riverains ou les utilisateurs du système font l'objet d'une demande d'autorisation par le demandeur auprès du préfet (Dossier d'autorisation des tests et essais DAE visé par le Décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés).

Enfin, la mise en service du prolongement sera subordonnée à une autorisation délivrée par le préfet, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de ces ouvrages, systèmes ou infrastructures conformément aux articles L 1613-1 à L 1613-5 du code des transports.

Bruit de chantier

Conformément aux articles R. 571-44 à R.571-52-1 du code de l'environnement, une déclaration sera faite à la Préfecture au titre des bruits temporaires liés au chantier.

En vertu de cette réglementation, le préfet pourra imposer, par arrêté, des dispositions particulières après avis des maires des communes concernées.

Construction et mise en service

Pendant la phase de construction, de la préparation du chantier jusqu'à la mise en service, le maître d'ouvrage veillera à la mise en place des dispositions arrêtées lors de l'étude d'impact, à l'obtention des autorisations nécessaire et à la mise en œuvre des procédures réglementaires restant à conduire le cas échéant.

Les travaux seront réalisés en étroite collaboration avec les collectivités, les riverains, les partenaires administratifs et les structures gestionnaires de servitude d'intérêt général, tant pour les réseaux en place, que pour la protection ou la conservation du patrimoine naturel.

Le suivi des effets du projet sur l'environnement en phase chantier (mise en œuvre des mesures Eviter Réduire Compenser) pourra se poursuivre au-delà de la mise en service, selon les préconisations des autorités ayant autorisé le projet.

Une fois l'infrastructure réalisée, le maître d'ouvrage supervisera les essais, la montée en charge de l'exploitant et la marche à blanc permettant de s'assurer du bon fonctionnement des équipements et de préparer la mise en service.

Il procédera également à la remise des ouvrages aux différentes entités concernées.

DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

Les acteurs du projet

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage du projet T8 Sud est portée par Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France. A ce titre, elle imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, elle fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Ile-de-France Mobilités, dont le Conseil d'administration est composé d'élus de la Région Ile-de-France et des huit départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France.

Financeurs

Le projet d'extension du tramway T8 Sud fait intervenir plusieurs financeurs publics :

- L'État. Il est à noter que le financement de l'État pour l'opération T8 Sud n'est pas susceptible de dépasser les seuils en vigueur. L'évaluation socio-économique du projet (Pièce H du dossier d'enquête) n'est donc pas soumise à l'avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) assorti d'une contre-expertise indépendante ;
- La Région Ile-de-France : elle est le principal financeur du développement des transports en Île-de-France ;
- Le département de Seine-Saint-Denis (93) : membre du Conseil d'Île-de-France Mobilités il participe, à travers sa contribution forfaitaire, à l'amélioration et au développement du réseau de transports en commun ;
- L'Établissement public territorial (EPT) Plaine Commune : il agit dans le cadre des compétences que lui ont transférées les villes comme l'aménagement, le foncier, l'habitat, l'écologie urbaine, le développement économique, la propreté, les espaces verts, la voirie, les déplacements et la mobilité ;
- La Ville de Paris : avec ses Directions de la Voirie et des Déplacements et de l'Urbanisme elle définit et met en œuvre la politique des déplacements et de l'aménagement. Les arrondissements parisiens du 18^{ème} et du 19^{ème} sont également associés au projet.

Autres collectivités concernées

Les trois communes également directement concernées par le projet T8 Sud en complément de Paris sont :

- La Ville de Saint-Denis ;

- La Ville d'Aubervilliers ;
- Et la Ville de Villetaneuse, pour l'extension du site de maintenance et de remisage (SMR).

Ces communes font toutes les trois parties de l'EPT Plaine Commune.

NOTA : la Ville de Paris est une « Collectivité à statut particulier », créée le 1^{er} janvier 2019, qui concentre les compétences des échelons administratifs infrarégionaux, de la commune jusqu'au département. Les arrondissements parisiens du 18^{ème} et du 19^{ème} sont également associés au projet.

Présentation de l'opération

Historique

Source de l'illustration : dossier d'information enquête publique, mai 2024



La ligne de tramway T8 actuelle, mise en service le 16 décembre 2014, traverse trois communes (Saint-Denis, Épinay-sur-Seine et Villetaneuse). Son tracé, d'une longueur d'environ 8,5 kilomètres, relie *Saint-Denis – Porte de Paris* à *Villetaneuse – Université* et *Épinay-Organemont* (ligne en fourche composée de deux branches et d'un tronç commun) ; il est jalonné de 17 stations et comprend :

- Un tronçon commun sur la commune de Saint-Denis, au départ de la ZAC Porte de Paris, en correspondance avec la ligne de métro 13. Ce tronçon dessert notamment la gare de Saint-Denis (RER D, ligne H du réseau Transilien, Tramway T1) ;

- Une branche sur la commune d'Épinay-sur-Seine, permettant notamment de desservir la gare d'Épinay-sur-Seine (RER C, Tramway

T11 et le quartier d'Organemont) ;

- Une branche sur la commune de Villetaneuse, desservant en particulier le pôle universitaire et urbain de Villetaneuse (en correspondance avec le Tramway T11).

Il s'agit d'une ligne de tramway sur rail, exploitée à l'heure actuelle avec un parc de 20 rames Alstom Citadis 302 de 32 mètres de long (dont 15 circulant à l'heure de pointe), remisées et maintenues sur le site de maintenance et de remisage (SMR) localisé à Villetaneuse.

Le territoire concerné par le prolongement Sud s'inscrit dans une dynamique de renouvellement urbain. De nombreux projets sont prévus tout le long du tracé du prolongement de la ligne de Tramway T8 au Sud (NPNRU Franc-Moisin, ZAC Montjoie et Nozal Front-Populaire, restauration des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris - EMGP, ZAC Gare des Mines-Fillettes...).

Ils devraient permettre, à terme, d'offrir davantage d'emplois tout en créant de nouveaux logements. Ainsi, une croissance soutenue de la démographie, mais également de l'emploi, est attendue sur la zone d'étude.

Le périmètre d'étude comporte de nombreux pôles et équipements générateurs de déplacements dans divers domaines, actuels et à venir : enseignement supérieur (Campus Condorcet...), enseignement secondaire, secteur d'emplois (la Plaine, EMGP...), santé, commerces, sport (stade de France...).

La part des transports en commun est aujourd'hui déjà élevée pour les déplacements de la zone d'étude, étant desservie par de grandes lignes de transports collectifs et notamment par le réseau RER et le métro, et la population est aujourd'hui plutôt tournée vers les modes de transport collectif, avec notamment un taux de motorisation relativement faible.

Néanmoins, certaines zones demeurent uniquement desservies par le réseau de bus, déjà très fréquenté à l'heure actuelle, et certains quartiers (Franc-Moisin, Bel-Air) ou équipements ne bénéficient pas d'une desserte optimale par le réseau de bus ou par des transports collectifs structurants.

Aussi, l'importance des déplacements au sein du périmètre d'étude appelle à la création d'une liaison performante, de plus grande capacité, assurant tout à la fois la desserte fine et le rabattement vers les gares existantes du réseau ferré lourds (RER et métros).

La demande de déplacements devrait par ailleurs considérablement augmenter avec les projets urbains envisagés. Pour faire face à cet enjeu, la mise en œuvre de modes de transport structurants complémentaires à ceux déjà présents sur le territoire s'avère nécessaire. Elle 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.

L'optimisation des dessertes existantes et la réponse aux futurs besoins du territoire, justifie ainsi le projet T8 Sud.

Le projet de Tramway T8 Sud consiste à prolonger le tronc commun de la ligne de Tramway T8 depuis la station-terminus actuelle Saint-Denis - Porte de Paris à Saint-Denis jusqu'à la gare RER E de Rosa-Parks à Paris. Le projet comprend également l'extension et des adaptations du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) situé à Villetaneuse (93).

La future ligne traversera du Nord vers le Sud, les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers, situées dans le département de la Seine-Saint-Denis (93), et Paris (18ème et 19ème arrondissement).

Objectifs

Les objectifs du projet sont précisés pour la présentation du projet dans les dossiers d'enquête, et rappelés dans les documents de communication largement diffusés auprès du public :

- Faciliter les déplacements en transports collectifs sur le territoire et assurer des correspondances efficaces avec les modes lourds (métro, RER) ;
- Renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation ;
- Améliorer la qualité de vie en ville et contribuer à la progression des modes actifs (marche et vélo).

Les caractéristiques du projet

Caractéristiques principales



Plan extrait du dossier d'enquête publique

Ce prolongement Sud projette de desservir 10 nouvelles stations sur le tronc commun de la ligne, sur un linéaire d'environ 5,7 km (y compris arrière-gare), depuis le terminus actuel de *Saint-Denis - Porte de Paris* jusqu'au futur terminus de *Rosa Parks*, dont environ 5,5 km d'infrastructures nouvelles et un nouvel ouvrage d'art de franchissement du Canal Saint-Denis.

La réalisation du tramway doit également permettre le réaménagement des espaces publics tout au long du tracé. Un itinéraire cyclable continu sera aménagé : il sera réalisé sur les voies empruntées par la plateforme tramway ou sur des voies parallèles (itinéraire dissocié).

Plusieurs bâtiments seront construits le long de la ligne pour permettre la bonne marche du système de transport. Le site de maintenance et de remisage (SMR) de la ligne T8 sera étendu et adapté pour permettre l'entretien, la réparation et le stockage des rames. Des sous-stations électriques (ou postes de redressement) permettront l'alimentation électrique des rames.

Des locaux techniques de signalisation permettront de contrôler les manœuvres des rames le long de la ligne et au terminus. Des locaux d'exploitation en terminus permettront enfin l'accueil des conducteurs entre deux services.

(ci-après) Plan de développement du réseau cyclable extrait du dossier d'information réalisé à l'occasion de l'enquête publique unique.



Ce prolongement devrait permettre de compléter le réseau existant en venant se mailler aux RER B et E, aux lignes de métros M12 et M15, ainsi qu'à la ligne de Tramway T3b.

L'insertion du tram T8 se fait majoritairement sur la chaussée existante. Il réduira ainsi la place de la voiture et la capacité des réseaux routiers (mise en sens unique de certains axes, piétonisation de plusieurs secteurs).

La refonte des plans de circulation découlant de l'insertion du tramway implique la réorganisation des itinéraires des 12 lignes de bus en interface avec le projet en visant trois objectifs :

- Maintenir et renforcer la desserte des quartiers les plus éloignés d'une ligne de transport à grande capacité d'accueil ;
- Repositionner les arrêts de bus pour mieux mailler le réseau de transport dans son ensemble ;
- Fluidifier la circulation des lignes de bus après l'arrivée du tram.

Le remisage et la maintenance/entretien du matériel roulant seront assurés sur le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de la ligne de Tramway T8 sur la commune de

Villetaneuse (93). L'arrivée de nouvelles rames dans le cadre du prolongement nécessite ainsi l'extension et des adaptations du site existant.

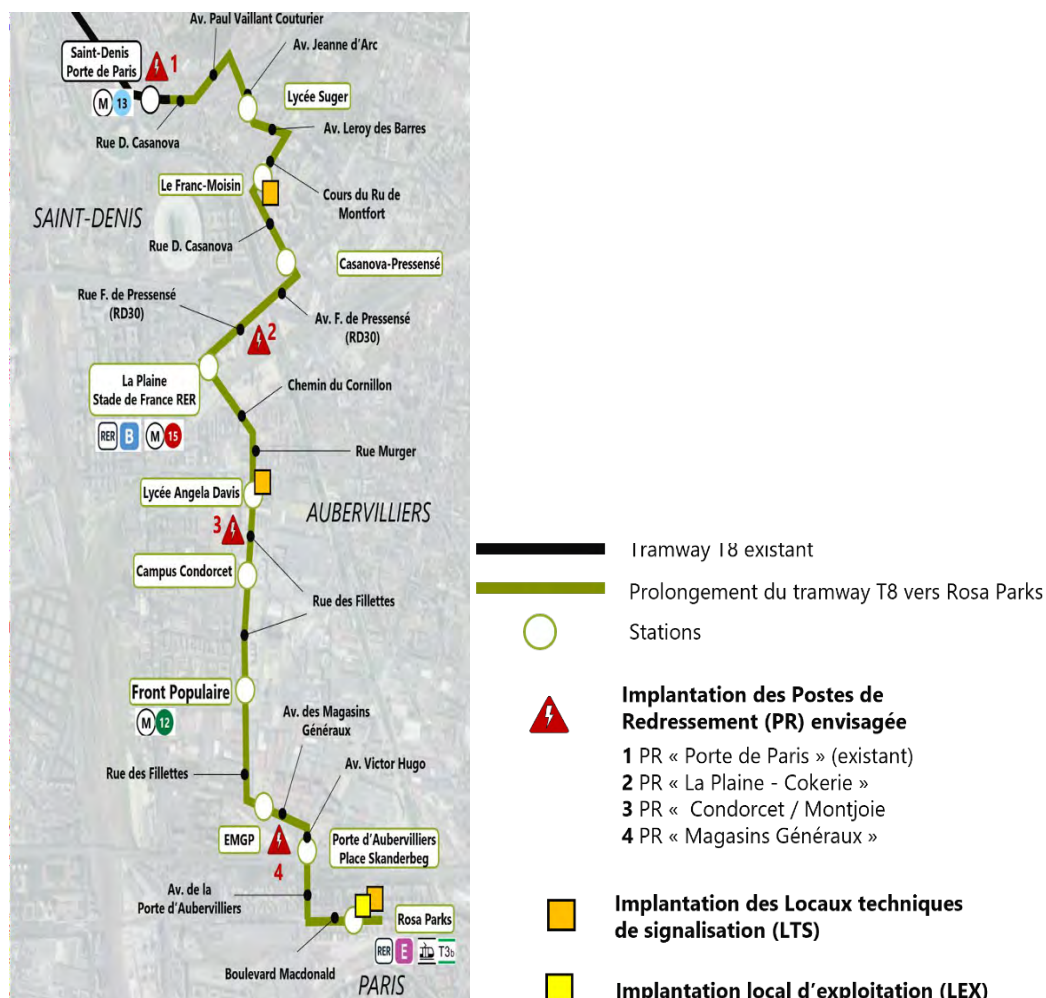
Ouvrages à réaliser

Avec les aménagements de voirie et de réseaux à réaliser, la création du prolongement de la ligne T8 rend nécessaire la réalisation de plusieurs ouvrages, et notamment :

- Plusieurs bâtiments construits le long de la ligne pour permettre la bonne marche du système de transport.
 - Trois nouveaux postes de redressements permettront l'alimentation électrique des rames ;
 - Des locaux techniques de signalisation permettront de contrôler les manœuvres des rames le long de la ligne et au terminus ;

- Le local d'exploitation en terminus permettra enfin l'accueil des conducteurs entre deux services, au droit du terminus de Rosa Parks, au plus proche du point de relève du terminus situé à quai (à une distance maximale de 50m) et de façon à permettre une vision directe sur le fonctionnement du terminus (quais + arrière-gare).

Localisation envisagée des différents locaux techniques, source : dossier d'enquête publique



- Le site de maintenance et de remisage (SMR) de la ligne T8 sera étendu et adapté pour permettre l'entretien, la réparation et le stockage des rames supplémentaires prévues.

Après des études techniques de dimensionnement et des recherches foncières à proximité du SMR actuel, la solution proposée, afin d'accueillir l'ensemble des 32 rames de la ligne de Tramway T8, consiste en une extension de 8 600 m² au Sud du SMR actuel permettant de remiser dans des conditions satisfaisantes l'ensemble des rames et de réaliser une extension de l'atelier et du parking personnel d'exploitation et de maintenance rendue nécessaire par l'augmentation du parc.

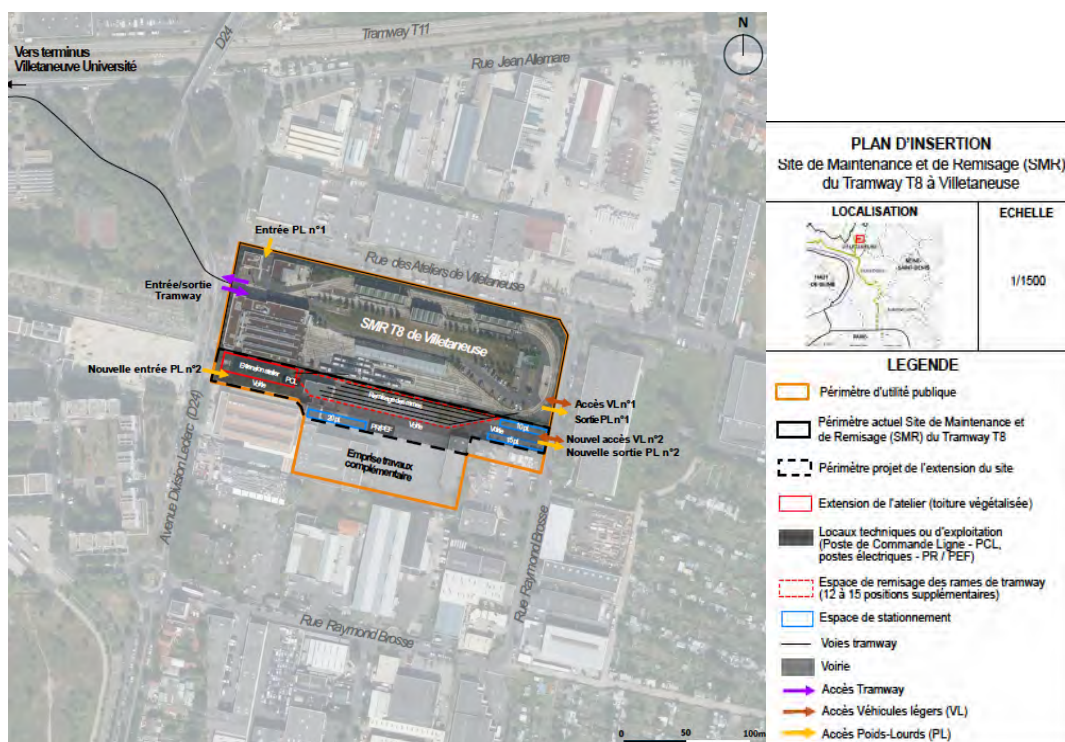
Des adaptations du site existant seront également nécessaires.

A cette fin il est prévu d'utiliser la réserve foncière interne, déjà aménagée pour accueillir en attendant les rames du T1, et de faire l'acquisition de parcelles limitrophes côté Sud pour remiser les rames restantes.

Une surface complémentaire d'environ 5 700 m² sera également nécessaire au projet pour les emprises dédiées aux travaux.

Les nouvelles installations dans cette extension sont :

- Une nouvelle zone de remisage d'environ 3 475 m² pouvant accueillir a minima de 12 à 15 rames, selon les caractéristiques précises du nouveau matériel roulant restant à commander et selon les modalités d'exploitation du site (scénario optimal ou dégradé) ;
- Une extension du bâtiment atelier pour une emprise globale de 1000 m², accueillant à la fois les voies d'atelier (dont ajout d'une voie sur fosse + passerelle), les ateliers de maintenance sur organes déposés des rames, un nouvel espace de stockage et les locaux de services pour le personnel de maintenance (dont nouvelle zone de prise de service et vestiaire agent de conduite) ;
- Un nouveau Poste de Commande Ligne (PCL T8), remplaçant le PCL existant à la mise en service de l'extension ;
- Une nouvelle sous-station énergie (PR/PEF) ;
- Une nouvelle zone de parking pour le personnel d'exploitation et de maintenance.



L'extension du SMR de Villetaneuse (source : dossier d'enquête publique)

- Dix ouvrages d'arts sont en interface directe avec le projet T8 Sud. Le T8 Sud empruntera deux de ces derniers :
 - Le pont Pressensé à Aubervilliers et Saint-Denis, qui franchit le canal Saint-Denis et ses quais de part et d'autre (quai Jean-Marie Tjibaou côté Est et l'avenue du Général de Gaulle - RD24 - côté Ouest) ;

- L'ouvrage de la place Skanderbeg (Porte d'Aubervilliers) au-dessus du boulevard périphérique, à Paris.

Les autres ouvrages du tracé auront des interfaces plus réduites avec le projet, ou seront concernés par la mise en œuvre de dispositifs d'accroche de la Ligne Aérienne de Contact (LAC) au tablier. Pour ce dernier cas de figure les ouvrages suivants sont spécifiquement concernés :

- Pont-route de l'A1, avenue Jeanne d'Arc, à Saint-Denis ;
- Viaduc de l'A86 (de type pont-route), franchissant la RD30 et le canal Saint-Denis, à Saint-Denis ;
- 4 ponts-rails ferroviaires SNCF, chemin du Cornillon, à Saint-Denis.



Localisation des ouvrages d'art (hors ouvrages enterrés), source dossier d'enquête publique

Dans le cadre du projet, il sera également nécessaire de **créer un nouvel ouvrage** de franchissement du canal Saint-Denis en parallèle de l'ouvrage existant de Pressensé emprunté lui par le tramway à Aubervilliers et Saint-Denis. Il s'agira d'un **nouveau pont routier** franchissant le canal Saint-Denis et ses quais de part et d'autre (quai Jean-Marie Tjibaou côté Est et l'avenue du Général de Gaulle - RD24 - côté Ouest).



Perspective du projet au niveau du franchissement du Canal de Saint-Denis et de l'A86 (source : dossier d'enquête publique)

A ces ouvrages d'art s'ajoute le passage du T8 Sud sur *a minima* trois ouvrages enterrés existants ou en projet :

- Le tunnel de la ligne 16 de métro au Nord du chemin du Cornillon (projet) ;
- Le tunnel de la ligne 15 Est au Sud du chemin du Cornillon (projet) ;
- La boîte gare de la station *Front Populaire* (M12) à Aubervilliers (existant).

- Les dix nouvelles stations seront implantées en alignement droit pour garantir l'accessibilité du tramway aux personnes à mobilité réduite (PMR) sur l'ensemble du quai en préservant un espace entre le matériel roulant et le quai inférieur à 5cm.

Elles seront constituées de quais latéraux en vis-à-vis de 35m de long et de 3,50m à 4m de large, y compris bordures chasse-roue (sauf exceptions), avec des rampes d'accès de 5 à 7m de large de part et d'autre, compatible avec les pentes PMR (inférieures à 4%), selon la pente naturelle du site (longueur totale environ 45 à 47m). Les quais seront hauts de 0,30m pour garantir l'accessibilité des passagers aux tramways, et les stations présenteront une largeur entre nez de quais latéraux de 5,90m.

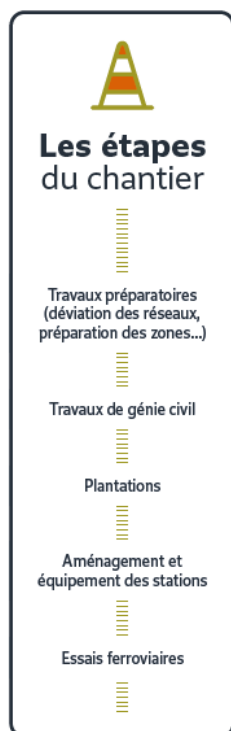
Des abris seront implantés sur les quais. Ces derniers seront équipés d'un distributeur de titres de transport, de plans d'itinéraires, d'assises et de corbeilles.

Un système de visualisation des stations depuis le poste de commande permettra leur surveillance à distance.

Des arceaux pour le stationnement des cycles sont prévus à proximité de chacune d'elle (entre 12 et 24 places).

Ses stations s'inscriront dans un modèle similaire à celui des stations existantes sur le Tramway T8, en actualisant la conception pour prendre en compte l'évolution des prescriptions d'Ile-de-France Mobilités et en s'adaptant au contexte urbain.

Le chantier



Les grandes étapes du chantier (source : dossier d'information)

Le calendrier des travaux n'est pas encore défini mais il faut compter environ quatre ans entre les premiers travaux préparatoires (en particulier déplacement des réseaux) et la mise en service.

Afin de limiter les nuisances, les travaux seront répartis dans le temps et dans l'espace sur quatre ans.

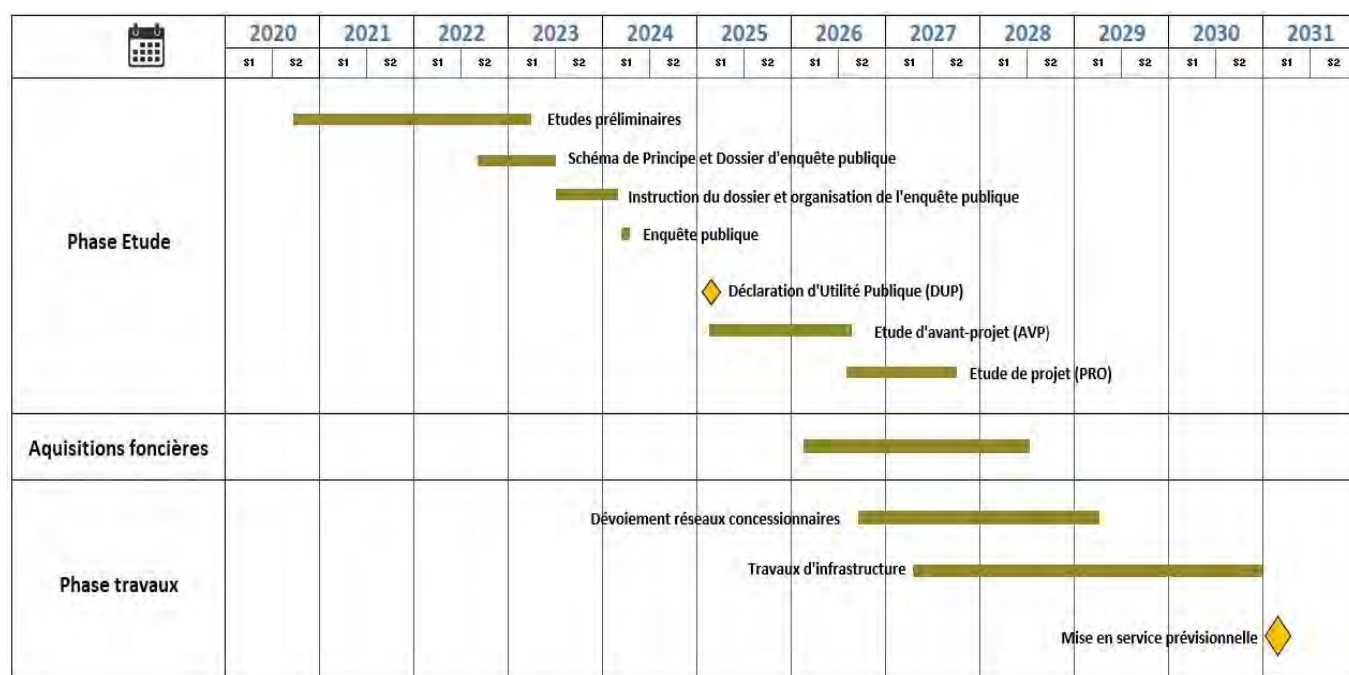
Le maître d'ouvrage reste garant de la qualité du chantier. Le respect de la Charte chantier d'Île-de-France Mobilités et d'autres mesures applicables localement (telles que le 8e protocole de tenue de chantier de la Ville de Paris) s'imposeront à l'ensemble des intervenants.

Des mesures spécifiques seront mises en œuvre pour sauvegarder les arbres et les espaces plantés existants et pour protéger la biodiversité urbaine.

Les travaux seront organisés de manière à limiter la gêne pour tous les publics concernés et seront accompagnés de mesures de réduction des nuisances (limitation de l'envol de la poussière, gestion des déchets du chantier, respect des normes sur les nuisances sonores...). Lors de la phase de construction, des mesures spécifiques seront notamment mises en place pour réduire le bruit de chantier (y compris par une sélection minutieuse des engins et une organisation optimisée du chantier).

Par ailleurs, les travaux auront un impact sur la circulation et l'équipe projet s'attachera à de maintenir la capacité pour tous de se déplacer durant le chantier. La mise en place d'un plan de circulation provisoire concerté avec les gestionnaires de voirie garantira la continuité des circulations des bus et des véhicules motorisés sur l'ensemble du territoire. Des mesures spécifiques seront également mises en place pour faciliter les circulations non motorisées aux abords des zones de chantier. Une attention particulière sera portée aux activités économiques, commerciales et touristiques. Les accès aux habitations et aux commerces seront maintenus, notamment pour les livraisons, pendant toute la durée des travaux.

Tout le long du chantier, les riverains des travaux seront tenus informés de leurs avancées via des lettres d'information distribuées en boîte aux lettres et des informations disponibles sur le site du projet. Par ailleurs, un ou des référents chantier, présents sur site au quotidien, feront un lien permanent avec l'ensemble du territoire, habitants et commerçants, pour informer sur le chantier et son déroulement mais aussi remonter les éventuels dysfonctionnements.



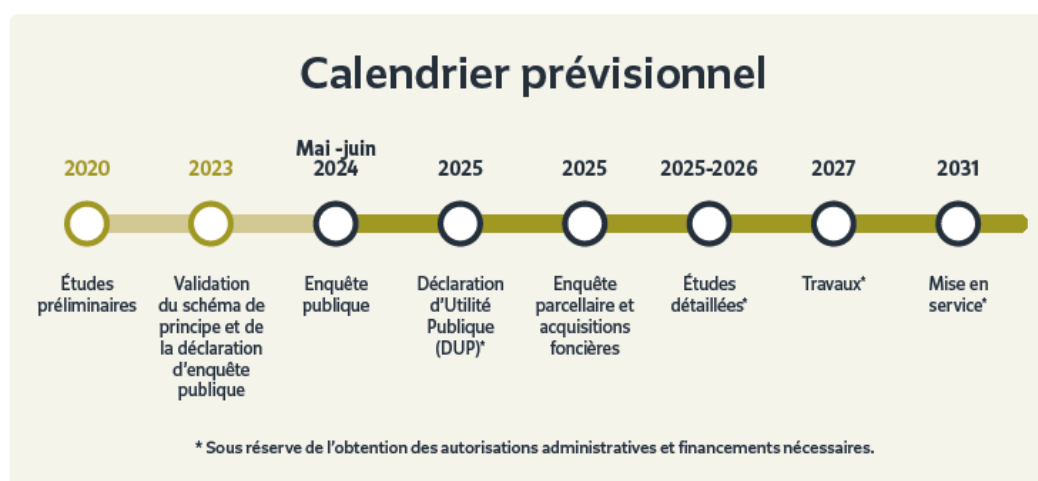
Planning directeur simplifié du projet T8 Sud (source : dossier d'enquête publique)

Au stade actuel des études seuls les principes généraux d'organisation des travaux sont définis.

Le chantier de génie civil du nouveau franchissement du canal Saint-Denis constitue un projet en soi, réalisé par une équipe de maîtrise d'œuvre dédiée.

Calendrier prévisionnel de réalisation

Les principales étapes sont résumées ci-dessous (extrait du dossier d'information réalisé pour l'enquête publique) :



Coût et financement du projet

Estimation du coût

Le coût d'investissement du projet T8 Sud est estimé à **272,0 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2023. Il s'agit d'une estimation au stade d'études préliminaires, dont la précision est estimée à plus ou moins 10%.

Ce coût d'investissement estimatif comprend :

- 224,0 M€ HT pour les dépenses en infrastructures ;
- 48,0 M€ HT pour l'achat du matériel roulant (16 rames).

La décomposition de ces montants selon les postes d'investissements définis par le CEREMA est présentée dans le tableau ci-contre en millions d'euros H.T. :

Poste	Intitulé du poste	Montant (M€ CE janvier 2023)
1	Etudes	8,9
2	Maîtrise d'ouvrage (MOA)	13,1
3	Maîtrise d'œuvre (MOE)	10,0
4	Foncier et libération des emprises	7,5
5	Réseaux	-
6	Travaux Préparatoires	20,1
7	Ouvrages d'art	13,3
8	Plateforme	8,0
9	Voie spécifique des systèmes ferrés	23,6
10	Revêtement du site propre	7,5
11	Voirie et espace public	25,0
12	Equipements urbains	9,1
13	Signalisation routière	6,4
14	Stations	6,5
15	Alimentation en énergie de traction	10,6
16	Courant faibles et PCC	6,5
17	Site de maintenance et de remisage (SMR)	17,1
18	Matériel roulant (MR)	48,0
19	Opérations induites	0,3
20	Provisions pour Aléas et Incertitudes (PAI)	30,5
INVESTISSEMENT TOTAL (hors matériel roulant)		224,0
INVESTISSEMENT TOTAL		272, 0

> Pour les sondages et investigations techniques préalables, les études et le pilotage des travaux (frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage), le budget estimé est de **32,0 M€ HT** ;

> Pour les acquisitions foncières, le budget est estimé à **7,5 M€ HT** ;

> Le budget nécessaire à la réalisation des travaux (système de transport, site de maintenance et de remisage, aménagements urbains) est estimé **154,0 M€ HT** ;

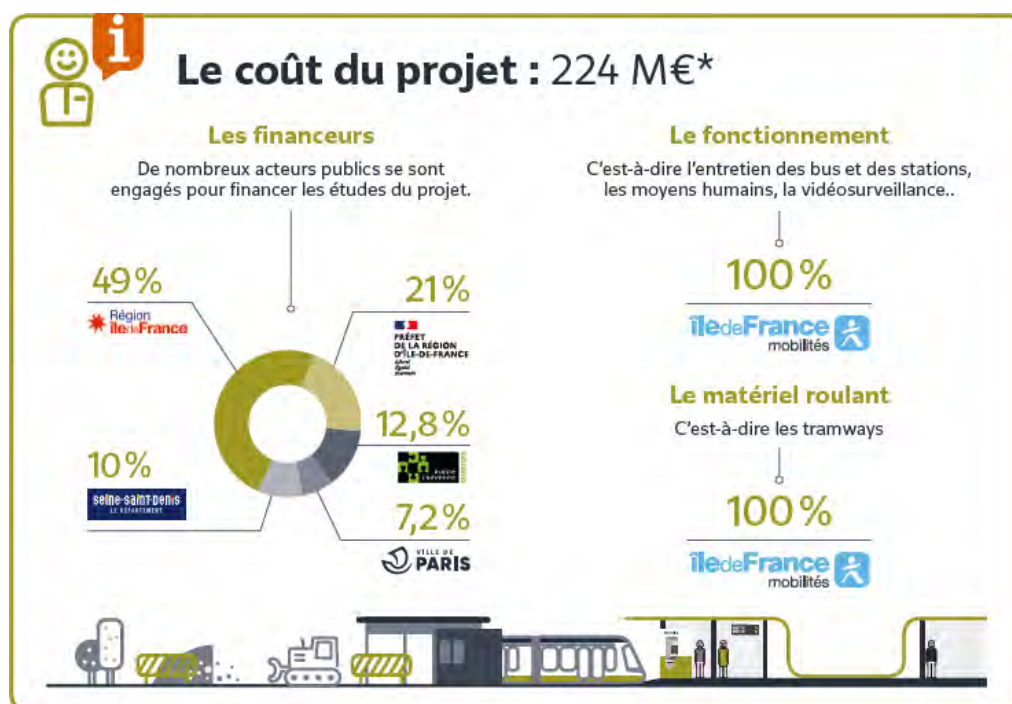
> Compte-tenu des incertitudes et des aléas appréciés au stade actuel des études, une provision de **30,5 M€ HT** est intégrée au budget global.

Les surcoûts d'exploitation et maintenance liés à la mise en service du projet sont estimés en première approche à environ 5,0 M€2022 par an.

Ils ont été estimés dans le cadre de l'évaluation socio-économique de l'opération, sur la base des coûts actuels de la ligne T8 existante, et de premières hypothèses liées à la restructuration du

réseau de bus.

Présentation synthétique des coûts (en M€ hors taxe (source dossier d'enquête publique))

Financement :

* Le coût du projet (hors matériel roulant et exploitation financés à 100 % par Île-de-France Mobilités) est estimé à 224 M€ (hors taxes (HT) aux conditions économiques de janvier 2023).

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet T8 Sud concerne les territoires de l'Établissement Public Territorial (EPT) de Plaine Commune et de la Ville de Paris.

Après analyse des documents d'urbanisme de la Ville de Paris, le projet est compatible avec le PLU de Paris et ne nécessite donc pas de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur ce périmètre.

Seul le territoire de Plaine Commune est concerné par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Pour permettre le prolongement du T8 au Sud, il est nécessaire de faire évoluer certaines règles du document d'urbanisme de Plaine Commune (PLUi) **sur les communes de Saint-Denis, Aubervilliers et Villetaneuse, en application de l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme**. En effet, ces trois communes appartiennent à l'Établissement Public Territorial (EPT) de Plaine Commune qui regroupe neuf villes au Nord de Paris. Le 25 février 2020, le Conseil de Territoire de Plaine Commune a approuvé son premier Plan Local d'Urbanisme intercommunal qui a par la suite ensuite été plusieurs fois mis en compatibilité avec différents projets et mis à jour. Le dossier de mise en compatibilité a été établi en mai 2023, sur la base des pièces en vigueur à cette date

Le projet est compatible avec tous les autres documents d'urbanisme en vigueur au moment de l'enquête.

Toutes les évolutions identifiées dans le dossier d'enquête ont été travaillées avec Plaine Commune. Outre les modifications des bénéficiaires d'« emplacements réservés » identifiés dans le PLUi, le projet emporte deux évolutions majeures :

- **Création d'un zonage spécifique pour les transports collectifs** : une nouvelle Zone Urbaine Générale dédiée aux transports collectifs (UGtc) sera créée dans le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'Établissement Public Territorial Plaine Commune. **Le périmètre du projet T8 Sud** se retrouvera dans ce **secteur dédié UGtc**. Les zones concernées sont : UMD, UMT, UM, UH, UA, UE, UG et les zones UP, UVP et réduction de la zone N.

NOTA : la zone N correspond à de la voirie existante avenue Paul Vaillant Couturier, et sous l'A1 avenue Jeanne d'Arc. Dans ce zonage les travaux, installations et ouvrages techniques nécessaires à la réalisation des infrastructures liées aux réseaux, à la voirie ou aux transports sont autorisés. Aucun espace boisé classé n'est concerné.

La mise en œuvre de la zone UGtc est essentielle pour adapter les réglementations urbaines aux besoins du tram T8, assurant l'intégration du tramway dans le tissu urbain, tout en respectant l'environnement. Cette zone permet d'adapter les anciennes classifications (comme les zones résidentielles et naturelles) en une zone unifiée qui autorise la construction et l'exploitation des infrastructures de transport en préservant les caractéristiques paysagères existantes.

- **Modification de l'OrientatIon d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Front Urbain »**. Cette OAP est localisée au sud du site de maintenance du matériel roulant du tramway T8 à Villetaneuse. Elle définit les principes d'aménagement d'un important projet de renouvellement urbain porté par Plaine Commune dans un secteur actuellement dédié à des activités industrielles. L'évolution des dispositions de l'OAP permet de garantir la compatibilité et la bonne articulation entre ce projet urbain et le projet d'extension du centre de maintenance du tramway.

L'extension du SMR n'est pas représentée dans le schéma **de l'OAP**, mais inscrite sous la forme d'une **Servitude de Localisation**, qui est maintenue et complétée.

Par ailleurs, il est prévu de **changer de bénéficiaire au profit d'Ile-de-France Mobilités pour deux emplacements réservés** existants dédiés au projet T8 Sud. Seuls les ERPC047 (à Aubervilliers) et ERPC166 (à Saint-Denis) changent de bénéficiaire, au profit d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) au lieu de Plaine Commune. Cela nécessite une mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune.

- L'ERP047 (à Aubervilliers) est en réalité l'ERPC049 du document graphique (erreur matérielle du document actuel à corriger). Il s'agit d'une surface sur la RD30, axe routier propriété du département. Ce changement permettra à Ile-de-France Mobilités la maîtrise du foncier de cet ER en vue des travaux, puis cette parcelle sera cédée au département 93 pour devenir ainsi propriétaire / gestionnaire de l'ensemble de l'axe RD30.
- L'ERPC166 (à Saint-Denis) se situe à l'angle de la RD30 et le chemin de Cornillon. Le changement de bénéficiaire suit la même logique de rendre le département propriétaire / gestionnaire de tout l'axe de la RD30.

En effet, Ile-de-France Mobilités n'a pas vocation à rester propriétaire du foncier de l'espace public. Elle devient cependant propriétaire des parcelles destinées à accueillir les locaux techniques quand il s'agit des espaces acquis à des propriétaires privés.

COMPOSITION DU DOSSIER PRESENTE POUR L'ENQUETE UNIQUE

Les pièces du dossier d'enquête publique unique

Le dossier soumis à l'enquête publique unique comprend onze pièces (A à J) totalisant près de 2 270 pages et 66 plans et coupes, regroupées en onze volumes pour les impressions en format papier disponibles en préfecture et sur les lieux de permanence. A la demande de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a également ajouté un guide de lecture, des documents de synthèse grand public et des plans pour faciliter l'appréhension du dossier et de ses enjeux par le plus grand nombre.

Composition du dossier :

Volume 1 : pièces A à I (sauf pièce F -étude d'impact dans les volumes dédiés 2 à 8) et pièce G : volumes dédiés 9 et 10) (207 pages au format A3)

- Pièce A : objet de l'enquête, informations juridiques et administratives (38 pages au format A3)
 1. Objet et conditions de l'enquête
 2. Insertion du dossier dans la procédure administrative
 3. Mentions des textes régissant l'enquête
- Pièce B : Notice explicative (97 pages au format A3)
 1. Historique
 2. Présentation du projet soumis à enquête
 3. Utilité publique du projet
- Pièce C : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (33 pages au format A3)
 1. Préambule
 2. Présentation générale
 3. Les stations
 4. Le site de maintenance et de remisage (SMR)
 5. Les locaux techniques
 6. L'alimentation électrique
- Pièce D : Plan de situation (5 pages au format A3)
 - 3 plans de situation du projet T8 Sud : vue générale, vue le long du tracé du prolongement et vue aux abords du SMR
- Pièce E : Plan général des travaux (6 pages au format A3)
 - 5 plans : 1 général et 4 plans sectorisés
- Pièce H : Évaluation socio-économique (19 pages au format A3)
 1. Présentation générale du projet
 2. Évaluation de l'intérêt socio-économique du projet
- Pièce I : Appréciation sommaire des dépenses (9 pages au format A3)
 1. Estimation du coût du projet
 2. Plan de financement

Volume 2 : Pièce F : Étude d'impact : parties 0 et 1 (187 pages au format A3)

- Pièce F : Étude d'impact sur l'environnement
 - Partie 0 : Préambule (17 pages au format A3)
 1. Objet du présent document
 2. Organisation de la maîtrise d'ouvrage
 3. Objet de l'étude d'impact
 4. Cadre réglementaire et contenu de l'étude d'impact
 - Partie 1 : Résumé non technique (170 pages au format A3)
 1. Description du projet
 2. Étude des variantes et des solutions de substitution
 3. État initial de l'environnement
 4. Impacts du projet sur l'environnement et mesures associées pour les éviter, réduire ou compenser
 5. Vulnérabilité au changement climatique et aux risques majeurs
 6. Infrastructures de transport
 7. Évaluation simplifiée des incidences Natura 2000
 8. Méthodes et auteurs

Volume 3 : Pièce F : Étude d'impact : parties 2 et 3 (163 pages au format A3)

- Partie 2 : Description du projet (128 pages au format A3)
 1. Description générale du projet
 2. Description de l'insertion et des aménagements
 3. Dispositions techniques retenues
 4. Inscription dans le système global de déplacement
 5. Focus sur les travaux
 6. Besoins en utilisation des ressources et estimations résidus et émissions
- Partie 3 : Étude des variantes et des solutions de substitutions (35 pages au format A3)
 1. Résumé des variantes étudiées
 2. Critères de choix
 3. Variantes de tracé
 4. Variantes d'insertion
 5. Variantes de positionnement des stations

Volume 4 : Pièce F : Étude d'impact : partie 4 (1/2) (222 pages au format A3)

- Partie 4 : État initial de l'environnement
 1. Objet et méthodologie de l'état initial
 2. Localisation du projet et description de la zone d'étude
 3. Description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet

Volume 5 : Pièce F : Étude d'impact : partie 4 (2/2) (479 pages au format A3)

- 4. Évolution probable de l'environnement
 5. Annexes

Volume 6 : Pièce F : Étude d'impact : partie 5 (1/2) (189 pages au format A3)

- Partie 5 : Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou les compenser

1. Préambule
2. Impact du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou les compenser

Volume 7 : Pièce F : Étude d'impact : partie 5 (2/2) (392 pages au format A3)

3. Addition et interaction des effets entre eux
4. Synthèse des impacts et mesures du projet
5. Modalités de suivi et coût des mesures
6. Analyse des impacts cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés

Volume 8 : Pièce F : Étude d'impact : parties 6 à 9 et annexes (183 pages au format A3)

- Partie 6 : Vulnérabilité au changement climatique et aux risques majeurs (29 pages au format A3)
 1. Incidences du projet sur le climat et vulnérabilité au changement climatique
 2. Évaluation des émissions de gaz à effet de serre liées à la réalisation du projet
 3. Incidences notables sur l'environnement résultat de la vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs
- Partie 7 : Infrastructures de transport (25 pages au format A3)
 1. Analyse des conséquences du projet sur le développement de l'urbanisation
 2. Analyse des enjeux écologiques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers
 3. Évaluation de l'intérêt socio-économique du projet
 4. Monétarisation et analyse des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique et à l'effet de serre
- Partie 8 : Évaluation des incidences Natura 2000 (34 pages au format A3)
 1. Contexte réglementaire
 2. Présentation simplifiée du projet
 3. Identification des entités Natura 2000 prises en compte dans l'analyse
 4. Évaluation des incidences
 5. Conclusion
- Partie 9 : Méthodes et auteurs (95 pages au format A3 incluant les annexes)
 1. Méthodes utilisées pour l'élaboration du dossier d'étude d'impact
 2. Méthodes utilisées pour la production des études spécifiques
 3. Noms et qualités des auteurs de l'étude d'impact et des études spécifiques
- Annexes
 1. Annexe A - Rapport d'étude géotechnique préalable (G1) – Tracé courant
 2. Annexe B - Rapport d'étude géotechnique préalable (G1) – Extension du SMR
 3. Annexe C - Rapport d'étude géotechnique préalable (G1) – Ouvrage parallèle à l'actuel pont Pressensé
 4. Annexe D - Diagnostic écologique
 5. Annexe E - Diagnostic phytosanitaire
 6. Annexe F - Études de trafic
 7. Annexe G - Étude pollution des sols – Tracé courant
 8. Annexe H - Étude pollution des sols – Extension du SMR
 9. Annexe I - Étude d'impact acoustique et vibratoire et ses annexes
 10. Annexe J - Étude qualité de l'air

Volume 9 : Pièce G : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (81 pages au format A3)

- Pièce G : Dossier de mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune (81 pages au format A3)
 1. Préambule
 2. Description générale du projet
 3. Situation du projet vis-à-vis des documents d'urbanisme
 4. Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
 5. Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune
 6. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité
 7. Annexes

Volume 10 : Pièce G : Annexes au dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (6 plans format A0)

- Annexes (MECDU)
 1. Annexe 1 - Partie 4 : Listes des emplacements réservés, servitudes de localisation et périmètres d'attente du projet d'aménagement global (PAPAG)
 2. Annexe 2 - 4-2-1 Plan de zonage de synthèse
 3. Annexe 3 - 4-2-2 Plans de zonages détaillés - 4-2-2-1 Aubervilliers
 4. Annexe 4 - 4-2-2 Plans de zonages détaillés - 4-2-2-7 Saint-Denis Nord
 5. Annexe 5 - 4-2-2 Plans de zonages détaillés - 4-2-2-8 Saint-Denis Sud
 6. Annexe 6 - 4-2-2 Plans de zonages détaillés - 4-2-2-11 Villetaneuse

Volume 11 : Pièce J : Annexes, concertation et avis sur le projet (165 pages au format A3)

- Pièce J : Annexes, concertation et avis sur le projet (165 pages au format A3)
 1. Partie 1 : Bilans des concertations et délibérations du Maître d'Ouvrage (101 pages au format A3)
 2. Partie 2 : Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse du maître d'ouvrage (49 pages au format A3)
 3. Partie 3 : Autres avis (15 pages au format A3)

Documents complémentaires mis à disposition du public

A la demande de la commission d'enquête le dossier mis à la disposition du public a été complété par les pièces suivantes :

- Carnets de plans sur fond de photographie aérienne et coupes au format A4 ?
 - Un carnet de plan (un plan général, 3 plans sectoriels et 17 planches de détail sur l'ensemble du tracé)
 - Un carnet de coupes (un plan général, 3 plans sectoriels 37 planches de coupes sur le tracé et 8 planches sur les itinéraires vélos) :

Les 5 plans de repérage des coupes pour les cycles n'étaient pas disponibles en version papier

- 5 plans du tracé imprimés à l'échelle 1/1500 et tirés au format A1 joints au dossier papier déposé dans les différents lieux d'enquête

- Plan du SMR imprimé au format A3 joints au dossier papier déposé dans les différents lieux d'enquête
- Guide de lecture au format A3 plastifié (disponible en ligne et sur l'ensemble des lieux de permanences)
 - recto : sommaire détaillé du dossier d'enquête publique
 - verso : guide de lecture du dossier d'enquête publique unique
- Lexique au format A4 plastifié des principaux acronymes et abréviations utilisés dans les dossiers
- Affiche détaillant les modalités d'expression et permanences de la commission d'enquête délivrée aux mairies pour leur affichage libre en plus de l'affiche réglementaire : 100 exemplaires distribués ;
- Dossier d'information de 16 pages, disposé en mairies et boité tout au long du tracé : 25 000 exemplaires diffusés ;
- Dépliant d'information synthétique 8 volets, tracté les quatre futurs pôles d'échanges du futur tracé et mis à disposition dans les communes concernées. Environ 1 000 exemplaires diffusés. ;
- Un kit de communication diffusé aux collectivités et comprenant les fichiers suivants : l'actualité réseaux sociaux, l'affiche, le dépliant et le dossier d'information, des logos, un message pour la réunion publique, la présentation du projet, le QR code du registre numérique et des infographies sur le dossier ;

La présentation du dossier réalisée lors de la réunion publique a également été mise en ligne.

Commentaires de la commission d'enquête sur les dossiers soumis à enquête unique

Remarques générales sur le contenu et la forme du dossier

Les pièces des dossiers mis à la disposition du public formaient un ensemble volumineux ; leur présentation était attrayante, avec de nombreux schémas ou illustrations, mais leur nombre était de nature à décourager les personnes venues les consulter.

Pendant les permanences, les visiteurs se contentaient le plus souvent de feuilleter quelques pièces des dossiers et préféraient s'informer en questionnant le commissaire enquêteur présent ; pour la présentation d'ensemble du projet comme pour l'examen de dispositions localisées les plans au 1/1500 sur fond de photo aérienne se sont révélés très utiles.

En dehors des permanences, beaucoup se sont contentés du contenu du dossier d'information mis à leur disposition (et par ailleurs boité à la population riveraine du futur prolongement et largement diffusée dans les communes concernées), ou encore, quelquefois, de rumeurs.

D'une manière générale, les représentants des associations ont procédé à une étude plus complète des dossiers.

La commission d'enquête note avec satisfaction que, à sa demande, le maître d'ouvrage a apporté les compléments nécessaires, sous forme de documents additionnels mis à disposition du public pour

faciliter la compréhension des enjeux du projet et la recherche fine d'informations spécifiques propres aux centres d'intérêt de chacun : un guide de lecture avec sommaire détaillé du dossier mis à la disposition du public dans les lieux de consultation du dossier et permettant aux personnes intéressées de retrouver rapidement l'information recherchée, complété par un dossier d'information synthétique de 16 pages présentant le projet, un flyer, un recueil de plans et coupes des éléments les plus importants du dossiers

Les pièces du dossier de déclaration d'utilité publique

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été établi conformément aux termes de l'article R 123-8 du Code de l'environnement.

En application de ce texte, la nécessité de décliner ce dossier en divers chapitres ou documents distincts : notice explicative, caractéristiques des principaux ouvrages, étude d'impact, évaluation socio-économique, ainsi que, conformément au Code de l'urbanisme, la mise en conformité des documents d'urbanisme, implique de nombreuses redites rédactionnelles ou graphiques qui alourdissaient considérablement sa présentation et son volume.

L'ensemble était toutefois d'une technicité abordable par le public et de nature à donner une vue d'ensemble sur le projet, son insertion dans le site, les variantes étudiées et le chantier.

L'étude d'impact a été rédigée conformément à la réglementation en vigueur et était précédée d'un résumé non technique sous la forme d'un document indépendant.

Cette étude a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale, daté du 17 janvier 2024, inséré dans la pièce J du dossier d'enquête. Cet avis comporte un ensemble de recommandations ou demandes de compléments, dont les principales concernent « l'analyse des incidences potentielles du projet sur la biodiversité (notamment liées à l'abattage d'arbres) et la définition des mesures pour les éviter, les réduire ou, à défaut, les compenser, ainsi que sur l'évaluation et la prise en compte des enjeux sanitaires liés notamment aux pollutions sonores et vibratiles générées par le projet, dans le contexte d'une exposition déjà importante des populations aux pollutions d'origine routière le long du tracé du tramway T8 Sud ».

La maîtrise d'ouvrage a répondu point par point à cet avis dans un mémoire figurant dans la même pièce J.

Les pièces des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet T8 Sud concerne les territoires de l'Établissement Public Territorial (EPT) de Plaine Commune et de la Ville de Paris.

Après analyse des documents d'urbanisme de la Ville de Paris (cf. pièce F5 – Étude d'Impact), le projet est compatible avec le PLU de Paris et ne nécessite donc pas de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur ce périmètre.

Seul le territoire de Plaine Commune est concerné par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- Des éléments communs : justification réglementaire de la procédure de mise en compatibilité et présentation sommaire du projet ;
- Pour chaque commune : les dispositions du projet rendant nécessaire une modification du règlement d'urbanisme en vigueur, en tenant compte des contenus du rapport de présentation et

du PADD et des caractéristiques de chaque zone traversée, les modifications apportées devant notamment considérer le tramway comme une "Construction et Installation Nécessaire Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif" (CINASPIC) ;

- Les incidences du projet sur chacun des PLU, sous forme de tableaux mettant en parallèle les dispositions réglementaires ou graphiques avant et après mise en compatibilité.

Ces dossiers étaient clairs, de lecture aisée et de nature à apporter une information complète sur le sujet ; il a toutefois été peu consulté par le public qui n'a pas émis d'observations particulières.

Sur le fond des dossiers

Il n'appartient pas à la commission d'enquête de se prononcer en tant qu'expert sur le fond qui reste de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage. Elle donnera son avis à l'issue de l'enquête dans le cadre de ses conclusions, en fonction des observations reçues, des réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage et de ses convictions propres.

CHAPITRE 2

ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Sur la demande présentée le 4 mars 2024 par Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Montreuil a désigné le 11 mars 2024 (référence n° E24000008 / 93) une commission d'enquête composée de Marie-Claire EUSTACHE comme Présidente, Sylvaine FREZEL et Roberto PELI comme titulaires et Guy VELLA comme suppléant. (Cf. pièce jointe 1)

ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

Réunions de travail

De nombreuses réunions ont été organisées, tant avec la maîtrise d'ouvrage qu'en interne pour la commission d'enquête, afin d'assurer le bon déroulement de l'enquête et la bonne connaissance et compréhension du dossier et obtenir les compléments d'information nécessaires à la rédaction du présent rapport.

- 10 réunions avec la maîtrise d'ouvrage ;
- 8 réunions internes à la commission d'enquête.

Réunions avec les partenaires du projet et les élus locaux

Par ailleurs, la commission d'enquête a rencontré les différents partenaires du projet et élus locaux. Elle a ainsi échangé avec le maîtres d'ouvrage (Ile-de-France Mobilités, la Région Ile-de-France, l'État, le département de Seine-Saint-Denis, la mission tramway de la Ville de Paris, l'établissement public territorial Plaine Commune et les représentants des maires des quatre communes concernées par le projet.

Réunion avec Monsieur Arnaud Crolais, directeur Infrastructures à Ile-de-France Mobilités

Elle s'est déroulée dans les bureaux d'Ile-de-France Mobilités à Paris 9e le 7 juin 2024, en présence de :

- M. Arnaud Crolais, vice-président, directeur Infrastructures à Ile-de-France Mobilités
- Mme Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Mme Sylvaine Frézel, membre de la commission d'enquête, titulaire
- M. Roberto Peli, membre de la commission d'enquête, titulaire

Après une présentation du déroulement de l'enquête, des observations faites en réunion publique et sur les registres d'enquête, la commission a souhaité interroger M. Crolais sur ses attentes, points d'attention sur le projet.

M. Crolais a rappelé que le projet s'inscrivait dans le cadre général du Plan des Mobilités d'Île de France,

successeur du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) et qu'il viendrait renforcer le maillage en transports en commun de la Plaine Saint-Denis. Il a précisé qu'IDFM avait beaucoup travaillé avec les associations de vélo sur l'intégration des pistes cyclables. En outre, le T8 sera 100 % accessible aux PMR.

Le terminus à Rosa Parks sur la voirie du boulevard MacDonald qui permet de voir l'entrée du RER E n'est certes pas l'idéal en termes de correspondance, mais apparaît comme le meilleur compromis en matière de sécurité, de circulation du tram, de trafic routier, de coût et d'impacts sur les arbres.

« L'arbre est aujourd'hui un vrai totem. C'est très important pour nous. Nous avons essayé de traiter pendant les études sur le prolongement du tram T8 des éléments liés au changement climatique, comme les îlots de chaleur », a-t-il dit, indiquant que les collectivités territoriales partenaires avaient exprimé une très forte demande de limiter les abattages d'arbres. Plaine Commune a un Plan Arbre 2030, le Département de Seine-Saint-Denis a un plan Canopé 2020-2030, la Ville de Paris a aussi son Plan arbre. Cette demande émanait aussi du public pendant la phase de concertation et c'était une recommandation de l'Autorité environnementale.

Pour la première fois, les mesures anticipées de compensation pour les arbres qu'il était nécessaire de couper ont été étudiées, localisées et seront mises en place, a dit M. Crolais. Conscients que des arbres jeunes n'ont pas le même apport en termes d'ombre et d'agrément pour les habitants, l'État et les autres cofinanceurs du projet ont accepté d'anticiper le versement d'une partie des fonds pour mettre le plus tôt possible en pépinière les sujets à replanter. La protection des arbres – tronc, branches et système racinaire – est l'objet d'un volet spécifique dans la charte chantier. Une attention particulière leur sera portée dès la phase de dévoiement des réseaux. Un bilan des sujets à risque avec la proposition de mesures conservatoires et préventives pourrait être envisagé.

Interrogé sur la tarification, M. Crolais a indiqué que le budget de fonctionnement de 14 MD€ était financés à hauteur de 30% par les utilisateurs, 60% par les entreprises et 10% par les Collectivités territoriales. « Il n'est pas prévu à ce stade de modifier le système tarifaire en vigueur actuellement. A savoir, 1 ticket valable 1h30 pour circuler sur les transports de surface (tram, bus correspondances comprises) et 1 ticket dans les mêmes conditions pour les métros et RER dans Paris », a-t-il rappelé. L'unification des correspondances entre transports de surface et transports en sous-sol n'est pas à aujourd'hui envisagée car cela bouleverserait l'équilibre financier de fonctionnement. Le projet d'un bouclier tarifaire pour lequel un trajet ne pourrait dépasser 4€, avec des aides des collectivités territoriales a été évoqué.

Parmi les autres sujets abordés, il y a eu l'autorisation de superposition d'affectation sur le domaine public routier sans versement de redevance d'occupation dont bénéficie IDFM en raison de l'intérêt public de ses infrastructures. La question peut se poser pour les éventuelles autorisations d'occupation temporaire (AOT) en phase chantier demandées par les affectataires du domaine public routier aux entreprises.

M. Crolais a également évoqué l'évolution du tracé au Franc-Moisin depuis la concertation. La confirmation de la réalisation de la station au sud du quartier symbolise les points forts de ce projet : le désenclavement des quartiers et l'attention continue portée aux besoins exprimés par le territoire.

Rencontre avec Madame Anne Noel, directrice de l'Urbanisme réglementaire à l'EPT Plaine Commune

Elle s'est déroulée le 10 juin 2024 après-midi, au siège de Plaine Commune, en présence de :

- Mme Anne Noël, directrice de l'Urbanisme réglementaire
- M. Alexandre Frémot, directeur général des services
- M. Jefferson Ranson, juriste à la Mission Ressources et Appui juridique, au Pôle Fabrique de la Ville Durable de l'EPT
- Mme Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Mme Sylvaine Frézel, membre de la commission d'enquête, titulaire
- M. Roberto Peli, membre de la commission d'enquête, titulaire

Après une présentation du déroulement de l'enquête, des observations faites en réunion publique et sur les registres d'enquête, la commission a souhaité interroger Mme Noël sur ses attentes, points d'attention sur le projet.

Les responsables de Plaine commune ont dit leur satisfaction de voir enfin se concrétiser ce projet ancien de tramway et se sont félicités de la bonne collaboration avec IDFM qui a acquis une expérience certaine dans le domaine. Ils ont indiqué que le tracé proposé avait été travaillé avec les ingénieurs de Plaine commune et qu'il parvient à desservir tous les quartiers souhaités en évitant des virages à angle droit.

Une attention particulière, ont-ils souligné, a été portée à la préservation des arbres, avec notamment une étude phytosanitaire très poussée de 1500 pages qui a pris en compte tous les arbres situés sur la trajectoire et même ceux qui sont à quelques mètres en retrait. Quand il s'avère néanmoins nécessaire de couper certains arbres – et Plaine commune est d'accord avec les choix retenus –, les sujets abattus seront compensés par de nouvelles plantations. L'EPT, via son service spécialisé pour les arbres, est associé à ce travail qui est déjà engagé.

Au chapitre de l'insertion du T8, ils ont aussi été interrogés sur la section mixte tramway/bus dans le sens Nord>Sud avenue Paul Vaillant Couturier sur environ 250 mètres. Ils ont estimé que ce partage de la chaussée, déjà expérimenté sur le tram T1 sur le pont de L'Île-Saint-Denis, ne posait pas de problème.

Autre sujet abordé : le vélo. Le projet ne comporte pas de plateforme partagée vélo-tram car les rails sont à l'origine d'accident. Dans les rues étroites, la piste cyclable a été dissociée du tracé du tram T8. Plus généralement, le vélo occupe une place grandissante dans la ville. Voir par exemple l'aménagement des deux rives du canal Saint-Denis qui relie le parc de la Villette au Stade de France ou le projet de parcs de stationnement vélo temporaire (2000 places pendant les JOP) et définitif (1000 places) autour du Stade de France.

La pollution liée au report de circulation a été évoquée. Les responsables de Plaine commune ont précisé que dans le cadre de la révision du PLUi, la qualité de l'air fait l'objet d'une attention particulière, avec des relevés permettant une cartographie. Depuis 2012, celle-ci s'est améliorée, pas autant qu'espérée, mais elle s'est améliorée.

Concernant sur la réduction des places de stationnement pour les véhicules liée au tramway, les responsables de l'EPT répondent qu'il existe deux grands parkings publics (Porte de Paris et Basilique) qui sont aujourd'hui sous-utilisés.

Selon eux, l'extension du SMR de Villetaneuse a été anticipé avec des servitudes de localisation et s'inscrit dans le travail de recomposition urbaine en cours. Plus généralement, le dossier de mise en compatibilité du PLUi a été travaillé en étroite collaboration avec IDFM et ne soulève pas de problèmes particuliers.

Quant à la concomitance de nombreux chantiers dans le même secteur, ils disent ne pas la redouter, car ils en ont l'habitude dans ce territoire qui se renouvelle depuis plusieurs années.

Réunion avec Monsieur Gislain Guidoni, chargé de mission Végétalisation de l'espace public, voirie, mobilités et propreté au cabinet du maire du 18^e arrondissement

Elle s'est déroulée le 11 juin 2024 en mairie du 18^e arrondissement, en présence de :

- Monsieur Gislain Guidoni, chargé de mission Végétalisation de l'espace public, voirie, mobilités et propreté au cabinet du maire du 18^e arrondissement
- Mme Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Mme Sylvaine Frézel, membre de la commission d'enquête, titulaire
- M. Roberto Peli, membre de la commission d'enquête, titulaire

Après une présentation du déroulement de l'enquête, des observations faites en réunion publique et sur les registres d'enquête, la commission a souhaité interroger M. Guidoni sur ses attentes, points d'attention sur le projet.

M. Guidoni a salué le projet qui, en plus de respecter les orientations du SDRIF et du plan 2010-2020 de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) reprises dans le Plan des Mobilités d'IdF 2020-2030, correspond pleinement aux orientations de la municipalité du 18^e.

Il a précisé que le projet touchait à la marge le 18^e arrondissement de Paris, car la plate-forme du tramway avenue de la Porte d'Aubervilliers se situe côté 19^e arrondissement. Côté 18^e, les aménagements de voirie permettront de conforter le caractère urbain de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, avec une réduction de la place de la voiture, (suppression de 2X1 voie de circulation, ainsi que la création d'une liaison cyclable de qualité vers Aubervilliers jusqu'au centre de Paris), la consolidation du mail arboré et des alignements d'arbres renforcés et doublés à certains endroits.

Le prolongement du tram T8 concerne surtout la cité Charles Hermite, en bordure est du tracé. C'est un quartier très enclavé, avec le boulevard Ney au sud, le périphérique au nord et la ZAC de la gare des Mines à l'ouest. Beaucoup des habitants, souvent d'un certain âge, utilisent leur voiture.

Propriété de Paris Habitat, la cité construite dans les années 1930 fait l'objet un projet de réhabilitation plan-climat dont les travaux de rénovation lourde seront réalisés en plusieurs phases, à partir de fin 2024. L'opération prévoit 1 168 logements familiaux après travaux et la création de 72 logements étudiants au sein de l'existant. 57 autres logements, dans l'existant, en pied d'immeuble et au premier étage, seront transformés pour créer un équipement de petite enfance, un centre de santé et des commerces, tandis qu'un nouvel espace public, au cœur de la résidence, verra également le jour pour contribuer à l'ouverture du quartier.

Le prolongement du tram T8 est donc une chance pour la cité Charles Hermite et plus généralement pour le Nord-Est parisien, offrant une liaison en transport collectif et des parcours de qualité pour les mobilités actives vers la Seine-Saint-Denis et ses centres universitaires et scolaires. Il favorise le désenclavement des quartiers de la ceinture des maréchaux, enserrés entre les boulevards, le périphérique, les emprises ferroviaires et autoroutières et des friches industrielles en voie de reconversion. En cela, il s'inscrit totalement dans le projet de requalification de la Porte de la Chapelle puisque l'Adidas Arena ainsi que le Campus Condorcet ne seront qu'à 15 minutes du futur terminus du T8.

Interrogé sur les nuisances induites par les travaux du T8 et les chantiers concomitants de rénovation de la cité Charles Hermite et de deux ZAC de la Gare des Mines-Fillettes, M. Guidoni a dit faire confiance

au savoir-faire des maîtres d'ouvrage concernés, et notamment la Ville de Paris et son expérience en matière d'aménagements urbains le long d'un tramway, pour mettre en œuvre une efficace coordination des chantiers et une écoute attentive des habitants impactés.

Sur la réduction de la place de la voiture avenue de la Porte d'Aubervilliers et boulevard MacDonald, il pense au regard des expériences des aménagements d'autres portes de Paris qu'il y aura sans doute au début un léger report de circulation sur les Portes voisines, puis ensuite une « évaporation » du trafic automobile, avec un report vers les transports collectifs et surtout vers les modes actifs. « On disait de ce nord-est de Paris avec ses industries et ses infrastructures de transports qu'il servait la Ville. Il doit maintenant servir ses habitants. Il faut le faire vivre, a-t-il conclu. Il doit ne plus être seulement un lieu de passage, mais être un lieu de vie ».

Enfin, la mairie du 18^e arrondissement exprime son souhait que les premiers travaux puissent se tenir à partir de l'été 2026, afin de permettre aux habitants du quartier de souffler après les travaux de la Porte de la Chapelle, de l'Adidas Arena et du Campus Condorcet.

Rencontre avec Monsieur Corentin Duprey, vice-président, chargé des Mobilités durables et du développement du territoire au conseil départemental

Elle s'est déroulée au Conseil départemental à Bobigny le 13 juin 2024, en présence de :

- M. Corentin Duprey, vice-président, chargé des Mobilités durables et du développement du territoire au Conseil départemental
- Mme Camille Petit, chargée de mission affaires institutionnelles, Direction de la voirie et des déplacements du Conseil départemental
- Mme Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Mme Sylvaine Frézel, membre de la commission d'enquête, titulaire
- M. Roberto Peli, membre de la commission d'enquête, titulaire

Après une présentation du déroulement de l'enquête, des observations faites en réunion publique et sur les registres d'enquête, la commission a souhaité interroger M. Duprey sur ses attentes, points d'attention sur le projet.

M. Duprey a fait part de son enthousiasme pour le projet de prolongement au sud du tram T8, s'en félicitant à double titre, à la fois comme chargé des mobilités durables au Département et comme élu du canton de Saint-Denis-1. Il s'en réjouit aussi en tant que vice-président de Plaine Commune et conseiller municipal de Saint-Denis.

« Le T8 est robuste si on le compare à d'autres trams et on regrette que la ligne s'arrête à Porte-de-Paris », a-t-il dit. Il juge importante et « symbolique » dans le projet la desserte du secteur de Franc-Moisin, ce quartier qui est en même temps « tout près et loin de tout ». Selon lui, le tram sera utile également aux gens du centre de la Plaine Saint-Denis et d'Aubervilliers qui sont loin des transports lourds. « Ce prolongement répond à des besoins, il n'y a aucun doute sur son intérêt », a-t-il ajouté.

Il est revenu sur la concertation qui a permis d'inscrire la station Pressensé dans la version définitive du projet. Il aurait souhaité un terminus plus près du RER E, mais le choix retenu sur la voirie du boulevard MacDonald est « un compromis acceptable », limitant les impacts sur les arbres et les temps de parcours au niveau du terminus.

Il a approuvé le travail partenarial mené sur les voies cyclables.

M. Duprey a insisté sur quatre points :

- Les arbres : quelque 200 arbres vont être abattus, soit moitié moins de ce qui était prévu au départ, mais cela reste impactant. L'objectif est d'en abattre le moins possible, il faut donc rechercher toutes les marges d'amélioration. Autant que possible, il faut que le projet T8 Sud se conforme aux standards de compensation du Plan Canopée du Département (3 arbres plantés pour un arbre abattu), et que les compensations soient réalisées en avance de phase. Son souhait est de planter AVANT d'abattre, et de planter au plus près. On doit commencer, dès la déclaration d'utilité publique. « On sera très vigilant sur les arbres », a-t-il affirmé. Il a salué les efforts portant dès à présent sur l'identification des mesures compensatoires à proximité ;
- La place Skanderbeg : il faut s'assurer que les aménagements permettent de maintenir la qualité de service et la performance des lignes de bus qui assurent la porosité entre Aubervilliers et Paris. Si des choix doivent être faits entre les différents usages, c'est la place de la voiture qu'il faut réduire ;
- La phase travaux : on doit assurer les continuités piétonne et cyclable ;
- La communication sur le projet : il est essentiel de montrer aux habitant.es comment le projet avance, car ils en entendent parler depuis quelques temps déjà.

Sur le franchissement du canal Saint-Denis qui prévoit la réutilisation du pont Pressensé actuel pour le tramway et la construction d'un pont routier en parallèle, il s'est interrogé sur l'intérêt de faire des travaux d'aménagement sur un ouvrage déjà plus que centenaire. Les études sont en cours sur le traitement réservé au pont actuel.

M. Duprey s'est dit favorable à ce que le pont Pressensé soit démoli et reconstruit, afin de s'affranchir des sujétions inhérentes à la maintenance d'un ouvrage très ancien, et ainsi assurer une exploitation optimale du T8 Sud. Cela, à condition que le coût de remplacement de l'ouvrage actuel soit inclus dans le financement du projet T8 Sud. Le nouveau pont routier devrait dans ce cas être construit avant, afin d'assurer la continuité du trafic.

Rencontre avec Monsieur Mathias Galerne, chef de la Mission tramway au sein de la Direction de la Voirie et des déplacements de la Ville de Paris (DVD), en charge de la maîtrise d'ouvrage de projets tramways et TZEN

Elle s'est déroulée le 14 juin 2024 dans les locaux de la Mission Tramway à Paris 17^e arrondissement, en présence de :

- Monsieur Mathias Galerne, chef de la Mission tramway au sein de la Direction de la Voirie et des déplacements de la Ville de Paris (DVD), en charge de la maîtrise d'ouvrage de projets tramways et TZEN
- Madame Isabelle Tran, Agence de la Mobilité de la DVD, chargée du suivi des études sur le projet T8
- Madame Annie Bejraoui, chef de projet du T8 sud au sein de la Mission tramway à la DVD)
- Mme Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Mme Sylvaine Frézel, membre de la commission d'enquête, titulaire
- M. Roberto Peli, membre de la commission d'enquête, titulaire

Après une présentation du déroulement de l'enquête, des observations faites en réunion publique et sur les registres d'enquête, la commission a souhaité interroger M. Galerne sur ses attentes, points d'attention sur le projet.

Les responsables de la DVD ont rappelé les raisons qui ont présidé au choix du boulevard Macdonald pour le terminus Rosa Parks. Lors de la concertation publique préalable en 2019, plusieurs options ont été présentées, dont la plupart a été écartée pour des raisons de faisabilité technique. En 2022, il restait la variante du trajet passant par la rue Gaston Tessier et celle sur le boulevard MacDonald. « Des études approfondies que nous avons accompagnées, ont montré que la variante Gaston Tessier était très compliquée, a précisé Mme Tran. La rue est assez étroite avec la présence d'une crèche et des trottoirs peu larges ; il aurait été nécessaire d'abattre de nombreux arbres sans pouvoir en replanter dans la rue ; il y avait aussi le risque de nuisances pour les riverains (le bruit, les flux de voyageurs et les problèmes de circulation et d'accessibilité à leur parking) et la crainte des habitants d'être « pris en tenaille » entre la voie ferrée et le tramway, sans réels avantages pour eux.

De plus, la variante de la rue Gaston Tessier, comme toutes celles qui impliquaient de traverser le boulevard Macdonald, allait générer une attente importante aux feux de circulation et nécessiter de nombreux virages qui ralentissent la vitesse de service. « Or, on sait par expérience que les passagers auraient préféré descendre avant le carrefour pour terminer à pied jusqu'à Rosa Parks », a-t-il ajouté. Le terminus sur la voirie du boulevard Macdonald (et non plus sur le trottoir comme envisagé dans un premier temps) a présenté un bilan nettement plus positif.

M. Galerne a estimé que l'accroissement de la place du végétal devient ces dernières années un facteur déterminant dans l'élaboration des projets. La Ville a été très attentive à réduire le nombre d'arbres impactés, à partir d'un diagnostic phytosanitaire précis, et elle réfléchit à des mesures compensatoires de proximité. Plus généralement, a-t-il poursuivi, le prolongement du T8 intègre les orientations les plus récentes de l'écologie urbaine. A savoir : végétaliser le plus possible pour réduire les îlots de chaleur urbaine ; déminéraliser et augmenter les surfaces perméables pour mieux limiter les impacts liés aux pics de précipitations ; réduire la place pour la voiture en incitant au report modal vers les transports en commun ; réserver une place conséquente pour les déplacements actifs (vélo, marche).

M. Galerne cite en exemple la Porte de Maillot où la place pour la voiture a été fortement réduite, ce qui n'a pas abouti à un report des véhicules vers d'autres portes de Paris, mais plutôt à une « évaporation » constatée d'une partie du trafic automobile. Et globalement à Paris, entre 2002 et 2024, le nombre de déplacements motorisés intramuros a diminué de 50%.

Interrogé sur la sécurité des usagers, par exemple aux Portes de la Chapelle ou de Clignancourt, il a affirmé que les mairies des XVIII^e et XIX^e arrondissements sont très actives sur ce problème et travaillent aussi avec les associations de quartier pour apaiser les conflits. Il a indiqué que les nombreux projets, déjà réalisés ou en cours dans ce secteur, vont dans le sens d'une suppression des recoins et cachettes, la « transparence visuelle » ainsi créée introduisant une forme d'apaisement de l'espace public et de limitation des mésusages.

Réunion avec Monsieur Christophe Deniau, chef du service de la politique des transports à la DRIEAT

Elle s'est déroulée le 17 juin 2024 à la DRIEAT, en présence de :

- Monsieur M. Christophe Deniau, chef du service de la politique des transports à la DRIEAT
- M. Denis Laisney, chef du département des transports urbain
- Mme Coralie Lechuiton, chef de projets tramway, TCSP et bus
- Mme Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Mme Sylvaine Frézel, membre de la commission d'enquête, titulaire
- M. Roberto Peli, membre de la commission d'enquête, titulaire

Après une présentation du déroulement de l'enquête, des observations faites en réunion publique et sur les registres d'enquête, la commission a souhaité interroger M. Deniau sur ses attentes, points d'attention sur le projet.

Les représentants de la DRIEAT ont indiqué que le prolongement du tram 8 vers le sud était l'une des opérations d'infrastructure majeure pour le territoire francilien que l'Etat porte avec des partenaires, Région et collectivités locales. Ils ont rappelé les principaux objectifs de ce projet structurant de transport, en termes notamment de décarbonation.

Il y a un « gros enjeu de maillage du territoire », selon M. Deniau pour qui il s'agit de « faire de la couture entre les territoires », de travailler à l'attractivité de la Seine-Saint-Denis et de contribuer au changement des habitudes d'usage de déplacement. Certes le report modal est toujours compliqué à appréhender dans un territoire à forte densité de population, a-t-il expliqué en substance, mais « il y a une logique d'ensemble et c'est tout le dispositif qu'il faut prendre en compte ».

Mme Coralie Lechuiton est revenue sur l'historique du projet, indiquant que l'Etat avait été sollicité pour financer les études dès 2013. « Le service de la politique des transports (SPOT) est surtout chargé du financement du projet », a-t-elle dit. L'Etat finance 21%, la Région Île-de-France 49% et les collectivités territoriales le reste. Elle a souligné le gros travail en amont accompli par IDFM qui a beaucoup anticipé la question de l'insertion urbaine, examinant avec Plaine commune un très grand nombre d'hypothèses et proposant plusieurs variantes, en particulier pour le terminus à Rosa Parks et a salué le travail réalisé lors de la concertation préalable.

Le projet participe également au développement des modes actifs, en cohérence avec les enjeux du Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF) et du plan de mobilités en Ile-de-France (ex PDUIF).

Autres sujets abordés : la pollution de l'air, la phase chantier pour laquelle la communication est essentielle.

Interrogé sur la possibilité d'autres prolongements du T8, M. Deniau a répondu que le Contrat de plan Etat Région (CPER) était l'instrument financier, déclinant le SDRIF.

Réunion avec Monsieur Kamel Ould-Said, directeur général adjoint du pôle logement, aménagement et transports de la Région

Elle s'est déroulée au siège de la Région Ile-de-France à Saint-Ouen le 19 juin 2024, en présence de :

- Monsieur Kamel Ould-Said, directeur général adjoint du pôle logement, aménagement et transports de la Région
- Madame Mélanie Roy, adjointe au chef de service Pôles et Voiries de la direction des transports
- Mme Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Mme Sylvaine Frézel, membre de la commission d'enquête, titulaire

Après une présentation du déroulement de l'enquête, des observations faites en réunion publique et sur les registres d'enquête, la commission a souhaité interroger M. OULD-SAID sur ses attentes, points d'attention sur le projet.

M. Ould-Said a d'emblée mis l'accent sur la volonté de la Région de voir se réaliser le prolongement à Rosa Parks du Tram 8. « Ce projet est soutenu politiquement par la Région, il fait partie des priorités du contrat de plan État-Région (CPER), a-t-il souligné ».

Il a rappelé que le protocole du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé le 20 décembre 2023, a inscrit un investissement de 8,4 milliards d'euros pour renforcer l'offre de transport en Ile-de-

France et que la Région y participe pour 3,7 milliards d'euros (soit 44 %). Cet avenant est d'ailleurs soumis à une consultation du public du 10 juillet au 9 août 2024 inclus. Avec une mise en service envisagée en 2031, ce dossier s'inscrira donc sur 2 CPER.

Le coût du prolongement du T8, hors matériel roulant, est estimé à 224 millions d'euros (HT). Après une première convention qui a financé les études préalables et les études préliminaires jusqu'à la déclaration d'utilité publique, Le CPER prévoit un montant de 68 millions d'euros dédié au Projet jusqu'à 2027. « Si cela ne suffit pas au maître d'ouvrage, nous sommes ouverts à une demande supplémentaire pour couvrir les besoins, a-t-il expliqué. Il y a une revoyure à la mi-travaux et la possibilité de nouveaux crédits, soit par un protocole sur la totalité du projet, soit sur un point particulier ». Le CPER a prévu une ligne de 100 millions d'euros pour d'éventuels investissements non prévus initialement sur le Volet Transports en commun. « On a donc de la souplesse. Ce tramway est très attendu, notamment du côté du campus Condorcet, mais pas seulement. On fera ce qu'il faut pour qu'il arrive à l'heure, a-t-il ajouté. 2031, ça paraît loin, mais c'est maintenant que ça se joue ».

M. Ould-Said est revenu sur l'importante rentabilité socio-économique du T8, sur sa rentabilité immédiate (taux de rentabilité interne (TRI) supérieur à 5%), sur l'importance des transports collectifs dans la diminution de la pollution sur un territoire fortement impacté à laquelle participe le T8. Autre volet important du projet : les aménagements cyclables. « Le T8 nous aide à porter le réseau vélo en Ile-de-France », a-t-il précisé. Dans le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030, adopté le 27 mars 2024 (qui sera soumis à consultation et enquête publique, la version définitive devant être approuvée au second semestre 2025), l'objectif est de tripler la part du vélo pour atteindre 6 % et de réduire de 15 % les déplacements en voiture.

Il estime également important d'intégrer le coût d'exploitation des futures lignes de transport, la tarification n'assurant qu'1/3 de ces coûts.

Selon M. Ould-Said, le cycle de construction d'infrastructures coûteuses de transports collectifs s'achève. Les efforts vont désormais porter sur la voiture avec d'une part, un usage partagé de l'automobile (co-voiturage) et d'autre part, un usage plus multimodal du réseau routier, avec l'ouverture de voies réservées, comme la nouvelle voie inaugurée le 14 juin dernier sur une portion de l'autoroute A 3 dans le sens province-Paris au niveau de Bagnolet.

Réunion avec Monsieur Roger Madec, conseiller de Paris, conseiller spécial auprès du maire du 19^e arrondissement, chargé de l'aménagement urbain, de la Petite ceinture, de la biodiversité et de la condition animale

Elle s'est déroulée 20 juin 2024 à la mairie du 19^e arrondissement de Paris, en présence de :

- M. Roger Madec, conseiller de Paris, conseiller spécial auprès du maire, chargé de l'aménagement urbain, de la Petite ceinture, de la biodiversité et de la condition animale
- Mme Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Mme Sylvaine Frézel, membre de la commission d'enquête, titulaire
- M. Roberto Peli, membre de la commission d'enquête, titulaire

Après une présentation du déroulement de l'enquête, des observations faites en réunion publique et sur les registres d'enquête, la commission a souhaité interroger M. Madec sur ses attentes, points d'attention sur le projet.

M. Madec a considéré que le prolongement du tram T8 était « un projet qui a du sens », un projet important, en particulier pour la Seine-Saint-Denis. Celui-ci viendra compléter le maillage de transports en commun entre le nord parisien et la Seine-Saint-Denis, entre les équipements de ce département, et

notamment les sites universitaires. Il participera également à la requalification des quartiers de la ceinture des Maréchaux à Paris. Les aménagements de voirie de l'avenue d'Aubervilliers et de la place Skanderbeg structurée autour d'un mail central contribueront, selon l' élu, à apaiser la circulation, en favorisant les déplacements des piétons et des cycles.

Il est revenu sur la fin du parcours du tram qui fait encore débat. « Cela a été arbitré, a-t-il souligné. Aucune variante du tracé n'était pleinement satisfaisante. La localisation du terminus rue Gaston Tessier présentait l'avantage de faciliter la correspondance avec le RER E. Mais cette variante impliquait notamment l'abattage de nombreux arbres d'alignement. Or, la Ville porte une grande attention au patrimoine arboré ». Selon lui, l'arrivée sur la voirie du boulevard MacDonald permet de limiter les abattages d'arbres et apportent une réponse plus satisfaisante aux contraintes techniques et de partage des espaces publics entre les différents usages.

Interrogé sur la concomitance du chantier du tram et celui de rénovation lourde de la Cité Charles Hermite dans le 18e, M. Madec a dit faire confiance à l'expertise de IDFM et des entreprises qui seront retenues pour gérer les répercussions de l'approvisionnement de ces chantiers sur la circulation générale.

Il a salué également les échanges très constructifs entre IDFM et l'ensemble des partenaires tout au long des études et a conclu sur l'importance de ce projet qui arrive enfin à son terme après de nombreuses années d'attente pour ces territoires.

Réunion avec Madame Séverine Voiturier, Directrice générale des services de la ville de Villetaneuse

Elle s'est déroulée à la mairie de Villetaneuse le 21 juin 2024, en présence de :

- Mme Séverine Voiturier, Directrice générale des services de la ville de Villetaneuse
- Mme Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- M. Roberto Peli, membre de la commission d'enquête, titulaire

Après une présentation du déroulement de l'enquête, des observations faites en réunion publique et sur les registres d'enquête, la commission a souhaité interroger Mme Voiturier sur ses attentes, points d'attention sur le projet.

Madame Voiturier relève le peu d'impact du projet pour Villetaneuse, en dehors de l'extension du site de maintenance et de remisage (SMR) et souligne l'importance d'une bonne coordination avec les études du « front urbain » lancées à l'automne dernier, projet structurant se déployant au sud du SMR, au sein de la Zone d'activités économiques du Château.

Ce projet urbain, actualisé dans le cadre de la révision du PLUi en cours, vise à la création d'un secteur mixte d'activités, logements et rez-de-chaussée actifs dans l'OAP sectorielle 34 (secteur Division Leclerc / Front Urbain), partiellement impactée par le site de maintenance et de remisage agrandi.

La réduction du périmètre de l'OAP fait partie du dossier de mise en compatibilité du PLUi de Plaine commune, également soumis à enquête, afin de permettre la réalisation de l'extension sud du T8.

La phase de travaux du SMR a été abordée, rassurant Madame Voiturier sur le périmètre global de l'extension de ce dernier qui n'inclut pas la zone provisoire au sud dévolue aux bases vie. Elle évoque également la nécessaire coordination avec le projet de Front urbain.

Même si le tracé du prolongement du T8 ne concerne pas directement la commune, Madame Voiturier souligne son importance, permettant de renforcer le maillage vers des modes de transports en commun lourds (métros et RER) et l'accès direct vers Paris. Cet aspect s'avère d'autant plus important dans un territoire enclavé, marqué par de fortes coupures urbaines et faisant l'objet de plusieurs grandes

opérations de restructuration urbaine (le projet de rénovation urbaine portée par l'ANRU des quartiers Saint-Leu et Langevin, le Front urbain, le secteur de l'îlot des poiriers qui se situe en frange de l'Université et longe l'avenue de la division Leclerc...). La Ville compte près de 14 000 habitants et accueille une population étudiante équivalente au sein de son campus universitaire.

Réunion avec Monsieur Damien Bidal, maire-adjoint aux Affaires sociales, à la circulation, au stationnement et aux transports de la ville d'Aubervilliers

Elle s'est déroulée en visio-conférence le 25 juin 2024, en présence de :

- M. Damien Bidal, maire-adjoint aux Affaires sociales, à la circulation, au stationnement et aux transports de la ville d'Aubervilliers
- Mme Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Mme Sylvaine Frézel, membre de la commission d'enquête, titulaire
- M. Roberto Peli, membre de la commission d'enquête, titulaire

Après une présentation du déroulement de l'enquête, des observations faites en réunion publique et sur les registres d'enquête, la commission a souhaité interroger M. Bidal sur ses attentes, points d'attention sur le projet.

M. Bidal s'est dit déçu, mais pas vraiment surpris par la faible participation à l'enquête publique des habitants d'Aubervilliers concernés par cet important projet. « On leur a donné tous les moyens de s'informer, les élus notamment en ont parlé dans les conseils de quartiers, mais les gens restent sceptiques sur l'intérêt de s'exprimer », a-t-il regretté.

Il a souligné l'intérêt du prolongement du T8 qui va répondre à un vrai besoin des habitants de ces quartiers du Landy et du Pressensé sans véritable accès aux modes lourds de transport : beaucoup ont des voitures pour aller travailler, parce qu'ils n'ont pas d'autre alternative, a-t-il expliqué, citant notamment les salariés de la zone de Roissy. Il approuve l'intégration de la station Pressensé pour laquelle il a milité. Il a ajouté qu'il faudrait aussi d'ailleurs prévoir avec la RATP une ligne de Noctilien qui double celle du tram lors des tranches horaires où celui-ci ne sera pas en service.

Il s'est fait l'écho de remarques entendues lors de réunions qui émanaient notamment du foyer Coallia, ainsi que des copropriétaires de la rue des Fillettes (inquiets pour l'accès à leur parking) et ceux du pont Francis de Pressensé (inquiets de leur proximité au franchissement du canal de Saint-Denis dédoublé en pont tram et pont routier).

Évoquant de mauvaises expériences passées, l' élu a souligné l'importance d'informer la population avant de commencer les travaux. « Il y a eu à Aubervilliers une mauvaise communication pour la ligne 12 de métro. Sur la ligne 15, ça se passe mieux, mais il faudra travailler là-dessus », a-t-il estimé. Au chapitre de la communication et afin d'éviter que les attentes soient déçues, il a recommandé au maître d'ouvrage de montrer des illustrations du projet à deux périodes : d'abord à la livraison du projet, quand la végétation n'aura pas encore poussé, puis dix ans après. Les impacts liés au chantier ont aussi été évoqués : le bruit, la nécessité de maintenir des accès piétons, cycles, mais également à toutes les parcelles ; la localisation des bases vie, notamment à proximité du canal pour la reconstruction du pont.

Il est revenu sur l'aménagement de la place Skanderbeg qui ne doit pas réduire la qualité de service des bus. « On a été et on reste vigilant en particulier sur le bus 35 (Gare du Nord / Mairie d'Aubervilliers) qui devrait certes un peu en pâtir, avec un temps de parcours augmenté de 6 à 8 minutes, mais beaucoup moins que prévu à l'origine des études (jusqu'à 20 mn).

Autre point de vigilance : le vélo pour lequel la continuité des pistes cyclables doit être assurée au maximum. Il s'est félicité de la participation des associations de cyclistes. « On veut que le projet soit porté aussi par les associations », a-t-il dit.

Parmi les autres sujets abordés, il y a eu les espaces verts, le bruit, notamment au niveau des virages, la circulation sur la rue des Fillettes, et en particulier pour les riverains, la coordination des gros chantiers (celui de la ligne ne sera pas encore fini quand commenceront les travaux du T8) ou encore l'utilisation du canal de Saint-Denis pour le transport des déblais et matériaux de chantier plutôt que des camions (les travaux des écluses devant être finis d'ici deux ans).

Enfin l'adjoint au maire a fortement insisté sur la nécessité d'anticiper sur la fréquentation des passagers dans ce territoire en pleine mutation : « On veut éviter ce qui se passe par exemple au 4 routes où on recommence de lourds travaux parce que les infrastructures sont maintenant insuffisantes, a-t-il dit. Il faut dimensionner le projet, par exemple la longueur des rames, non pas avec les chiffres d'aujourd'hui, mais avec ceux du futur ». Il rappelle à cet effet, les grandes opérations dans La Plaine, la fréquentation du campus Saint-Gobain.

Visites des lieux

Une visite à pied du prolongement du T8 au sud a été organisée le 18 avril 2024 par la maîtrise d'ouvrage pour permettre à la commission d'enquête d'appréhender le projet dans ses particularités spatiales et environnementales.

La visite du site de maintenance et de remisage (SMR) a eu lieu le 14 mai 2024.

Arrêté Inter-Préfectoral

Arrêté inter-préfectoral n°2024_1177_20240416 du préfet de la Seine-Saint-Denis du 16 avril 2024, prescrivant l'enquête publique unique en vue de la réalisation du prolongement Sud du tramway T8 de Saint-Denis – Porte de Paris à la station RER E Rosa Parks à Paris, portant sur :

- La déclaration d'utilité publique,
- Et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Plaine Commune.

(Cf. pièce jointe 2).

Durée de l'enquête unique

Conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 16 avril 2024, elle s'est déroulée du mardi 21 mai 2024 au mardi 25 juin 2024, durant **36 jours consécutifs**.

Réception du public

Mise à disposition des pièces des dossiers et des registres d'enquête à la préfecture de la Seine-Saint-Denis (désignée siège de l'enquête) à Bobigny et dans les mairies de Saint-Denis, Aubervilliers, Villetaneuse, des 18^e et 19^e arrondissements de Paris et au siège de l'EPT Plaine Commune, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux.

Permanences de la commission d'enquête

Elles se sont tenues, conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 16 avril 2024, dans les lieux et aux jours et heures suivants :

- Mairie de Saint-Denis (services municipaux Saint-Jean et le samedi en salle annexe droite de l'Hôtel de ville) :
 - Lundi 3 juin 2024 de 9h à 12h
 - Samedi 15 juin 2024 de 9h à 12h
 - Mercredi 19 juin 2024 de 9h à 12h
 - Mardi 25 juin 2024 de 14h à 17h
- Mairie d'Aubervilliers (direction de l'urbanisme et Hôtel de ville 120bis rue Henri Barbusse) :
 - Mercredi 12 juin 2024 de 14h à 17h
 - Lundi 17 juin 2024 de 14h à 17h
 - Samedi 22 juin 2024 de 9h à 12h
 - Mardi 25 juin 2024 de 14h à 17h
- Mairie de Villetaneuse :
 - Samedi 8 juin 2024 de 9h à 12h
 - Mercredi 19 juin 2024 de 14h à 17h
- Mairie du 18^e arrondissement de Paris
 - Jeudi 6 juin 2024 de 16h à 19h
 - Lundi 24 juin 2024 de 14h à 17h
- Mairie du 19^e arrondissement de Paris
 - Samedi 1^{er} juin 2024 de 9h à 12h
 - Mercredi 12 juin 2024 de 14h à 17h
 - Jeudi 20 juin 2024 de 16h à 19h
 - Mardi 25 juin 2024 de 14h à 17h
- Siège de l'Établissement public territorial Plaine Commune à Saint-Denis
 - Jeudi 6 juin 2024 de 9h à 12h
 - Mardi 18 juin 2024 de 9h à 12h

Soit un total de 18 permanences dans le cadre de cette enquête unique.

La répartition des permanences entre la commission d'enquête s'est faite par secteur géographique pour permettre à chaque membre de mieux maîtriser les spécificités et problématiques afférentes à chaque ville :

- Madame Frézel en mairie de Saint-Denis et au siège de l'EPT Plaine-Commune
- Monsieur Peli en mairie du 19^e arrondissement parisien et à Villetaneuse
- Madame Eustache en mairie du 18^e arrondissement parisien et à Aubervilliers

Dépouillements des observations :

- Registres papier : Les dépouillements des observations des registres papiers se sont réalisés selon ce même principe, Madame Eustache assurant en outre le dépouillement du registre et des courriers en préfecture.
- Registre et adresse électronique : chaque membre dépouillait deux jours de la semaine, avec une rotation pour les dimanches ;

Participation du public par voie électronique

Conformément au code de l'Environnement, précisée par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août et son décret de mise en application n°2017-626 du 25 avril 2017, l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, la Préfecture de Seine-Saint-Denis, a mis en place une participation du public par voie électronique.

Cette participation du public comportait deux volets :

- Son information, avec la mise en ligne du dossier consultable et téléchargeable sur le site suivant (<https://www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm>) ;
- Son expression, par le dépôt des observations et propositions sur un registre dématérialisé ou par messagerie électronique (prolongement-tram-t8-idfm@mail.registre-numerique.fr) depuis ce même site, en complément du registre papier du mardi 21 mai 2024 à 9h00 au mardi 25 juin 2024 à 17h00 inclus.

L'ensemble des observations déposées en ligne étaient consultables au siège de l'enquête publique, à la Préfecture de Seine-Saint-Denis, conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 16 avril 2024.

PUBLICITE DE L'ENQUETE UNIQUE

Mesures de publicité officielle légale

La publicité légale a été effectuée du 06/05/2024 au 25/06/2024 inclus. L'avis a été publié par voie d'affiches dans les mairies des 18^e et 19^e arrondissements parisiens, d'Aubervilliers, de Saint-Denis, de Villetaneuse, au siège de l'EPT Plaine Commune et en Préfecture de Seine-Saint Denis aux lieux habituels d'affichage administratif.

Publilégal a également réalisé l'affichage en 60 autres points le long du futur trajet du projet dans les communes concernées.

Publilégal est ainsi allé mettre en place les affiches sous contrôle d'huissier le 3 mai 2024, effectué des contrôles les 21 mai 2024 avec huissier, le 31 mai 2024, le 11 juin 2024 et a procédé à un contrôle final avec huissier et à la dépose des affiches le 26 juin 2024.

Livraison tablette EPT Plaine Commune le 14 mai 2024.

Ile-de-France Mobilités a fait constater la présence de l'ensemble des affiches apposées par MMme LE DISCORDE Fabrice, SALOME Thomas et DECLOUX, Izabela, huissiers de justice associés à Palaiseau, les 3 et 21 mai 2024, et 26 juin 2024.

Certificats d'affichage, procès-verbaux de constat d'huissier (Cf. pièces jointes 3).

Parutions légales dans les journaux

L'insertion dans les journaux a donné lieu aux parutions suivantes :

- Les Échos des 30/04/24 et 22/05/24 ;
- Le Parisien (93 et 75) des 30/04/24 et 22/05/24.

(Cf. pièces jointes 4).

Mesures de publicité complémentaires

D'importantes mesures de publicité complémentaires ont été mises en œuvre, en étroite concertation avec la commission d'enquête, permettant ainsi une large diffusion de supports grand public variés:

- Affiche détaillant les modalités d'expression et permanences de la commission d'enquête délivrée aux mairies pour leur affichage libre en plus de l'affiche réglementaire : 100 exemplaires distribués ;
- Dossier d'information de 16 pages, disposé en mairies et boité tout au long du tracé : 25 000 exemplaires diffusés ;
- Dépliant d'information synthétique 8 volets, tracté les quatre futurs pôles d'échanges du futur tracé et mis à disposition dans les communes concernées. Environ 1 000 exemplaires diffusés. ;
- Un kit de communication diffusé aux collectivités et comprenant les fichiers suivants : l'actualité réseaux sociaux, l'affiche, le dépliant et le dossier d'information, des logos, un message pour la réunion publique, la présentation du projet, le QR code du registre numérique et des infographies sur le dossier ;

- Guide de lecture au format A3 plastifié des dossiers d'enquête dans les différents lieux d'enquête ;
- Lexique au format A4 plastifié des principaux acronymes et abréviations utilisés dans les dossiers
- Communiqués de presse dans les journaux numériques de Saint-Denis et d'Aubervilliers du 15 mai 2024 ;
- Encart dans l'hebdomadaire « Le Moniteur » du 31 mai 2024

A la demande de la commission d'enquête, ont également ajoutés des carnets de plans et de coupes du tracé et de l'itinéraire cycles et 5 plans à l'échelle 1/1500 tirés en format A1 dans les différents lieux d'enquête.

(Cf. pièces jointes 5).

Réunion publique

Une réunion publique, organisée dans le cadre de l'enquête publique sur le prolongement du tram T8 et sur la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune, s'est tenue le 29 mai 2024 au siège de l'Établissement public territorial à Saint-Denis. Elle a duré deux heures environ.

Une vingtaine d'habitants s'était déplacée pour cette rencontre animée par Frédéric Fiatte, du cabinet Res publica. Plusieurs élus du territoire étaient présents, notamment Adrien Delacroix, vice-président de Plaine Commune en charge du logement, du foncier, de l'urbanisme et de l'aménagement qui a accueilli les participants, Corentin Duprey, vice-président du Département, Christophe Percy, en charge de la politique vélo à Saint-Denis et Boris Deroose, élu de proximité à La Plaine Saint-Denis. La présidente de la commission d'enquête Marie-Claire Eustache a rappelé l'objectif de cette réunion et a invité les personnes ne souhaitant pas s'exprimer à l'oral à poser des questions par écrit, via des fiches navette.

Pour répondre aux questions du public, la maîtrise d'ouvrage a fait intervenir en présence de la commission d'enquête au grand complet :

- Yves Dantec, Chef de département Projets de Surface zone 1 (PS1),
- Claire Dassy, Adjointe au chef de département PS1
- Émile Coindet, Chargée de projet PS1
- Ana Lopez-Antolin, Chargée de projet PS1

La commission d'enquête, en accord avec la maîtrise d'ouvrage avait identifié quatre grandes thématiques pour organiser le débat avec le public. Ce dernier pouvait soumettre ses interrogations de deux manières : orale, ou écrite par le biais de fiches navettes collectées tout au long de la réunion et remises au fur et à mesure à la commission.

Ces thèmes étaient les suivants :

1. Le tracé et l'offre de service comprenant l'insertion du projet et ses emprises ; les ouvrages, le mode tramway, le développement du territoire, la fréquence... ;
2. Les effets du projet sur l'environnement ;
3. Les travaux ;
4. L'articulation avec les autres modes de transports incluant les cycles, le stationnement, la circulation, le réseau bus, etc.

A la tribune, l'équipe d'Ile-de-France Mobilités a présenté le projet en s'appuyant sur un diaporama, puis a répondu aux questions du public. Les habitants qui ont pris la parole, dont le président du comité Porte de Paris et un représentant de l'association Mieux Vivre à Bel-Air, ont précisé qu'ils suivaient depuis longtemps le dossier du tram 8 sud, lequel tramway était très attendu par la population.

Leurs interventions ont surtout porté sur des portions précises de la ligne, en particulier sur la rue des Fillettes (problèmes de stationnement et d'accès aux parkings « du côté où elle est étroite », emprise foncière sur le foyer COALLIA, piétonisation entre l'avenue Amilcar Cabral/rue de Saint-Gobain et la place du Front Populaire), sur le trajet entre le cours du Rû de Monfort et l'avenue Paul Vaillant Couturier (circulation en sens unique et zone piétonne au niveau du lycée Suger) ou encore sur l'articulation du projet avec les transformations urbaines en cours et à venir (questions auxquelles a également répondu Adrien Delacroix). Parmi les autres sujets abordés figuraient la durée des travaux et leur phasage, la gestion des chantiers, les coupes d'arbres, le positionnement du terminus à Rosa Parks, les aménagements cyclables, la réorganisation des services de bus, le prix du ticket, l'hypothèse d'autres prolongements de la ligne (qui a été exclue) ou encore le financement du tram8 sud.

A la fin de la réunion, les élus, Adrien Delacroix et Corentin Duprey, sont intervenus pour souligner l'engagement des collectivités territoriales.

Cette réunion publique a été enregistrée et un relevé intégral a été réalisé et est fourni en annexe du présent rapport (Cf. pièces jointes 6).

Selon la commission d'enquête, cette réunion publique a permis une bonne information du public, présentant les éléments du dossier effectivement mis à enquête et qui avaient, pour certains, notablement évolués depuis le démarrage des études et la concertation. Sa tenue a permis l'expression directe des habitants, un réel échange avec la maîtrise d'ouvrage et a offert la possibilité d'apporter des renseignements personnalisés aux participants. Ce fut également l'occasion pour la maîtrise d'ouvrage d'exposer son projet, son évolution depuis la concertation préalable et continue et de préciser ses objectifs.

La commission d'enquête estime ainsi, à l'aune de ces différents aspects, que cette réunion publique a pleinement rempli son rôle.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

Registres d'enquête

Un total de 7 registres d'enquête ont été mis à disposition dans les communes concernées et en préfecture de Bobigny. Ils comportaient chacun 24 feuillets, numérotés de 1 à 24, paraphés par un membre de la commission d'enquête. Ceux-ci sont restés durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

Clôture de l'enquête unique

L'enquête a été clôturée le mardi 25 juin 2024 à 17 heures inclus : mention de clôture jointe aux registres.

Observations du public inscrites sur l'ensemble des registres d'enquête, courriers et courriels reçus

Un total de 64 observations, documents et courriers ont été déposés dans les registres papier et portés par voie dématérialisée.

- **13 observations ont été déposées dans les 7 registres d'enquête** (4 sur Saint-Denis, 1 à Villetaneuse, 1 en mairie du 18e arrondissement de Paris, 2 en mairie du 19e arrondissement de Paris, 5 au siège de Plaine Commune, aucun en mairie d'Aubervilliers ou en Préfecture de Seine-Saint-Denis).
- **46 observations** ont été déposées sur le registre électronique en ligne.
- **5 observations** ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

Deux courriers ont été adressés à la présidente de la commission en préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, réceptionnés après la clôture de l'enquête. Ils avaient toutefois également été déposés sur le registre électronique dans les temps.

Procès-Verbal de fin d'enquête

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la clôture de l'enquête et remis en mains propres au maître d'ouvrage le 4 juillet 2024. Il se compose du procès-verbal proprement dit, présentant les observations par thématiques et également du tableau de dépouillement exhaustif des 64 observations papiers et par voie dématérialisée, courriers et courriels déposés pendant l'enquête publique.

(Cf. annexes 1 et 2).

Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage et ses compléments

Compte-tenu des observations déposées pendant l'enquête, des congés estivaux, des échanges encore à réaliser et surtout de la nécessité pour chacune des parties prenantes de prendre le temps nécessaire à la rédaction des réponses, un délai supplémentaire a été pris. Les maîtres d'ouvrage ont ainsi rédigé puis communiqué le 17 septembre 2024 un mémoire en réponse aux observations relevées dans le procès-verbal de fin d'enquête, avec un envoi définitif le 20 septembre 2024.

Cf. pièces jointes 7).

Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique

Les délais de remise, à la fois du mémoire en réponse, et donc du rapport lui-même se sont donc allongés. La présidente de la commission d'enquête a ainsi adressé une demande de délai supplémentaire, conformément au 5^e alinéa de l'article R.123-19 du code de l'environnement au préfet de Seine-Saint-Denis, autorité organisatrice de l'enquête, avec copie à Madame la Présidente du Tribunal administratif de Montreuil. Monsieur le Préfet de Seine-Saint-Denis a répondu favorablement à cette requête le 9 juillet 2024.

(Cf. pièces jointes 8).

Conclusions du déroulement de l'enquête unique

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions d'organisation et le public a pu consulter le dossier et déposer des observations dans les registres mis à sa disposition en ligne et dans les différents lieux d'enquête prévus.

L'affluence a été très faible lors des permanences dans les communes (6 personnes se sont déplacées). La déposition d'observations dans les registres papier s'est essentiellement concentrée lors de ces rencontres avec la commission d'enquête.

Le dépôt d'observations par voie dématérialisée a été relativement plus important, en particulier vers la fin de l'enquête.

Deux courriers ont été adressés à la présidente de la commission en préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête mais réceptionnés après la clôture de l'enquête. Ils avaient toutefois également été déposés sur le registre électronique dans les temps.

CHAPITRE 3

ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS

EXAMEN DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Avis de l'Autorité environnementale

Préambule

L'avis de l'Autorité environnementale, ci-après désignée l'Ae, ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par la maîtrise d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Cet avis se présente sous la forme d'une synthèse exposant les principales recommandations adressées par l'Ae à la maîtrise d'ouvrage et d'un avis détaillé reprenant successivement le contexte du projet, ses enjeux environnementaux et l'analyse de l'étude d'impact.

Il concerne le projet de prolongement du tramway T8 Sud et le projet de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial (EPT) Plaine commune à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration de projet, ainsi que leurs évaluations environnementales respectives, datées d'août et de septembre 2023.

Cette saisine intervient dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune au projet de prolongement du tramway T8 Sud, porté par Île-de-France Mobilités (IDFM), et à la mise en compatibilité du PLUi par déclaration de projet, portée par l'EPT Plaine Commune.

Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale

Principaux enjeux du projet

La mise en compatibilité par déclaration de projet du PLUi de l'EPT Plaine commune porte sur le territoire des communes de Saint-Denis, Aubervilliers et Villetaneuse et vise à permettre la réalisation de la prolongation du tramway T8 entre la gare de Saint-Denis-Porte de Paris et la gare RER E Rosa Parks à Paris 19e.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- Le paysage, le patrimoine et la biodiversité ;
- Les déplacements et les pollutions atmosphériques associées ;
- Les pollutions sonores et vibratoires ;
- Le risque d'inondation et la gestion des eaux pluviales ;
- La phase travaux et les effets cumulés avec d'autres projets ;
- Les émissions des gaz à effet de serre (GES°).

Principales recommandations

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale portent sur des précisions à apporter dans l'analyse des incidences potentielles du projet sur la biodiversité (notamment liées à l'abattage d'arbres) et la définition des mesures pour les éviter, les réduire ou, à défaut, les compenser, ainsi que

sur l'évaluation et la prise en compte des enjeux sanitaires liées notamment aux pollutions sonores et vibratiles générées par le projet, dans le contexte d'une exposition déjà importante des populations aux pollutions d'origine routière le long du tracé du tramway T8 Sud.

L'Autorité environnementale a émis 18 recommandations destinées à améliorer la qualité de l'évaluation environnementale, la conception du projet et permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage a rédigé un mémoire en réponse versé au dossier d'enquête publique dans la pièce J. Celui-ci met en exergue des éléments de l'étude d'impact et développe des arguments complémentaires, dans l'objectif de répondre aux recommandations. Dans la version du dossier soumise au public, des corrections ont été reportées dans l'étude d'impact lorsque des erreurs matérielles ont été relevées ou lorsque des compléments se sont avérés nécessaires. Les chapitres modifiés sont rigoureusement identifiés dans le mémoire et dans le dossier lui-même (écriture en violet).

Réponses aux recommandations de la MRAe :

- 1/ IDFM analyse **l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme** pour tenir compte de l'approbation du SCoT de la Métropole du Grand Paris intervenue le 13 juillet 2023, soit après l'approbation du dossier d'enquête par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 28 juin 2023. Elle retient en particulier son orientation n°5 « *Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports collectifs et tisser des liens entre territoires. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible* »
- 2/ Elle fournit des **visuels**, comme recommandé par la MRAe permettant de rendre compte la manière dont le projet transforme le paysage, en particulier quand il intercepte des éléments paysagers et patrimoniaux sensibles.
- 3/ Elle précise que les arbres identifiés comme habitat potentiel pour les **chiroptères** ne sont pas inclus dans le périmètre général des travaux et qu'aucun abattage n'est prévu sur ces sujets. Elle produit des cartes actualisées de l'impact du projet sur les arbres (« Gites potentiels à chiroptères » et « Arbres conservés à protéger en phase chantier »).
- 4/ Concernant les **arbres d'alignement**, elle détaille les études entreprises pour réduire le nombre de sujets abattus. En outre, elle suit l'avis de la MRAe qui considère que les replantations sont une mesure de compensation à laquelle s'applique donc le principe général de 3 replantés pour 1 abattu. Enfin elle donne des précisions sur la mise en œuvre de la mesure et sur les modalités de suivi.
- 5 et 6/ S'agissant **des déplacements**, IDFM rappelle que, si elle est l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) en Ile-de-France, les intercommunalités et les communes jouent un rôle prépondérant dans la mise en œuvre de politiques de mobilités actives et d'accessibilité, via leur compétence de gestion des voiries. Selon elle, certains objectifs de report modal ne pourront être affermis et quantifiés précisément que sur la base des études d'avant-projet. Elle prévoit ainsi de réaliser des enquêtes de circulation piétons et des comptages cycles sur différents points sensibles du tracé afin d'informer les études de conception à venir (la rue Danielle Casanova, au niveau de la station terminus actuelle du T8 ; la rue des Fillettes, au niveau de la future station du Campus Condorcet ; le parvis de Rosa Parks et le carrefour de la Porte d'Aubervilliers ; le

secteur du Pôle Stade de France faisant l'objet d'un traitement spécifique dans le cadre de l'interface entre le T8 Sud et le projet de pôle)

- 7 et 8/ Pour répondre aux recommandations de l'Autorité environnementale **sur la pollution de l'air**, certaines des valeurs recommandées par l'OMS en matière de qualité de l'air ont été actualisées et précisées. En revanche, IDFM n'a pas réexaminé « dans un sens plus réaliste », comme l'y invitait la MRAe, les hypothèses retenues dans le cadre de l'analyse prospective de la qualité de l'air et fondées sur le déploiement à l'horizon 2030 des zones à faibles émissions ainsi que sur l'absence de toute émission de polluants générées par le parc de véhicules en circulation à cette échéance. « L'étude ne peut remettre en question le principe de déploiement et l'objectif fixé pour la ZFE de la Métropole du Grand Paris même si ceux-ci peuvent peut-être paraître ambitieux, alors qu'aucune remise en question du planning objectif n'est aujourd'hui actée », a-t-elle estimé.
- 9/10/11/12/13 – Les recommandations relatives aux **pollutions sonores** ont conduit à actualiser l'étude d'impact (partie 5 « Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou les compenser) à partir d'éléments figurant dans les annexes, voire à les compléter, par exemple les Points Noirs de Bruit ou les exigences réglementaires en phase travaux et les mesures pour limiter les impacts.

En revanche, le maître d'ouvrage a jugé inutile de faire plus de sept mesures de bruit pour caler le modèle numérique de l'étude d'impact acoustique.

Comme le souhaitait la MRAe, il a réalisé une modélisation à l'état projeté à l'horizon 2030, en complément de celle effectuée à l'horizon 2050. Il a aussi précisé sa volonté de réaliser **une nouvelle étude acoustique** (dont des mesures de contrôle acoustique environnementale) en phase d'exploitation à la mise en service, au droit des zones sensibles qui seront identifiées par l'expert acoustique.

- 14/ Les **pollutions vibratoires** ont également conduit à des actualisations. IDFM a précisé que le dossier bruit de chantier intègre aussi l'impact vibratoire et s'est engagé pendant **les travaux** à la mise en place d'un monitoring vibratoire en fonction des zones sensibles (selon la destination du bâtiment et la distance aux voies du tramway ou les îlots les plus impactés en termes de vibration) ou/et d'une instrumentation spécialisée en génie civil (un fissuromètre mesurant le risque de structure bâti). Il a précisé qu'un point d'attention sera porté au droit de l'ouvrage du pont Pressensé franchissant le canal Saint-Denis où l'impact des travaux risque d'être plus important que sur le reste du linéaire.

En réponse à la recommandation relative à un **suivi des mesures anti-vibratiles** en cours d'exploitation pour s'assurer de l'efficacité des mesures prises et **définir les mesures correctives** à mettre en œuvre en cas de dépassement des valeurs cibles, ainsi que la mise à disposition du public de ces données, elle a indiqué que ces mesures de contrôle vibratoire pourraient être réalisées au droit des zones les plus sensibles en termes de réémissions vibratoires dues aux passages du tramway. Les points de mesure devraient être positionnés à l'intérieur des logements (au centre de la pièce la plus contraignante d'un point de vue vibratoire) accompagné d'un point acoustique qui mesurera le bruit solide. Dans le cas où, après l'identification des zones susceptibles de subir des vibrations importantes, un monitoring de ces vibrations était nécessaire, le maître d'ouvrage évaluera les modalités de mise à disposition du public (site internet du projet, sites des mairies, site dédié pour les riverains concernés).

- 15 et 16/ Au chapitre **risque inondation et gestion des eaux pluviales**, l'autorité environnementale a recommandé de compléter le volet « eau » de l'analyse des incidences potentielles du projet par les éléments permettant de justifier la qualification de « négligeable »

des impacts résiduels. Selon IDFM, l'eau, identifiée comme un enjeu fort dès l'état initial de l'étude d'impact, a été intégrée dans la conception du projet afin de permettre de garantir un impact résiduel négligeable en phase exploitation. Mais elle explique que le niveau de détail des études préliminaires ne permet pas de définir précisément les systèmes de gestion des eaux pluviales qui seront in fine mis en place. Par ailleurs, reprenant un tableau qui n'était pas clair, elle fournit un bilan plus explicite des surfaces perméables/semi-perméables par rapport à l'existant et à la surface totale.

- 17 et 18/ La MRAe recommande **un plan de circulation en phase travaux** visant à éviter ou limiter les incidences sur l'environnement et la santé des reports de circulation routière et des phénomènes de congestion de trafic associés durant les travaux d'aménagement du tramway. Selon IDFM, l'avancement du projet et le niveau de détail des études associées ne permettent pas à ce stade de définir un plan de circulation. Il y a encore trop inconnues (incertitudes liées dévoiements des réseaux concessionnaires, au projet technique détaillé et à l'allotissement des marchés des travaux, aux autorisations des collectivités à intervenir dans chaque secteur à une période donnée et aux interfaces avec les projets connexes qui pourront impliquer des contraintes d'intervention). Le maître d'ouvrage dit qu'il s'appuiera sur les retours d'expérience de ces précédents projets de tramway.
Par ailleurs, il dit ne pas pouvoir donner un bilan quantifié précis de l'ensemble **des déchets de chantier et des terres excavées**, recommandé par la MRAe, mais il fournit des estimations et indique qu'il entend valoriser l'utilisation du canal Saint-Denis.
Concernant **les mesures de réduction des émissions de Gaz à réduction de serre (GES)** qui figurent dans les recommandations, il indique qu'elles seront interrogées dès la phase AVP du projet et actualise en ce sens l'étude d'impact.

Commentaires de la commission d'enquête

La maîtrise d'ouvrage a répondu à chacune des recommandations de l'Autorité environnementale et l'a fait, selon la commission, de manière très satisfaisante. Elle les a pris en compte dans l'immense majorité des cas. Elle a amendé son texte initial en conséquence, apportant des précisions sur les options qu'elle a retenues – l'écriture violette utilisée pour signaler les modifications a permis de le vérifier facilement. Dans les autres cas, elle a expliqué pourquoi elle ne pouvait pas fournir les renseignements demandés par la MRAe, renvoyant à des études ultérieures et ses arguments ont paru convaincants.

Sur l'apport du mémoire en réponse, la commission d'enquête apprécie les informations relatives aux arbres, notamment la requalification en mesure de compensation des replantations des arbres inévitablement abattus. IDFM donne des éléments chiffrés : « un besoin compensatoire de 705 arbres est en effet estimé (environ 582 sur le territoire de la Seine-Saint-Denis, 123 sur le territoire de Paris), 340 arbres seront replantés (environ 225 sur le territoire de Seine-Saint-Denis, 115 sur le territoire de Paris) à proximité immédiate du tracé et environ 360 arbres supplémentaires seront replantés dans des sites en cours de sélection ». Il s'agit à ce niveau encore d'estimations. L'objectif du maître d'ouvrage, des collectivités concernées et des habitants qui se sont exprimés lors des concertations étant de maintenir au maximum le patrimoine arboré actuel, les besoins de compensation pourraient être réduits. Pour la commission d'enquête, certains aspects (par exemple la protection des arbres pendant les travaux) devaient encore néanmoins être complétés ou détaillés par IDFM, ainsi que par Plaine Commune et la Ville de Paris, gestionnaires des arbres sur leur territoire.

EXAMEN DE L'AVIS DES DIFFERENTS SERVICES CONSULTES

Réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'avis des Personnes Publiques Associées sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est demandé, conformément au Code de l'urbanisme (article R123-23-1) qui précise qu'une réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées doit avoir lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Cette réunion donne lieu à un procès-verbal inséré (PV d'examen conjoint) dans le dossier d'enquête.

Cet examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du PLUi de Plaine Commune avec le projet de prolongement du tramway T8 s'est déroulé le 30 novembre 2023, en présence des services de la Préfecture Seine-Saint-Denis, de la DRIEAT, de l'Établissement Public Territorial (EPT) Plaine Commune, de la Ville de Paris, du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, de la Chambre des métiers et de l'artisanat de la Seine Saint-Denis et de la maîtrise d'ouvrage.

Aucune remarque émise n'appelle d'ajustement du dossier de mise en compatibilité.

Les échanges ont porté sur les points suivants :

Sur les arbres

La DRIEAT a demandé si la compensation en termes de 3 arbres plantés pour un arbre supprimé allait faire l'objet d'études spécifiques ultérieures. Ce point a été confirmé par IDFM, indiquant que l'identification des arbres à couper, à maintenir et à replanter était en cours avec leur opérateur de compensation et qu'il sera approfondi avec les services instructeurs.

IDFM précise que l'objectif poursuivi est de planter au plus près des arbres supprimés. Le choix des essences sera réalisé en partenariat avec les collectivités traversées.

Sur la qualité architecturale du projet

L'UDAP93 demande si des démolitions sont prévues dans le secteur de la zone N le long de l'avenue Paul Vaillant Couturier, au niveau de la covisibilité de monument historique. Il est rappelé qu'il faudra garantir une bonne insertion du projet aux abords des monuments historiques, en choisissant des matériaux de qualité.

IDFM indique que le projet s'insère dans les emprises de voirie existantes de l'avenue Paul-Vaillant Couturier et de l'avenue Jeanne d'Arc. Ainsi, aucune démolition ou coupe d'arbre n'est envisagée le long du Parc de la Légion d'Honneur. IDFM souhaite également connaître dès que possible les prescriptions de l'architecte des bâtiments de France qui pourraient avoir des effets sur des choix au stade de la conception. Une réunion technique en ce sens sera à monter rapidement.

Sur l'avis du CD 93

Ce dernier rappelle son soutien au projet et que son financement a été demandé dans le cadre du futur CPER. Il est également demandé de minimiser l'impact sur les arbres pour ne pas compromettre le projet. Enfin, il est demandé qu'une attention particulière soit apportée à la pérennité des lignes de bus

traversantes existantes entre les deux départements, notamment au niveau de la place Skanderbeg dans le 19^e arrondissement parisien.

IDFM indique qu'un travail d'optimisation de leur insertion a été réalisé avec la Ville de Paris. Et le choix retenu a été de préserver les couloirs de bus et un maximum d'arbres au détriment de la circulation automobile et en réduisant ponctuellement les pistes cyclables.

Sur l'avis de la Ville de Paris

Cette dernière confirme la compatibilité du projet avec le PLU en vigueur et le futur PLU bioclimatique.

Sur l'avis de Plaine Commune

Il est rappelé le travail partenarial réalisé entre Plaine Commune et IDFM sur un projet attendu.

Il est également précisé que les régularisations foncières sont en cours avec le Campus Condorcet rue des Fillettes.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que le dossier de mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune apparaît bien clair et complet.

Les points relevés lors de cet examen conjoint ont été abordés durant l'enquête ou par la commission d'enquête et ont fait l'objet de réponses d'IDFM.

Examen de la concertation inter-administrative

Réunion de clôture de la consultation interservices

La circulaire du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales, recommande une concertation avec les services de l'État avant l'enquête publique afin que « puisse être présenté à l'enquête publique un projet de qualité, conforme à la réglementation ». Cette concertation organisée à l'initiative du préfet donne lieu à la réception d'avis qui doivent être insérés dans le dossier d'enquête. La concertation inter-administrative (CIA) prend fin par la réunion de clôture de la consultation interservices.

La concertation inter-administrative vise à :

- Informer les services concernés des objectifs, des bénéfices attendus et des impacts du projet ;
- Recueillir les avis sur le contenu du dossier d'enquête ;
- Préparer les prochaines étapes du projet, notamment en prenant acte de toutes les recommandations à mettre en œuvre dans la suite de l'opération.

Cette concertation a associé 56 services (organismes publics et parapublics, principaux gestionnaires de réseaux concessionnaires impactés par le projet...).

La réunion de clôture de cette concertation inter-administrative s'est tenue le 26 octobre 2023, en présence des divers représentants des personnes publiques consultées, de la maîtrise d'ouvrage et des services de la Préfecture de Seine-Saint-Denis.

Elle a permis de rassembler différents avis accompagnés des réponses de la maîtrise d'ouvrage, dans le compte-rendu versé au dossier d'enquête publique.

16 avis avaient été reçus à cette date et quatre avis ont fait l'objet de réponses détaillées d'IDFM.

Les différents points abordés lors de cette réunion étaient les suivants :

- L'impact du projet sur le patrimoine arboré et le paysage a fait l'objet de débat, quant aux mesures compensatoires à mettre en œuvre. IDFM souhaiterait pouvoir avancer la procédure afin de définir et sécuriser rapidement les sites de compensation et de pouvoir compenser avant même d'abattre les arbres. Le choix des essences interviendra lors des études d'avant-projet en étroite collaboration avec les services et collectivités concernés. La plateforme du tramway sera végétalisée autant que possible ;
- L'impact sur le stationnement et la desserte de sites spécifiques : la CCI 93 regrette la disparition des places sur voirie, risquant de fragiliser les commerces et leur fréquentation. IDFM a alors rappelé son engagement à prendre en compte la continuité de fonctionnement des commerces, tant en phase travaux que d'exploitation ;
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Plaine Commune, pour reprendre le dossier avant transmission aux personnes publiques associées. Ces points portaient sur la justification de la création d'une zone UGc et des changements de bénéficiaires pour les emplacements réservés, le renforcement des dispositions de nature à garantir la préservation des arbres d'alignement au sein de cette zone et les mesures compensatoires applicables et enfin la présentation des pièces graphiques du PLUi appelées à évoluer après la mise en service du T8 (S plans de stationnement) ;
- Le risque géotechnique relevé par l'Inspection générale des carrières de la Ville de Paris indiquant que le projet se trouve dans un périmètre d'étude de recherche de dissolution du gypse antéludien et que le SMR était situé dans une zone à risque liée à la présence d'anciennes carrières de gypse. IDFM s'engage à réaliser des études géotechniques courant 2024. L'avis du BRGM a également été sollicité lors de la réunion ;
- L'impact foncier sur le domaine public de l'État qui est nul et le service des Domaines doit réaliser une estimation sommaire et globale (ESG) à l'automne 2023 ;
- L'impact sur les réseaux concessionnaires, qui nécessitera des réunions bilatérales pour partager les contraintes réciproques et anticiper les travaux de dévoiement.

Commentaires de la commission d'enquête sur la concertation inter administrative

La commission d'enquête a pris bonne note des avis rendus et a sollicité le maître d'ouvrage sur ces différents points dans son PV de synthèse (à l'exception du dossier de MECDU qui a été complété au préalable). IDFM et ses partenaires ont pu développer leurs arguments dans le cadre du mémoire en réponse.

Ces points sont présentés dans cette troisième partie du rapport et la commission d'enquête les commente et les développe dans ses conclusions motivées.

OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE UNIQUE

Procès-Verbal de fin d'enquête

Comme il a été précisé précédemment, et conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la réception des registres le 26 juin 2024, à l'issue de clôture de l'enquête et transmis à la maîtrise d'ouvrage le 4 juillet 2024. Le mémoire en réponse de celle-ci n'a été remis que le 17 septembre 2024 (avec un envoi définitif le 20 septembre) notamment pour permettre une réponse coordonnée de la maîtrise d'ouvrage avec les partenaires concernés. Le procès-verbal est annexé au présent rapport et le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage est situé au niveau du document 3 « pièces jointes ».

(Cf. annexe n°2 et pièces jointes 7).

Observations orales

La plupart des observations orales recueillies lors des permanences se retrouvent exposées dans les observations écrites déposées ou envoyées lors du dépouillement, afin d'être potentiellement intégrées aux questions posées à la maîtrise d'ouvrage dans le cadre du procès-verbal de fin d'enquête.

Observations écrites

L'ensemble des observations écrites est constitué des observations :

- Portées par le public sur les registres déposés dans les différents lieux prévus à cet effet ;
- Déposées sur le site Internet mis à disposition à cet effet.

Un total de 64 observations, documents et courriers ont été déposés dans les registres papier et portés par voie dématérialisée.

- **13 observations ont été déposées dans les 7 registres d'enquête** (4 sur Saint-Denis, 1 à Villetaneuse, 1 en mairie du 18^e arrondissement de Paris, 2 en mairie du 19^e arrondissement de Paris, 5 au siège de Plaine Commune, aucun en mairie d'Aubervilliers ou en Préfecture de Seine-Saint-Denis).
- **46 observations** ont été déposées sur le registre électronique en ligne.
- **5 observations** ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

Deux courriers ont été adressés à la présidente de la commission en préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, réceptionnés après la clôture de l'enquête. Ils avaient toutefois également été déposés sur le registre électronique dans les temps.

Bilan global

L'affluence a été très faible lors des permanences dans les communes (6 personnes se sont déplacées). La déposition d'observations dans les registres papier s'est essentiellement concentrée lors de ces rencontres avec la commission d'enquête.

Celui par voie dématérialisée a été relativement plus important, en particulier vers la fin de l'enquête.

EXAMEN DES OBSERVATIONS

Remarque liminaire

L'ensemble des observations portées sur les registres mis à la disposition du public ont été résumées et numérotées par commune et par registre.

Les numéros des observations et courriers ont été reportés dans le **tableau de synthèse** en annexe 1 du présent rapport, avec :

- En abscisses (colonnes), les différents thèmes abordés
- En ordonnées (lignes), les communes et registres concernés

Ce dépouillement exhaustif a permis de faire apparaître des thématiques récurrentes dans les propos tenus par le public, les associations et les élus s'étant exprimés.

La consultation de ce tableau permet de visualiser rapidement les thèmes abordés, et leur occurrence. Il convient de noter que :

- Des propositions alternatives sont présentées, déposées sur le registre dématérialisé, et concernent, majoritairement le terminus à Rosa Parks, mais également certaines portions du tracé mis à enquête ;
- Les correspondances des associations sont fournies et regroupent un grand nombre d'observations ;
- Une répartition binaire « pour » et « contre » le projet a semblée trop réductrice ..
- Les questions posées par le public peuvent trouver leur réponse dans le dossier d'enquête ; mais le volume de celui-ci a le plus souvent découragé les intervenants, qui se sont contentés de se faire une opinion sur la base du dépliant mis à leur disposition.

Pour mémoire, un total de 64 observations, documents et courriers ont été déposés dans les registres papier et portés par voie dématérialisée.

Parfois, certains riverains se sont exprimés à différents temps de l'enquête.

Parmi les observations, six proviennent d'associations et une du Conseil départemental.

Les contributeurs se déclarent majoritairement en faveur du projet qui est très attendu.

Trois observations se déclarent opposées au projet et 21 émettent un avis réservé en présentant des propositions alternatives sur le tracé, le terminus et les voies cyclables.

Même si un découpage « pour » ou « contre » le projet n'a pas de réel sens, mais juste une valeur informative, il convient de noter que ce prolongement du tramway sur Paris emporte l'adhésion des contributeurs.

Tous les éléments déposés par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe au procès-verbal et présenté en annexe du présent document, permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes, au nombre de 8 pour l'enquête sur la DUP et présentant de manière intégrale les observations portant sur l'enquête de mise en compatibilité du document d'urbanisme de Plaine Commune, qui n'a d'ailleurs pas fait l'objet d'observation.

Après la clôture de l'enquête, la commission d'enquête a alors établi un procès-verbal de fin d'enquête et interrogé le pétitionnaire et les services concernés sur l'ensemble des questions soulevées par le public.

Dans un souci de clarté et de lisibilité du traitement des observations, le développement et la réponse thématique ont ainsi été privilégiés.

Thèmes développés

Les observations recueillies ainsi ont été classées : pour l'enquête portant sur la déclaration d'Utilité Publique, 8 thèmes se dégagent, organisés en sous-thèmes, avec toutefois un recoupement inéluctable pour certains aspects, et un développement plus important de certains d'entre eux :

- Thème 1 : Le tracé (le tracé, les stations, le SMR, les ouvrages et installations techniques, le prolongement)
- Thème 2 : Les travaux (calendrier, chantier, circulation, stationnement...)
- Thème 3 : Les impacts permanents (impacts fonciers, impacts sur la santé - bruits/vibrations, pollution atmosphérique-, impacts sur l'environnement (paysage, patrimoine, arbres d'alignement...))
- Thème 4 : L'accessibilité (circulation, stationnement, accès aux parcelles potentiellement partiellement impactées, impacts sur les modes actifs (vélo, marche))
- Thème 5 : L'offre de service (intermodalité, exploitation de la ligne (horaire, tarification))
- Thème 6 : Sécurité (liée à l'exploitation : pour les piétons, cycles, les abords d'écoles ...) /sûreté (dans les rames et les stations))
- Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet (coût du projet, effets économiques locaux sur les biens immobiliers, sur la fréquentation de la ligne)
- Thème 8 : Divers

Enfin, un thème unique devait rassembler celles portant sur la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune.

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes permettent d'aborder les différents points soulevés, avec toutefois un recoupement inéluctable pour certains aspects, et un développement plus important de certains d'entre eux. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques.

Les questions posées regroupent, à la fois celles exprimées par le public, tant à l'oral qu'à l'écrit, pendant l'enquête publique (sur les registres papiers et électronique, sur l'adresse électronique, lors des permanences, lors de la réunion publique) et celles de la commission d'enquête qui relaie parfois certains services consultés.

La commission analyse ci-après les thèmes abordés par le public, selon un découpage en trois parties :

- **1^{ère} partie** : les observations recueillies sur ce thème (synthèse des lettres et observations relatives à la problématique, renseignée par la commission d'enquête et organisée en sous-thème)
- **2^e partie** : réponses et commentaires techniques du maître d'ouvrage, voire des acteurs associés dans un mémoire en réponse, qui a fait l'objet de compléments en réponse à la commission d'enquête
- **3^e partie** : commentaires de la commission d'enquête

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage, clairement identifiées, sont consignées dans la 2^e partie de l'analyse thématique (Réponses et commentaires techniques), cette dernière pouvant se faire à plusieurs voix, selon les cas. En effet, certaines questions peuvent concerner des acteurs du territoire autres que le maître d'ouvrage Ile-de-France Mobilités (IDFM) : ainsi, la Ville de Paris, Plaine Commune (et les villes concernées de son territoire), mais également le Conseil départemental, la Région ou encore la DRIEAT ont pu être amenés à compléter. Les réponses d'Ile-de-France Mobilité apparaissent en bleu et les compléments des partenaires du projet en rouge.

Il est important de noter que la position de la maîtrise d'ouvrage ou des acteurs concernés, exprimées dans le cadre du mémoire en réponse, sont intégrées dans leur totalité dans l'analyse thématique suivante. Le mémoire en réponse est également présenté dans le document 3 « pièces jointes » (pièces jointes 7).

Nota : lecture des références aux observations des registres :

@1 : numéro de l'observation sur le registre numérique (ici 1^{ère} observation)

R1 Saint-Denis : numéro du registre de la Ville de Saint-Denis (ici 1^{ère} observation à Saint-Denis)

EXAMEN DES OBSERVATIONS ENQUÊTE DUP

Thème 1 : Le tracé

Ce thème regroupe l'ensemble des observations concernant le tracé objet de l'enquête, qui sont logiquement les plus nombreuses ; il a été divisé en plusieurs thèmes secondaires : le tracé, le terminus, les demandes de prolongement, les stations, le SMR, les ouvrages et installations techniques nécessaires.

Le tracé remporte une très forte adhésion et n'est pas remis en question, étant globalement très attendu dans un secteur où la voiture reste souvent le seul mode de déplacement possible en raison de la faible offre en transport en commun. Ce projet est ainsi soutenu, à la fois par la population, les politiques et les associations.

Certains tronçons sont néanmoins critiqués, comme l'est aussi le choix du terminus sur l'avenue Macdonald dont la localisation suscite de nombreuses réactions et propositions alternatives. La position de certaines stations est aussi questionnée. La perspective d'une fréquentation supérieure aux prévisions est évoquée et elle conduit à s'interroger sur l'intérêt de mesures conservatoires au niveau des quais des stations ou encore du site de maintenance et de remisage (SMR).

Par ailleurs, la question de la reconstruction du pont Francis de Pressensé actuel est posée.

Enfin, la société Icade conteste le positionnement de certaines installations techniques au sein du parc d'activités des Portes de Paris.

Il a été divisé en plusieurs sous thèmes :

- Le tracé retenu pour le prolongement sud ;
- Le terminus ;
- Les stations ;
- Le SMR ;
- Les ouvrages d'art et locaux techniques ;
- Les prolongements ultérieurs de la ligne.

➤ Le tracé retenu pour le prolongement sud

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête,, complétées par la commission d'enquête

Globalement plébiscité, le tracé fait toutefois l'objet de deux propositions alternatives sur certains passages, l'une préconisant de longer le canal Saint-Denis, l'autre de passer par la rue du Fort de l'Est et la rue du Maréchal Lyautey.

- Itinéraire alternatif via la Canal Saint-Denis. « Une zone me paraît idéale, créant une artère « verte » piétonne, vélo et tram : ce serait le long du canal St Denis « (...) avec moins de nuisances pour les habitants puisqu'il n'y a pas d'habitations. » Obs@.22 et @23.

- Itinéraire alternatif via la rue du Fort de l'Est et la rue du Maréchal Lyautey : « le choix de faire passer le tracé par la rue Leroy des Barres va occasionner un réel désagrément pour les nombreux habitants de cette rue sans leur apporter aucun avantage puisqu'aucun arrêt n'y est prévu. Tout en conservant les arrêts prévus (Lycée Suger et Franc Moisin) et le service offert, un tracé alternatif pourrait plutôt passer par la rue du Fort de l'Est puis la rue du Maréchal Lyautey pour rejoindre le cours du Ru de Montfort ce qui permettrait de maintenir et de veiller à la quiétude des habitants. » Obs.@6.

Questions :

1. **Itinéraire alternatif via la Canal Saint-Denis. Pouvez-vous indiquer si cette variante a été étudiée et, dans l'affirmative, les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue ? Merci de compléter votre réponse par un tableau présentant les avantages et inconvénients de ce tracé par rapport à celui présenté en enquête publique.**
2. **Itinéraire alternatif via la rue du Fort de l'Est et la rue du Maréchal Lyautey. Même question que pour l'itinéraire via le Canal.**

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Le tracé

Le tracé alternatif via le canal Saint-Denis n'a pas été étudié en tant que tel puisqu'il ne présente pas d'intérêt pour le prolongement du Tramway T8 vers le Sud.

En effet, ce tracé alternatif ne présente pas d'avantage significatif par rapport à la solution retenue (outre le moindre impact sur la circulation routière et les nuisances acoustiques), en revanche il présente de nombreux points négatifs :

- Contraintes d'insertion importantes qui remettent en cause sa faisabilité ;
- Peu de populations desservies le long du canal (moindres densités que le long du tracé retenu) ;
- Pas de renforcement du maillage avec les autres modes lourds du secteur.

Le tracé alternatif via les rues du Fort de l'Est et du Maréchal Lyautey a été étudié en partie mais ne présente pas d'avantages significatifs par rapport au tracé retenu pour le prolongement du T8 vers le Sud, en revanche il présente de nombreux inconvénients :

- Linéaire allongé de 130m pour une desserte équivalente voire moindre ;
- Faisabilité technique de la giration en sortie d'ouvrage de l'A1 et de l'interface avec la centrale géothermique à confirmer ;
- Exploitation du tramway plus contraignante (+ 130m et une giration serrée supplémentaires) ;
- Impact sur la circulation routière plus significatif que pour la variante de base ;
- Itinéraire cyclable le long du tram moins central et moins direct ;
- Incertitude sur la capacité à maintenir les alignements d'arbres de chaque côté de la rue du Maréchal Lyautey.

Question :

3. *Itinéraire alternatif via la Canal Saint-Denis. Pouvez-vous indiquer si cette variante a été étudiée et, dans l'affirmative, les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue ? Merci de compléter votre réponse par un tableau présentant les avantages et inconvénients de ce tracé par rapport à celui présenté en enquête publique.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :**Rappel sur les grandes étapes de consolidation du projet**

En introduction générale au sujet des variantes, les principales étapes de conception du projet T8 Sud ayant abouti au scénario retenu présenté dans le dossier d'enquête sont représentées sur l'illustration ci-après :

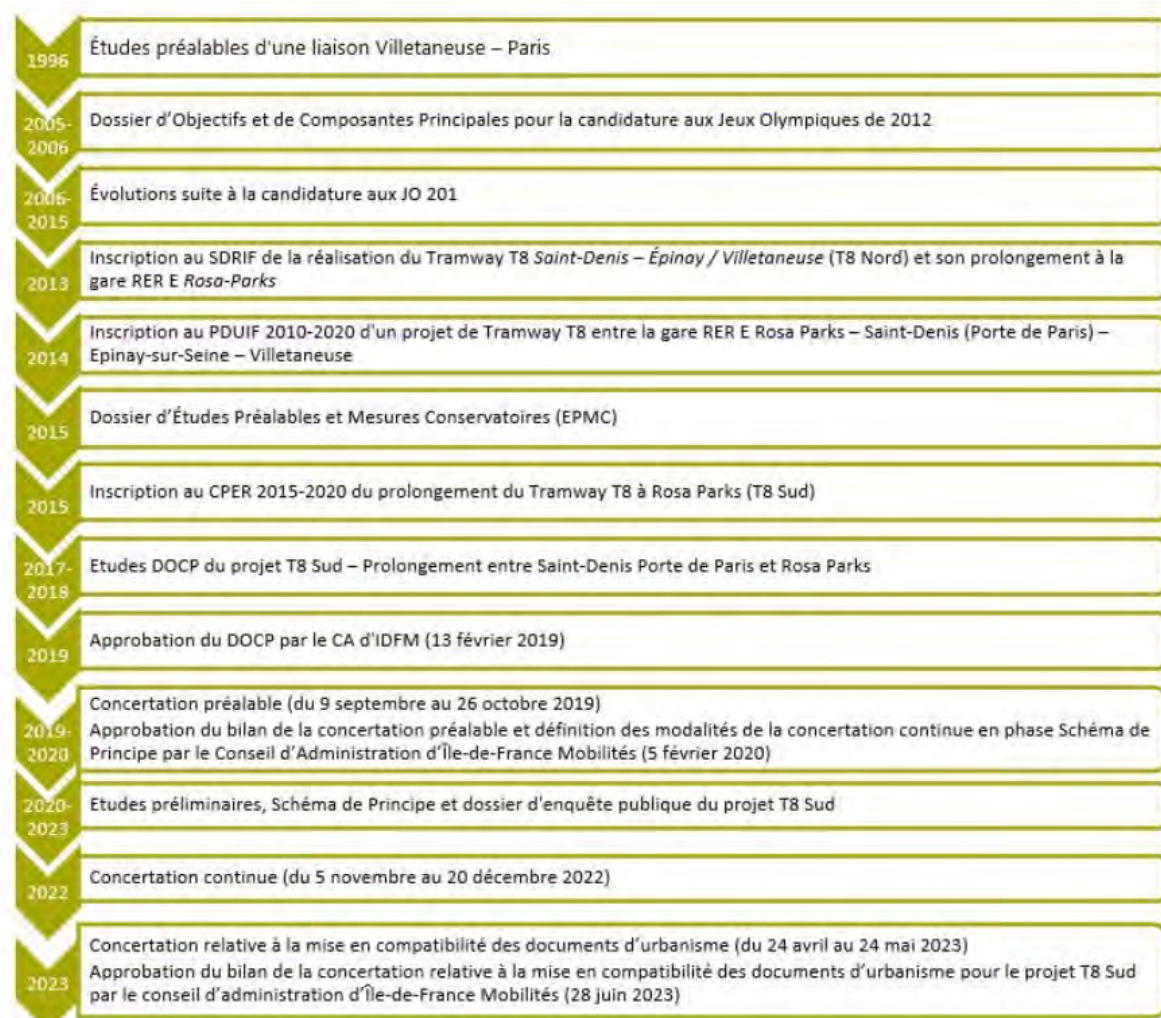


Figure 1 - Chronologie des décisions administratives et des études liées au projet T8Sud (cf. fig5, pièce F, partie 2)

La grande majorité des variantes évoquées au cours de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement du T8 au Sud emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Plaine Commune a pu être étudiée à l'une ou plusieurs des étapes listées ci-dessus.

Ces études de variantes ont notamment été réalisées dans le cadre :

- du **Dossier d'Objectifs et de Composantes Principales** de 2005-2006, qui avait pour objectif d'analyser la faisabilité d'un prolongement de la ligne T8 dans le cadre de la candidature de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012 ;
- des **Etudes Préalables et Mesures Conservatoires (EPMC)** de 2015, ayant pour objectif de définir le tracé répondant au besoin de déplacement afin de prévoir les largeurs nécessaires lors des autorisations des permis de construire dans un contexte en pleine mutation urbaine ;
- des études ayant alimenté le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)** de 2017-2018 - ce Dossier, approuvé par le Conseil d'Administration d'IDFM en 2019, avait pour principal objectif de confirmer l'opportunité du tracé du projet de tram. Il a été soumis à l'avis du public dans le cadre de la concertation préalable de 2019 ;
- des études ayant alimenté le **Schéma de Principe (SDP)** de 2020-2023 – ce dossier, approuvé par le Conseil d'Administration d'IDFM en 2023, avait pour principal objectif de figer les contours du projet présenté dans le dossier d'enquête. Il a été soumis à l'avis du public dans le cadre de la concertation continue de 2022.

Itinéraire alternatif via le Canal Saint-Denis

L'itinéraire mentionné via le Canal Saint-Denis pourrait être celui illustré sur la figure ci-dessous.



Figure 2 - Itinéraire alternatif via la Canal Saint-Denis (Obs@.22 et @23 de l'enquête)

Pour plusieurs raisons développées ci-après, ce corridor de desserte n'a pas été envisagé pour le tram lors des premières études constituant notamment le Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) du T8Sud.

En revanche, ce linéaire constitue bien une « artère verte » idéale. De fait, le Canal Saint-Denis accueillera une piste cyclable largement dimensionnée dans le cadre du programme réseau Vélo Ile-de-France (VIF). Il s'agit de l'itinéraire V1 « Le Mesnil Aubry – Arpajon » schématisé dans le plan ci-dessous.

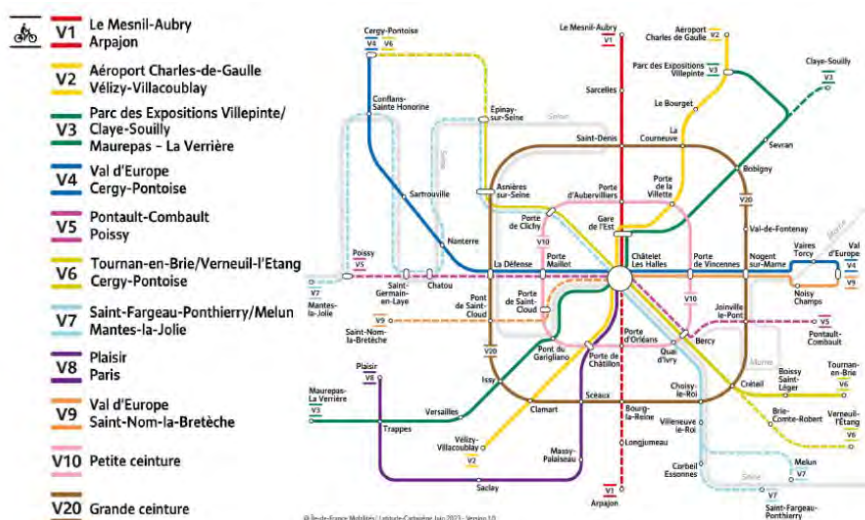


Figure 3 - Programme du réseau Vélo Ile-de-France (VIF)

Les variantes de tracé à étudier pour le prolongement du tramway T8 vers Rosa Parks ont été définies selon les **enjeux de desserte du territoire**, mais également en **fonction des contraintes d'insertion**, particulièrement fortes du fait des nombreuses coupures urbaines présentes sur le corridor d'étude. Pour relier Saint Denis à Rosa Parks, le tramway nécessite en effet de franchir l'autoroute A1, l'autoroute A86, le canal Saint-Denis et le boulevard périphérique parisien. Les zones de franchissement de ces infrastructures étant limitées, elles orientent directement les variantes de tracé proposées.





Figure 4 – Étroitesse de la partie Nord de la rue Danielle Casanova ne permettant pas l'insertion d'un tramway pour rejoindre le canal

Comme illustré dans la figure ci-dessus, aux deux extrémités du prolongement, les possibilités de variantes sont relativement restreintes.

Au Nord, l'insertion actuelle du tramway au terminus de *Saint-Denis Porte de Paris* contraint l'orientation du prolongement.

Ensuite, la desserte du quartier du Franc-Moisin à Saint Denis s'effectue en franchissant l'autoroute A1. Deux ouvrages de franchissement de cette infrastructure existent : via la rue Casanova et via l'avenue Jeanne d'Arc.

Or la rue Danielle Casanova dans sa partie Nord près de l'ouvrage A1 présente une très faible largeur pour l'insertion d'un tramway (inférieure à 12 m par endroit).

Le franchissement via la rue Danielle Casanova a ainsi été écarté du fait de l'étroitesse de la voirie dans les études EPMC (Dossier d'Études Préalables et Mesures Conservatoires) de 2015 et dans celles du DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) de 2017-2019.

La variante Canal Saint-Denis proposée à l'enquête n'est donc pas envisageable en rejoignant le canal Saint-Denis via la rue Casanova.

Une autre option envisageable pour rejoindre le canal serait de prolonger le tracé du tramway dans l'axe du cours du Ru de Monfort au-delà de la rue Casanova.

Néanmoins ce tracé se heurterait désormais à la présence de la nouvelle passerelle franchissant le canal de Saint-Denis dans l'axe du cours du Ru de Monfort, et en particulier aux accès piétons à la passerelle sous forme de rampes et escaliers.



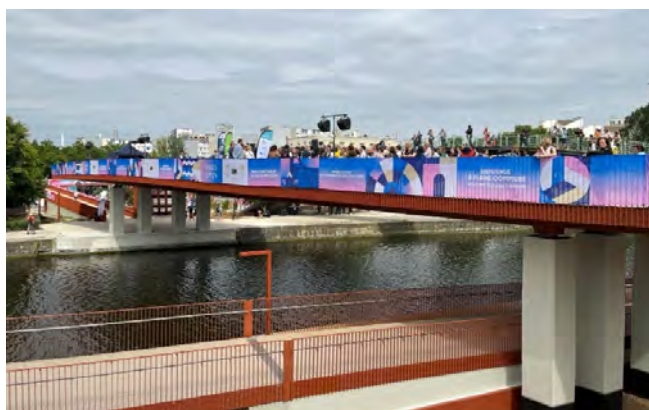


Figure 5 - Passerelle franchissant le canal Saint-Denis
(Source : haut - ©SBP/EA/August/Bérin/Technosol / bas – Batiweb)

Outre ces problématiques techniques d’insertion du tramway, dans tous les cas, **la question du potentiel de desserte et l’intérêt d’une variante « Canal » en termes de maillage du réseau de transport se pose.**

Une liaison en mode lourd, onéreuse par ailleurs, qui ne dessert pas d’habitations et pas d’emplois dans un périmètre proche présente peu d’intérêts. En effet, en desservant des secteurs peu denses par endroit, et en limitant l’accès aux stations depuis la rive Est du canal du fait du nombre réduit de franchissements, l’opportunité de desserte de ce tracé longeant le canal ne semble pas avérée.

La contribution sur cet itinéraire alternatif via la Canal Saint-Denis illustre explicitement cette problématique puisque souligne « [...] avec moins de nuisances pour les habitants puisqu’il n’y pas d’habitation [...] ».

Ce tracé alternatif via le canal Saint-Denis ne permet pas non plus de développer un maillage avec les autres modes lourds du secteur puisqu’il s’éloigne des principaux pôles d’échanges multimodaux de la zone d’étude.

Le tableau ci-après présente une analyse multicritère de choix des corridors de desserte comparant le tracé retenu et proposé à l’enquête publique du prolongement du Tramway T8 vers le Sud et la variante alternative longeant le canal Saint-Denis.

Thèmes	Tracé T8S retenu	Tracé alternatif Canal Saint-Denis	
Faisabilité technique	Scénario faisable techniquement (insertion dessinée en plan, profils en travers et coupes)	Insertion tramway pour rejoindre les bords du canal trop complexe voire non faisable	
Potentiel de desserte	Desserte des quartiers résidentiels denses et de grands équipements	Peu de densités desservies le long du canal et partielles (1 seule rive)	
Maillage du réseau	RER B (La Plaine – Stade de France) Ligne 15 (La Plaine – Stade de France) Ligne 12 (Front Populaire)	Pas de maillage permis avec les modes lourds du secteur (hors terminus)	
Exploitation du tram	Giration serrée au niveau de l’angle av. Leroy des Barres / cours du Ru de Monfort	non étudié	

avantage
inconvenient mineur
inconvenient majeur
inconvenient rédhibitoire
neutre
non étudié

Tableau 1 : Analyse comparative des corridors de desserte étudiés pour l’insertion du T8Sud

Le tracé alternatif via le canal Saint-Denis ne présente donc pas d’avantage significatif par rapport à la solution retenue (outre le moindre impact sur la circulation routière et les nuisances acoustiques), **en revanche il présente de nombreux points négatifs :**

- Contraintes d'insertion importantes qui remettent en cause sa faisabilité (insertion du tramway pour rejoindre le canal complexe voire non faisable) ;
- Peu de populations desservies le long du canal et une desserte partielle (une seule rive efficacement desservie depuis les stations du fait du nombre réduit de franchissements du canal pour atteindre l'autre rive) ;
- Pas de renforcement du maillage avec les autres modes lourds du secteur.

Ce tracé alternatif via le canal Saint-Denis ne présente donc pas d'intérêt pour le prolongement du Tramway T8 vers le Sud et n'a donc pas été retenu.

Complément de réponse de la Ville de Paris

Le canal Saint-Denis est propriété de la Ville de Paris. Le chemin de halage, étroit et très arboré, est aménagé pour les piétons, les cyclistes et les véhicules de service pour l'entretien quotidien des berges, avec la présence d'un certain nombre d'activités industrielles. Au-delà d'un éloignement des lieux d'habitation, le canal n'est pas accessible PMR et comporte de nombreux ouvrages d'art avec une hauteur de passage insuffisante pour les tramways. Et cela, sans compter l'aménagement de réseaux électriques tramway nécessaires qui seraient alors sous le niveau de l'eau, ni le risque de crue en exploitation.



Figure 6 : Quai du Canal / Quai F. Mitterrand / Quai Gambetta

Question :

- 4. Itinéraire alternatif via la rue du Fort de l'Est et la rue du Maréchal Lyautey. Même question que pour l'itinéraire via le Canal.**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Rappel de l'historique des études précédentes

Les principales étapes de la conception du projet rappelées dans la figure 3 ont permis d'étudier l'itinéraire alternatif proposé ici.

Un itinéraire alternatif du tramway via la rue du Fort de l'Est et la rue du Maréchal Lyautey à Saint Denis avait été étudié dans le Dossier d'Objectifs et de Composantes Principales réalisé par la RATP en 2006. Celui-ci diffère néanmoins en partie de celui de la contribution à l'enquête publique qui propose de repasser ensuite par le cours du Ru de Montfort pour reprendre l'itinéraire du T8 présenté à l'enquête, et non de poursuivre sur la rue du Maréchal Lyautey comme envisagé dans l'étude de 2006.

L'étude de 2006 faisait apparaître trois variantes de tracé dans le secteur Franc Moisin – Bel Air comme illustrées sur la figure ci-après : « Maréchal Lyautey », « Franc Moisin » et « Montfort Casanova » (cette dernière correspondant à l'itinéraire du T8 in fine retenu et présenté à l'enquête).



Figure 7 – Variantes étudiées lors des études DOCP RATP de 2006 dans le secteur Franc Moisin – Bel Air (Extrait)

Sur la base de cette étude, les élus de Plaine Commune ont indiqué leur préférence pour l'itinéraire « Montfort Casanova » (courrier du 22 octobre 2008 adressé à Ile-de-France Mobilités).

Les études EPMC (Dossier d'Etudes Préalables et Mesures Conservatoires) de 2015, sur la base des trois corridors de passage, rappelaient ces tracés étudiés et présentaient l'argumentaire des points de franchissement et des potentiels de desserte stabilisant l'insertion sur le tracé « Montfort Casanova ».

L'abandon de la variante av. du Franc Moisin au profit de celle du ru de Montfort a été actée par Ile-de-France Mobilités et les partenaires en COTECH du 14 juin 2014 sur la base d'une analyse multicritère détaillée rappelée ci-dessous). Les avantages associés à la variante retenue (Ru de Montfort) en termes d'efficacité de la desserte et de qualité de l'insertion l'ont emporté sur les fortes contraintes d'exploitation liées à la négociation de 3 girations serrées.

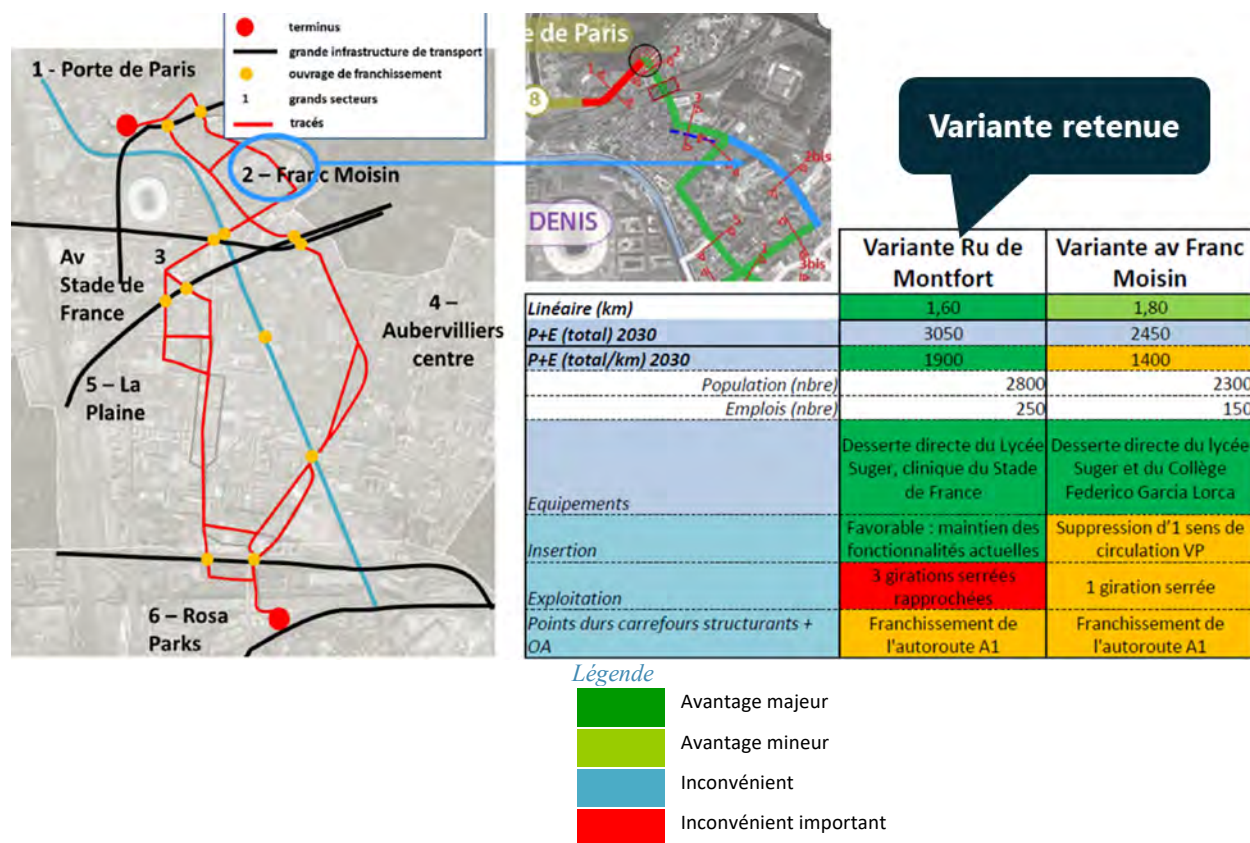


Figure 8 - Analyse comparative des corridors de desserte dans le secteur Franc-Moisin – Bel Air lors des études EPMC de 2015

Le DOCP approuvé par le CA Ile-de-France Mobilités de 2019 reprend ces mêmes éléments. Le tracé du prolongement T8 Sud a donc été figé en 2015 dans ce secteur.

4.3.1 Corridor Nord

Le Corridor Nord comporte 5 séquences d'insertion présentées ci-après.



Figure 47 : Insertion du tramway T8 sur le corridor nord



Figure 43. Insertion du Tram 8 sur le secteur nord

Rapport Enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du prolongement sud du T8 emportant la mise en compatibilité du document d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune avec le projet – octobre 2024 – Commission d'enquête : MC Eustache Présidente, S Frézel et R Peli titulaires

Figure 9 – Extrait du tracé retenu pour le prolongement du tramway T8Sud dans le secteur Franc-Moisin – Bel Air
– suite aux études EMPC de 2015 (gauche) et au DOCP de 2019 (droite)

Itinéraire alternatif via la rue du Fort de l'Est et la rue du Maréchal Lyautey qui rebifurquerait vers le tracé T8Sud au niveau du cours du Ru de Monfort

L'itinéraire alternatif proposé dans les contributions de l'enquête publique envisage l'emprunt des rues du Fort de l'Est et du Maréchal Lyautey et du cours du Ru de Monfort pour rejoindre la nouvelle station Franc-Moisin.

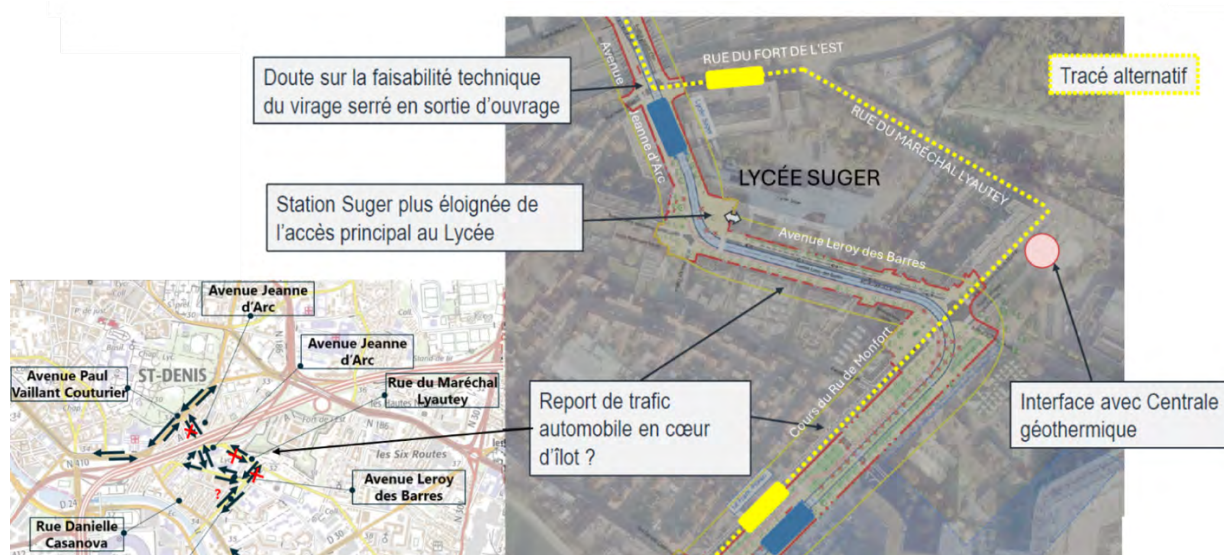


Figure 10 - Variante alternative via les rues du Fort de l'Est et du Maréchal Lyautey et ses principaux points durs (EGIS)



Figure 11 – Illustration photographique variante alternative via les rues du Fort de l'Est et du Maréchal Lyautey

Afin de comparer les différents scénarios de tracé, une synthèse des caractéristiques discriminantes et impacts principaux de chacun des scénarios est proposée ci-après.

Thèmes	Tracé T8 Sud retenu via av. Jeanne d'Arc Sud et avenue Leroy des Barres	Variante alternative via la rue du Fort de l'Est et la rue du Maréchal Lyautey
Linéaire		+ 130m
Desserte	Station plus proche de l'entrée du lycée Suger et du cœur d'îlot Bel Air	Station plus éloignée de l'entrée du lycée Suger et du cœur d'îlot Bel Air
Faisabilité technique	Scénario faisable techniquement (insertion dessinée en plan, profils en travers et coupes)	Incertitude sur la faisabilité technique du virage serré en sortie d'ouvrage de l'A1 entre l'avenue Jeanne d'Arc et la rue du Fort de l'Est Centrale Géothermie (mise en service juillet 2023) – voir possibilité de giration sur le cours du Ru de Montfort depuis la rue du Maréchal Lyautey sur emprise restante (impact sur la voirie - double sens circulation supprimé ?)
Exploitation du tram	Giration serrée au niveau de l'angle av. Leroy des Barres / cours du Ru de Montfort	Giration serrée au niveau des angles : - rue du Fort de l'Est / rue du Maréchal Lyautey - rue du Maréchal Lyautey / cours du Ru de Montfort + 130m, soit environ 30 s de temps de parcours en plus / base
Impact circulation routière	Réduction capacité routière sur l'avenue Leroy des Barres et avenue Jeanne d'Arc Sud → Report de trafic sur rue du Maréchal Lyautey plus en extérieur d'îlot (bordée par les jardins du Fort de l'Est côté Nord)	Réduction capacité routière sur axes de la rue du Maréchal Lyautey et cours du Ru de Montfort Est (mise à sens unique à minima) → Report de trafic sur l'avenue Leroy des Barres et avenue Jeanne d'Arc Sud en cœur d'îlot
Modes actifs (itinéraire cyclable longeant le tracé)	Itinéraire cyclable de desserte du quartier plus central et plus direct	Itinéraire cyclable de desserte du quartier moins central et moins direct
Coûts		Environ +3,5 M€

avantage
 inconvénient mineur
 inconvénient majeur
 inconvénient rédhibitoire
 neutre
 non étudié

Tableau 2 – Analyse comparative des variantes étudiées pour l'insertion du T8Sud dans le secteur du Lycée Suger

Le tracé alternatif via les rues du Fort de l'Est et du Maréchal Lyautey ne présente donc pas d'avantages significatifs par rapport au tracé T8Sud de base, en revanche il présente de nombreux inconvénients :

- Linéaire allongé de 130m¹ pour une desserte équivalente voire moindre (absence de station supplémentaire sur le linéaire allongé et station Lycée Suger plus éloignée de l'entrée du lycée Suger et du cœur d'îlot Bel Air) ;
- Incertitude sur la faisabilité technique du virage serré en sortie d'ouvrage de l'A1 entre l'avenue Jeanne d'Arc et la rue du Fort de l'Est, incertitude concernant l'insertion envisageable sur la partie Est du cours du Ru de Montfort du fait de l'interface avec la récente centrale géothermique ;

¹ Sur la base d'un cout moyen d'infrastructure (plateforme tramway) d'environ 25M€/km ces 130m de linéaire représenteraient un cout supplémentaire de 3,25 M€.

- Une exploitation du tramway T8Sud plus contraignante (+ 130m de linéaire sans gain de desserte et une giration serrée de plus que le tracé de base) ;
- Un impact sur la circulation routière plus significatif que pour la variante de base : la réduction de capacité routière sur les axes de la rue du Maréchal Lyautey et cours du Ru de Montfort Est (mise à sens unique à minima) risque d'induire des reports de trafic sur les avenues Leroy des Barres et Jeanne d'Arc Sud en cœur d'îlot Bel Air. Ces reports de trafic induisent davantage de nuisances pour les habitants de ce quartier. Il est précisé que si le tracé de base induit des reports de trafic en partie sur la rue du Maréchal Lyautey, celle-ci étant bordée par les jardins du Fort de l'Est côté Nord et localisée plus en extérieur d'îlot, elle présente donc un moindre impact en termes de nuisances ;
- Le tracé alternatif proposerait un itinéraire cyclable moins central et moins direct que le tracé de base ;
- En outre, le tracé alternatif présente une incertitude sur la capacité à maintenir les alignements d'arbres de chaque côté de la rue du Maréchal Lyautey.

Le tracé alternatif via les rues du Fort de l'Est et du Maréchal Lyautey ne semble donc pas présenter d'intérêts supplémentaires pour le prolongement du Tramway T8 vers le Sud et n'a donc pas été retenu.

Commentaires de la commission d'enquête

De nombreuses hypothèses de tracé ont été étudiées entre le lancement des études préalables et la finalisation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de 2017-2018. Toutes les études ont été conduites en étroite collaboration avec les partenaires et gestionnaires des quartiers et villes traversés. Pendant l'enquête, le public a proposé des alternatives au tracé retenu qui d'ailleurs le plus souvent reprenaient des variantes déjà étudiées. Comme le veut la réglementation, le maître d'ouvrage a rappelé l'historique de ces variantes et les critères d'évaluation. Les avantages/inconvénients de chaque variante, comparés à ceux du tracé retenu, ont été longuement développés.

L'une des propositions alternatives, empruntant le Canal Saint-Denis, n'avait pas été envisagée lors des études préalables et elle a fait également l'objet d'une analyse multicritère. Cette variante présente de nombreux points ne plaçant pas en sa faveur, tels que la faible densité de population desservie et un maillage inexistant avec les modes lourds du secteur. IDFM précise par ailleurs que ce linéaire constitue bien une « artère verte » idéale et accueillera une piste cyclable largement dimensionnée dans le cadre du « programme réseau Vélo Ile-de-France ». La Ville de Paris, propriétaire du canal et de ses abords, indique, quant à elle, que le canal est aujourd'hui un espace d'agrément (chemin de halage aménagé pour les piétons et cyclistes et les véhicules de service) et que de nombreux ouvrages d'art existants n'ont pas de hauteur libre suffisante pour permettre la réalisation d'une infrastructure lourde comme le tramway.

La commission d'enquête considère que les analyses multicritères réalisées répondent aux interrogations du public et éclairent les raisons qui ont conduit IDFM et ses partenaires à retenir le tracé présenté en enquête, au regard de ses avantages, en particulier en matière de préservation du patrimoine arboré, de faisabilité technique et des effets sur la circulation.

➤ Le terminus

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

La localisation du terminus à Rosa Parks a été beaucoup discutée lors des phases de concertation. Le choix de la station sur la voirie du Boulevard Macdonald est encore très controversé.

Cinq grandes familles de variantes ont ainsi été présentées par les contributeurs selon lesquels l'option retenue allonge le trajet de la correspondance avec le RER E. Ces variantes ont, pour la plupart, déjà été présentées lors de la concertation préalable.

- Variante rue Gaston Tessier
- Variante inversant le positionnement des stations T3B et T8
- Variantes utilisant le tunnel du T3B
- Variantes entre stations T3B et RER E
- Variante avec un terminus rue d'Aubervilliers

Obs@.5. Variante utilisant tunnel du T3b. « L'implantation du terminus Rosa Parks sur le Boulevard Macdonald est contestable car éloignée de la ligne T3b et du RER E. » Une proposition alternative est avancée : raccorder les voies de T8 à celles de T3b à la porte d'Aubervilliers afin d'emprunter l'ouvrage sous la rue d'Aubervilliers et arriver sur l'esplanade Rosa Parks.

Obs@4 : « /... En revanche, l'implantation prévue du terminus à Rosa Parks.. est une aberration absolue, en particulier par rapport à ce qui était initialement prévu (terminus au plus près du RER E, et permettant un prolongement éventuel en réutilisant la Petite Ceinture). Tel quel, il est loin du RER, loin du T3b, et ne peut pas être prolongé ultérieurement de façon commode (là où les autres tracés étudiés initialement auraient pu proposer de nouvelles options de prolongement ultérieures). En outre, lors de la construction du T3b, le tracé avait été dévié exprès du Boulevard MacDonald, afin de permettre une correspondance au plus près du RER, quitte à réduire la vitesse commerciale du T3b en ne privilégiant pas le tracé direct par le boulevard. Pourquoi est-ce que les usagers du T3b (qui ont par ailleurs une autre correspondance avec le RER E à la station Ella Fitzgerald) auraient droit à cette correspondance plus pratique, mais pas ceux du T8 ? Une solution de compromis pourrait être de faire un nouveau tracé pour le T3b, plus direct, avec une nouvelle station (à l'emplacement de celle prévue pour le terminus du T8) ; et de transformer la station Rosa Parks actuelle du T3b en terminus pour le T8. Cette solution aurait l'avantage de proposer un terminus plus commode pour le T8, avec des options de prolongement possibles, et d'améliorer la vitesse commerciale du T3b. »

Obs@ 16: « Il est extrêmement regrettable que le choix retenu pour la station Rosa Parks soit celui du boulevard Macdonald. Les correspondances avec la ligne 3 du tramway et E du RER seront mauvaises, avec des distances de 100 et 200 mètres. Il y avait pourtant de la place pour insérer cette station de la ligne 8 du tramway sur l'esplanade, entre la ligne 3 et la ligne E. Même rue Gaston Tessier comme cela avait été proposé, cela aurait été mieux, car permettant une correspondance plus rapide avec le RER E. Il faut comprendre que lorsqu'on fait de telles correspondances deux fois par jour, leur rapidité a un grand impact sur la qualité de vie, et cela peut décider de prendre les transports en commun ou non. Je prie donc les autorités de reconsidérer l'emplacement de l'arrêt Rosa Parks afin de rendre plus facile la vie des usagers. »

Obs@36 de l'association pour la sauvegarde de la petite ceinture : « En juin 2023, la Ville de Paris et Île-de-France Mobilité ont confirmé le choix d'un terminus situé sur le boulevard Macdonald » en

cherchant à améliorer la lisibilité, la sécurité, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et la qualité des correspondances via le parvis de la gare, et en préservant la qualité urbaine de ce dernier ».

Cette variante peut paraître la plus simple. Hélas, ce terminus en impasse présente plusieurs inconvénients majeurs. En effet, elle se révèle peu pratique pour les futurs voyageurs cherchant à se diriger vers le T3b et le RER. Et elle risque de rendre l'exploitation très complexe, tant pour le T8 que pour le T3b.

- *D'une part, ce terminus imposera aux rames du T8 un virage à 90° depuis l'Avenue de la Porte d'Aubervilliers vers le boulevard Macdonald. Ce qui nécessitera d'interrompre le trafic sur ces 2 axes lors du passage d'une rame. Une solution très peu pratique en heure de pointe.*

- *D'autre part, la faible distance entre ce carrefour et les voies du T3b rend difficile l'aménagement d'une arrière-gare, pourtant indispensable compte tenu du fort trafic envisagé par Île-de-France Mobilités.*

- *Enfin, cette variante impose un cheminement assez long aux voyageurs pour rejoindre la gare de Rosa Parks – et les contraint à traverser les voies du T3b. Soit une source supplémentaire de ralentissements pour cette ligne.*

Pourtant, trois autres variantes d'une grande pertinence avaient été présentées lors des précédentes phases du projet.

- *À l'origine du projet, au milieu des années 2000, il était prévu que le T8 vienne se ranger aux côtés du T3b sur le parvis « Nord » de Rosa Parks. Les emprises avaient d'ailleurs été réservées juste à côté de la Petite Ceinture – une zone aujourd'hui en friche.*

- *Pour faciliter les correspondances entre le T8, le T3b et le RER E, l'ASPCR (Association Sauvegarde Petite Ceinture) et la FNAUT avaient proposé un itinéraire via la rue Gaston Tessier. Une solution permettant de desservir à la fois la Porte d'Aubervilliers, mais également le quartier situé au sud du faisceau de la gare de l'Est. Et qui aurait permis, de relier Rosa Parks à la station Corentin Cariou (ligne 7 du métro) – via la Petite Ceinture. Une proposition dont Île-de-France Mobilités avait d'ailleurs confirmé la faisabilité.*

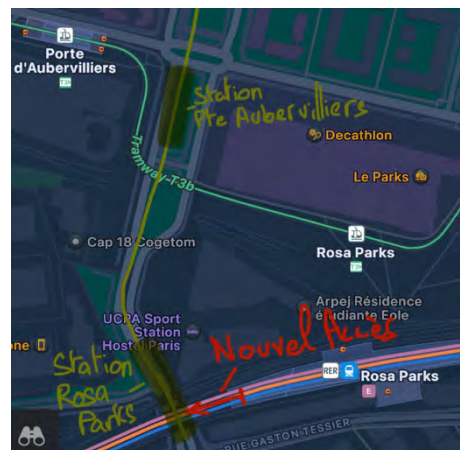
- *Enfin, une autre variante envisageait un terminus situé rue d'Aubervilliers. Certes, les quais auraient été relativement excentrés – mais l'allée Rosa Dieng-Kuntz, ouverte récemment, permet de rejoindre le T3b et le RER E facilement. Il présente aussi deux avantages majeurs. D'une part, celui de ne pas désorganiser le trafic Porte d'Aubervilliers. D'autre part, celui d'orienter le tramway vers l'intérieur de Paris. Et d'augurer un potentiel prolongement vers le cœur de la ville, via la rue de Crimée – et donc vers la station de métro du même nom.*

Pour accompagner la transformation des territoires et renforcer concrètement les liens entre le Nord parisien et le département de la Seine-Saint-Denis, il est impératif que les réaménagements de l'espace public soient conduits avec le plus grand discernement.

Les trois objectifs du projet (faciliter les déplacements en transports collectifs sur le territoire, renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation, améliorer la qualité de vie en ville et contribuer à la progression des modes actifs) ne pourront être remplis qu'à la condition sine qua non de concevoir un terminus permettant des correspondances aisées et une insertion naturelle au sein du tissu urbain. /.../ Notre association préconise donc que soit réétudiée la variante "Parvis Nord", où le T8 et le T3b trouvent naturellement leur place sur le parvis de la gare de Rosa Parks. Cette solution est la plus évidente et la plus lisible pour les voyageurs. Et elle permettrait d'orienter l'arrière-gare du T8 vers la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, augurant de nombreuses correspondances aisées avec les différentes lignes du métro, tout en désenclavant les quartiers des Buttes-Chaumont, du Père-Lachaise et de Ménilmontant.: »

Obs@ 41: « /.../ Une deuxième solution possible serait une arrivée sur la rue d'Aubervilliers, sous le RER avec la création d'un accès en bout de quai à Rosa Parks et arrivant directement au niveau de la rue d'Aubervilliers. On aurait ainsi une correspondance très rapide (~70m) avec le RER E, la correspondance avec le T3b étant possible grâce à une station Porte d'Aubervilliers bien placée. ».

Obs.@5, 9, 35, 36, 39, 53, 54, 55, 56, 67, 69. Nombreuses observations mentionnent le projet de réactiver et utiliser le tracé de la Petite Ceinture pour le terminus à Rosa Parks car cela permettrait de prolonger le jusqu'à la porte de Vincennes et de dé-saturer ainsi une partie du T3.



Questions : Pouvez-vous analyser les variantes proposées et présenter en synthèse un tableau récapitulatif des avantages et inconvénients de chacune, y compris la solution retenue pour l'enquête.

1. Variante rue Gaston Tessier
2. Variante inversant le positionnement des stations T3B et T8
3. Variantes utilisant le tunnel du T3B
4. Variantes entre stations T3B et RER E
5. Variante avec un terminus rue d'Aubervilliers

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Le terminus

Les variantes ci-dessus listées ont été, pour la plupart, longuement traitées lors des études préliminaires.

La **variante rue Gaston Tessier**, proposée lors de la concertation préalable de 2019, a été étudiée en Schéma de Principe et discutée lors de la concertation continue menée fin 2022. Elle a été présentée en tant que variante non retenue dans le dossier d'enquête (« Variante B SDP ») puisque cette variante est moins performante que la solution sur le Bd Macdonald sur voirie : la qualité des correspondances n'est guère plus avantageuse et les impacts sont plus importants (abattage de nombreux arbres d'alignement,

dégradation des conditions de circulation, accès contraints des riverains, complexification de la gestion urbaine quotidienne du secteur, délais additionnels de chantier et coût plus onéreux).

La **variante inversant le positionnement des stations de Tramway T3B et T8** a été étudiée dès le DOCP. En raison des impacts importants sur les plans technique (portance de l'ouvrage Skanderbeg), circulatoire (tant sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers que sur le carrefour complexe avec le Bd Macdonald) et d'exploitation en raison du croisement des lignes de tramway T3b et T8 au droit du carrefour avenue Porte d'Aubervilliers / Bd Macdonald, cette variante de tracé n'a pas été retenue.

Plusieurs **variantes utilisant le tunnel du Tramway T3b** ont été traitées lors des EPMC 2014-2015 (Dossier d'Etudes Préalables et Mesures Conservatoires), puis de l'élaboration du DOCP de 2019. Elles ont été écartées du fait de leur complexité technique, des impacts sur le T3b en exploitation et de l'impossibilité d'y créer une arrière-gare, critère jugé rédhibitoire pour le T8 Sud.

Les variantes de partage de la trémie T3b/T8 et du terminus du T8 Sud sur le parvis de Rosa Parks ont été particulièrement analysées et challengées tout au long des études pilotées par IDFM. D'une part, il fallait étudier la faisabilité technique et le cas échéant vérifier soigneusement l'infaisabilité d'une solution attractive pour l'intermodalité. D'autre part, il était nécessaire d'expliquer aux associations et usagers les évolutions techniques des projets connexes (T3b et pont rue d'Aubervilliers) et des hypothèses prises pour le tracé du T8 Sud. Ces études ont été présentées en mars 2019 à la FNAUT et en février 2020 à l'Association Sauvegarde Petite Ceinture.

Les **variantes de positionnement du terminus T8 Sud entre les stations T3b et RER E à Rosa Parks** peuvent arriver soit depuis la rue d'Aubervilliers par une rampe, soit depuis la rue Cesária Évora. Elles ont été largement approfondies en EPMC et DOCP, mais écartées à cause d'un encombrement trop important du parvis pour les premières, et d'une interface trop contraignante avec le T3b pour les secondes.

La **variante positionnant un terminus rue d'Aubervilliers** a été étudiée en DOCP et présentée en concertation préalable. A l'issue de la concertation, IDFM a décidé de poursuivre les études pour rechercher une solution avec arrière-gare et une meilleure intermodalité. La variante sous le pont-rail de la rue d'Aubervilliers ne semble pas intéressante par rapport à celle présentée à l'enquête publique du fait des contraintes d'insertion, tant sur la station (infaisabilité technique et impact arbres) que sur le terminus sous l'ouvrage (accès gare non anticipé, coût des travaux, impact circulation).

En conclusion sont intégrées une synthèse des variantes écartées à cause d'un critère rédhibitoire et la comparaison des variantes possibles. Il en résulte que **la variante de tracé présentée à l'enquête demeure la plus favorable**. Il sera par la suite en particulier recherché à améliorer la lisibilité, la sécurité et la qualité des correspondances via le parvis de la gare, en préservant la qualité urbaine de ce dernier.

Question :

1. *Variante rue Gaston Tessier*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La variante rue Gaston Tessier, propose d'allonger le tracé jusqu'à l'entrée Sud de la Gare de Rosa Parks, avec la possibilité d'ajouter une onzième station au niveau de la rue d'Aubervilliers.



Figure 12 : Insertion retenue et variante « Terminus Gaston Tessier » au niveau du pôle d'échange de Rosa Parks

Historique

Cette variante de terminus avait notamment été proposée par le public lors de la concertation préalable de 2019 et évoquée à nouveau lors de la concertation de 2022 par les participants à l'atelier de Paris et par l'Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture.

Les participants à la concertation y ont vu l'opportunité de placer une station sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers pour assurer la correspondance avec le Tramway T3b et placer le terminus du prolongement du T8 en face de l'entrée de la Gare du RER E de Rosa Parks (parvis Sud).

Ile-de-France Mobilités a reconnu l'intérêt intrinsèque de cette variante mais a alerté dès la concertation sur ses impacts. En effet, l'élargissement de la rue Gaston Tessier complexifie l'insertion du tramway et du terminus notamment en imposant des choix difficiles en matière de circulation routière et en impactant les alignements d'arbres existants.

L'étude approfondie de cette variante en schéma de principe a néanmoins permis d'affiner la proposition d'insertion et de conclure à sa faisabilité technique. La variante Gaston Tessier a pu être discutée lors de la concertation continue menée fin 2022. In fine, elle a été présentée en tant que variante non retenue dans le dossier d'enquête (« **Variante B SDP** »).



Figure 13 – Présentation de la variante « Terminus Gaston Tessier » - « Variante B SDP » (cf. Fig1 et 2, Pièce F - partie 3)

Le prolongement du tracé jusque dans la rue Gaston Tessier implique également de réaménager l'ensemble de la rue d'Aubervilliers.

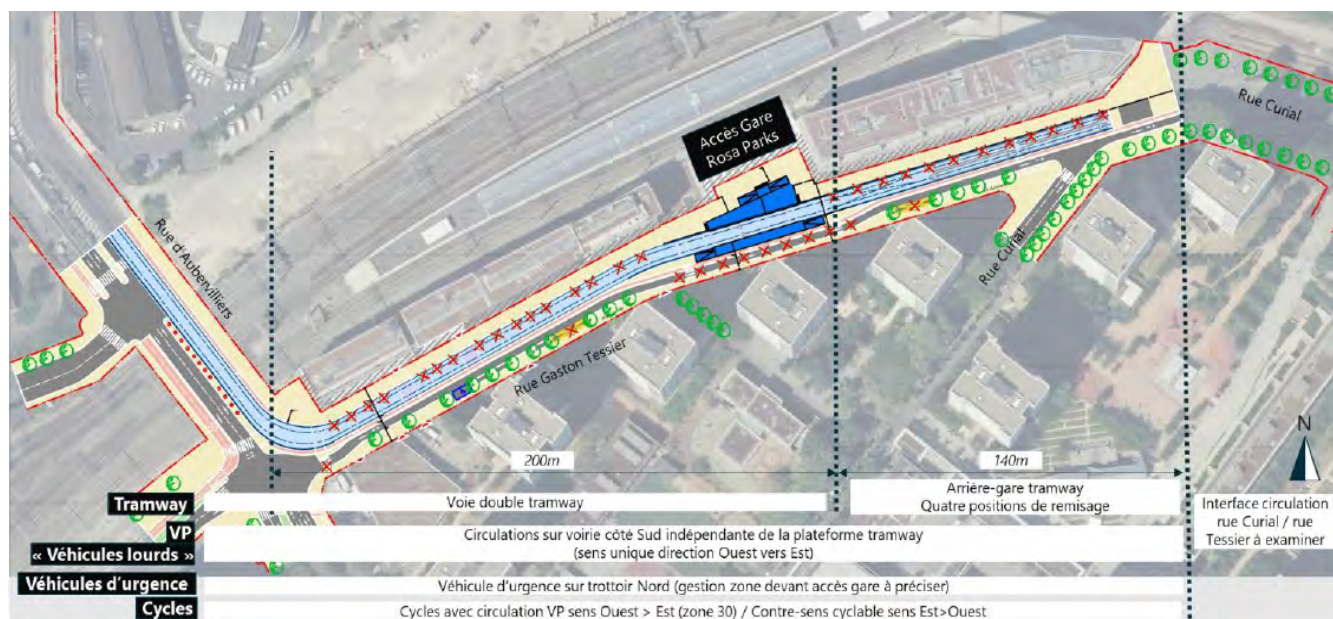




Figure 14 - Vue d'ensemble de la variante « Terminus Gaston Tessier » (Etude d'insertion de Schéma de Principe, Egis, 2021-2022)

Etude technique

Le prolongement de la ligne de Tramway T8 présente dans cette variante une longueur supplémentaire d'environ 500m et 1 station supplémentaire (une station intermédiaire étant implantée sur l'ouvrage pont-route de la rue d'Aubervilliers).

Cette variante permet de créer une arrière-gare avec 4 positions en aval du terminus de la ligne (équivalent au terminus actuel de *Saint-Denis Porte de Paris*).

En termes de circulation, l'insertion proposée nécessite notamment la mise en sens unique de la rue Gaston Tessier (sens Ouest > Est) pour le passage des véhicules particuliers « VP » et « véhicules lourds » (bus, camionnettes, camions, livraisons, ramassage des ordures) ainsi que la réduction de la capacité de la voirie sous le pont-rail d'Aubervilliers (réduction à 1x1 voie contre 2x2 voies actuellement). Quelques places de stationnements pourraient être restituées (PMR, VP, livraison) implantées sur voirie, uniquement côté Sud.

La « variante B SDP » est par ailleurs uniquement compatible avec la variante d'insertion en axial sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, une variante plus pénalisante que la solution d'implantation du tramway en latéral Est retenue pour l'insertion avenue de la Porte d'Aubervilliers. L'insertion axiale implique des impacts supplémentaires, en particulier sur le fonctionnement des carrefours, la capacité de portance de l'ouvrage de franchissement du périphérique, les abattages d'arbres, etc. (rappelés dans le tableau ci-après).

Les aménagements cyclables de la rue Gaston Tessier seraient intégrés à la circulation automobile dans le sens Ouest > Est (zone 30) et un contre-sens cyclable serait mis en œuvre au sud de la plateforme dans le sens Est>Ouest.

Les trottoirs seraient identiques à l'existant côté Sud (sauf rétrécissement ponctuel au niveau du terminus à 2,2m) et légèrement plus étroits côté Nord en lien avec l'impact sur l'alignement d'arbres (de 5,3 m actuellement à 5,1 m avec le tramway).

Le tableau ci-après présente une analyse multicritère comparant le scénario de terminus retenu et proposé à l'enquête publique du T8 Sud et la variante de Terminus rue Gaston Tessier.

Thèmes	Variante Macdonald retenue suite à la concertation continue	(1) Variante Gaston Tessier
Système de transport	Environ 22 minutes de Porte de Paris à Rosa Parks Desserte un peu moins intéressante Cap 18/Ilot fertile Correspondances T8/RER E env. 4'30 min. et T8/T3b env. 2'40 min. Correspondances T8/RER E env. 4'30 min. et T8/T3b env. 2'40 min. Chemins piétons à niveau Parcours de 180 m jusqu'au T3b / 200 m jusqu'au RER E Pôle plus éclaté autour du parvis Nord, potentiel d'adaptation / d'évolution / accueil de flux croissants plus importants Opportunité à terme (faisabilité / pertinence non confirmée) de raccorder les plateformes T8S et T3b	+ 2 min de temps de parcours par rapport variante retenue (+0,5km) Desserte du 18ème plus favorable avec une station supplémentaire sur la rue d'Aubervilliers Correspondances T8/RER E < 2 min. et T8/T3b env. 4 min. Arrière gare facilitant l'exploitation de la ligne Chemins piétons à niveau Bonne répartition des correspondants T8 > RER E sur parvis Sud et T8/RER E > T3b sur parvis Nord (env. 100 m) Pôle plus compact avec une bonne distribution des flux mais un risque plus élevé de saturation et maintenance de la Gare plus complexe (stationnement agents / véhicule de levage) Opportunité à terme (faisabilité / pertinence non confirmée) de prolonger la ligne jusqu'à Corentin Cariou (M7)
Circulation	- Difficulté sur carrefour de la Porte d'Aubervilliers	- Impact sur 3 carrefours supplémentaires (même si restent fonctionnels)
Thèmes	Variante Macdonald retenue suite à la concertation continue	(1) Variante Gaston Tessier
	- Carrefour av. Victor Hugo x av. Magasins Généraux reste fonctionnel - Compatible avec insertion latérale moins pénalisante sur av. Porte d'Aubervilliers - Réduction capacité routière bd. Macdonald sur 400m Nécessaire réorganisation des services de bus (La Traverse) et déplacement du terminus de la ligne 54 *Reports de trafic sur les principaux axes routiers du secteur ne soulèvent pas d'alerte majeure	- Insertion axiale plus pénalisante sur av. Porte d'Aubervilliers, impact majeur sur fonctionnement du carrefour de la Place Skanderbeg - Réduction capacité routière sous OA rue d'Aubervilliers - Mise en sens unique rue G. Tessier et plan de circulation à revoir Nécessaire réorganisation des services de bus (Ligne 60 + La Traverse) et déplacement du terminus de la ligne 55 Reports plus importants sur les portes de la Chapelle et de la Villette
Insertion urbaine	Maintien de deux sens de circulation et suppression de quelques places de stationnement sur le bd. des Maréchaux ne remettent pas en cause le fonctionnement des services urbains du quotidien Impact plutôt positif sur la végétalisation de l'avenue de la porte d'Aubervilliers Opportunité de végétalisation de la plateforme a priori plus favorable	Reports plus importants sur les portes de la Chapelle et de la Villette Impact plutôt positif sur la végétalisation de l'avenue de la porte d'Aubervilliers mais occupation du mail Opportunité de végétalisation de la plateforme a priori plus réduite
Arbres	Estimation : 43 arbres abattus avec insertion latérale av. Porte d'Aubervilliers	Estimation : 106 arbres abattus
Opération	- Variante moins coûteuse car moindre allongement du tracé et pas de station supplémentaire - En coût d'exploitation - maintenance, a priori plus favorable même en l'absence d'économie sur le parc de matériel roulant Risque de délais additionnels chantier plus faible (ligne plus courte, impact moindre sur la circulation) Risque plus faible et moindre complexité du chantier du fait du passage de la circulation et du tramway sur des tabliers offrant de bonne capacité de portance au niveau de l'OA Skanderbeg (sous réserve optimisation superstructure tramway et analyse ferrailage en place au niveau des poutres de l'OA)	De l'ordre de 13 à 15 M€ plus cher en investissement (+0,5 km et 1 station supplémentaire) Risque de délais additionnels chantier plus importants (ligne plus longue) estimé à + 4 mois Risque de délais additionnels, chantier plus important (ligne plus longue) estimé à + 4 mois

Thèmes	Variante Macdonald retenue suite à la concertation continue	(1) Variante Gaston Tessier
	- Carrefour av. Victor Hugo x av. Magasins Généraux reste fonctionnel - Compatible avec insertion latérale moins pénalisante sur av. Porte d'Aubervilliers - Réduction capacité routière bd. Macdonald sur 400m Nécessaire réorganisation des services de bus (La Traverse) et déplacement du terminus de la ligne 54 *Reports de trafic sur les principaux axes routiers du secteur ne soulèvent pas d'alerte majeure	- insertion axiale plus pénalisante sur av. Porte d'Aubervilliers, impact majeur sur fonctionnement du carrefour de la Place Skanderbeg - Réduction capacité routière sous OA rue d'Aubervilliers - Mise en sens unique rue G. Tessier et plan de circulation à revoir Nécessaire réorganisation des services de bus (Ligne 60 + La Traverse) et déplacement du terminus de la ligne 55 Reports plus importants sur les portes de la Chapelle et de la Villette
Insertion urbaine	Maintien de deux sens de circulation et suppression de quelques places de stationnement sur le bd. des Maréchaux ne remettent pas en cause le fonctionnement des services urbains du quotidien Impact plutôt positif sur la végétalisation de l'avenue de la porte d'Aubervilliers Opportunité de végétalisation de la plateforme a priori plus favorable	Reports plus importants sur les portes de la Chapelle et de la Villette Impact plutôt positif sur la végétalisation de l'avenue de la porte d'Aubervilliers mais occupation du mait Opportunité de végétalisation de la plateforme a priori plus réduite
Arbres	Estimation : 43 arbres abattus avec insertion latérale av. Porte d'Aubervilliers	Estimation : 106 arbres abattus
Opération	- Variante moins coûteuse car moindre allongement du tracé et pas de station supplémentaire - En coût d'exploitation - maintenance, <i>a priori</i> plus favorable même en l'absence d'économie sur le parc de matériel roulant Risque de délais additionnels chantier plus faible (ligne plus courte, impact moindre sur la circulation) Risque plus faible et moindre complexité du chantier du fait du passage de la circulation et du tramway sur des tabliers offrant de bonne capacité de portance au niveau de l'OA Skanderbeg (sous réserve optimisation superstructure tramway et analyse ferrailage en place au niveau des poutres de l'OA)	De l'ordre de 13 à 15 M€ plus cher en investissement (+0,5 km et 1 station supplémentaire) Risque de délais additionnels chantier plus importants (ligne plus longue) estimé à + 4 mois Risque de délais additionnels, chantier plus important (ligne plus longue) estimé à + 4 mois

Tableau 3 : Analyse comparative des variantes de terminus Macdonald (variante retenue) et Gaston Tessier

La variante Gaston Tessier présente l'avantage de desservir plus favorablement le 18^{ème} arrondissement de Paris avec l'insertion d'une station supplémentaire sur la rue d'Aubervilliers et de faciliter la correspondance avec le RER E. En effet, le tramway vient s'arrêter devant l'entrée Sud de la gare RER Rosa-Parks.

Néanmoins, le service de transport s'avère globalement moins performant que dans la variante de terminus retenue « Terminus Macdonald sur voirie » (ou « variante A SDP »).

En effet, le gain de temps de correspondance T8S⇌RER E de 2 minutes environ est annulé par un temps de parcours plus long pour cette variante Gaston Tessier. La gestion des flux voyageurs à l'entrée Sud de la gare Rosa Parks est également problématique du fait du positionnement du terminus qui crée un pôle plus compact présentant des risques plus élevés de saturation.

La qualité des correspondances n'est également guère plus avantageuse que pour la variante de terminus retenue : T8 / RER E : 2 min. vs 4'30 pour la variante retenue, et T8 / T3B 4 min. vs 2'40 pour la variante retenue.

Cette variante « rue Gaston Tessier » emporte également de nombreuses contraintes, notamment :

Rapport Enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du prolongement sud du T8 emportant la mise en compatibilité du document d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune avec le projet – octobre 2024 – Commission d'enquête : MC Eustache Présidente, S Frézel et R Peli titulaires

- l'abattage de nombreux arbres d'alignement (106 arbres impactés, dont 24 rue d'Aubervilliers et 36 rue Gaston Tessier) ;
- la dégradation des conditions de circulation sur l'ensemble du tracé du territoire parisien ;
- la contrainte des accès riverains rue Gaston Tessier ;
- la complexification de la gestion urbaine quotidienne du secteur (parking, collecte des ordures ménagères, accès livraisons, maintenance de la gare de Rosa Parks, etc.) ;
- la nécessité des délais additionnels du chantier du fait de l'allongement de la ligne (estimés à env. 4 mois) ;
- le coût plus onéreux (de l'ordre de 13 à 15 M€ plus cher en investissement que la variante retenue).

Question :

2. Variante inversant le positionnement des stations T3B et T8

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette variante propose que le T8 reprenne les infrastructures du T3b – la trémie de la rue d'Aubervilliers, le tunnel débouchant sur la rue Cesária Evora et la station au centre du parvis Rosa Parks. En parallèle, l'infrastructure du T3b serait reprise sur environ 450 m pour créer un nouvel itinéraire rectiligne sur le boulevard Macdonald.



Figure 15 : Insertion retenue et variante d'inversion T8/T3b au niveau du pôle d'échanges de Rosa Parks

Historique

La variante inversant le positionnement des stations de Tramway T3B et T8 a été étudiée lors de l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) en 2018. Celle-ci fait partie des nombreuses variantes étudiées puis écartées, avant d'aboutir au choix des deux variantes présentées en concertation en 2019.

Etudes techniques

Dans cette variante d'insertion, le Tramway T8 traverse la place Skanderbeg sur sa rive Ouest puis s'insère sur la chaussée Ouest de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers. Ensuite le Tramway T8 utilise l'ouvrage et l'infrastructure aujourd'hui empruntés par le Tramway T3b, entre le boulevard des Maréchaux et la station Rosa Parks et effectue son terminus sur le parvis de la gare Rosa Parks. Le Tramway T3b est alors dévié sur le boulevard Macdonald sur un tracé rectiligne entre ses stations Canal Saint-Denis et Porte d'Aubervilliers.



Figure 16 - Variante inversant le positionnement des stations T3B et T8 (DOCP)

La mise en œuvre de cette variante générerait des répercussions importantes sur les plans technique, circulaire et d'exploitation en raison du croisement des lignes de Tramway T3b et T8 au niveau du carrefour de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers et du boulevard des Maréchaux (Ney / Macdonald) – trains de tramways², capacité VP beaucoup trop faible.

En premier lieu, la portance de l'ouvrage de la place Skanderbeg côté Ouest où le tramway viendrait s'insérer reste à préciser et n'est donc pas garantie.

Le positionnement de la plateforme Tramway en rive Ouest de l'avenue de Porte d'Aubervilliers génère des impacts très importants en termes de circulation routière autour de la porte d'Aubervilliers (réduction des voies VL de l'avenue pour ne pas impacter le terre-plein central et capacité d'écoulement du carrefour Porte d'Aubervilliers / boulevard des Maréchaux divisée par 5 en raison de la multiplicité et de la complexité des phases tramways et VP et la gestion des priorités).

L'exploitation des deux lignes de tramway est également impactée. En phase travaux, une coupure de plusieurs mois est à prévoir sur le T3b. En phase exploitation, en plus de l'incertitude liée à la traversée du carrefour, aux temps de parcours des Tramways T8 et T3b, s'ajoute un temps d'attente au carrefour Aubervilliers/Maréchaux du fait du croisement des deux lignes dans des phases de feux distinctes. Ce

² Il convient de noter que le T3b n'impacte pas actuellement le carrefour complexe Porte d'Aubervilliers/Maréchaux (Ney / Macdonald) puisqu'il circule sur le trottoir Sud du boulevard Ney et emprunte en amont du carrefour la trémie lui permettant de passer en-dessous de la rue d'Aubervilliers.

temps d'attente est bien supérieur au temps gagné par le Tramway T3b (moins de 10 s) en raison d'un tracé plus court.

Il est à noter que le Tramway T8 croise déjà le Tramway T1 au niveau de la gare de Saint-Denis induisant des risques sur l'exploitation de la ligne en cas de situation perturbée. L'ajout d'un nouveau croisement avec un tramway sur la ligne multiplierait les risques d'impacts négatifs sur la régularité du service des deux lignes de tramways structurantes T8 et T3b, très fréquentées et proposant des fréquences élevées.

Enfin, en première approche, la variante inversant le positionnement des stations T3B et T8 induit plusieurs surcoûts par rapport à la solution retenue sur la voirie du bd Macdonald (renforcement de la place Skanderbeg, traversés oblique des voies tramways, éventuelle rame supplémentaire si temps de parcours allongé, surcoûts liés aux travaux du T3b et aux bus de substitution).

Le tableau suivant présente une synthèse de l'analyse multicritère comparant le scénario de terminus retenu et proposé à l'enquête publique du T8 Sud et la variante d'insertion des stations T8 et T3b. L'analyse est restreinte aux critères liés aux performances du système de transport, les autres thématiques n'ayant pas fait l'objet d'études détaillées.

Thèmes	Variante Macdonald retenue suite à la concertation continue	(2) Variante inversant le positionnement des stations T3b / T8
Système de transport	Environ 22 minutes de Porte de Paris à Rosa Parks Desserte un peu moins intéressante Cap 18/Ilot fertile Correspondances T8/RER E env. 4'30 min. et T8/T3b env. 2'40 min. Correspondances T8/RER E env. 4'30 min. et T8/T3b env. 2'40 min. Cheminements piétons à niveau. Parcours de 180 m jusqu'au T3b / 200 m jusqu'au RER E Pôle plus éclaté autour du parvis Nord, potentiel d'adaptation / d'évolution / accueil de flux croissants plus importants Opportunité à terme (faisabilité / pertinence non confirmée) de raccorder les plateformes T8S et T3b	Critère rédhibitoire : croisement de deux lignes de tramway structurantes avec impact sur la robustesse d'exploitation du T8 et du T3b et dégradation de la correspondance avec le RER E pour les usagers du T3b

	avantage
	inconvenient mineur
	inconvenient majeur
	inconvenient rédhibitoire
	neutre
	non étudié

Tableau 4 : Analyse comparative partielle des variantes de terminus Macdonald (variante retenue) et inversion T8/T3b

En raison des impacts importants sur les plans technique, circulaire et d'exploitation induits par le croisement des lignes de Tramway T3b et T8 au niveau du carrefour avenue Porte d'Aubervilliers / bd des Maréchaux, cette variante de tracé n'a pas été retenue dans le DOCP.

Question :

3. Variantes utilisant le tunnel du T3B

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Un vaste ensemble de scénarios peuvent être envisagés en lien avec l'utilisation du tunnel du T3b. Le principe général est représenté dans la figure ci-dessous :



Figure 17 : Insertion retenue et variante utilisant le tunnel du T3b au niveau du pôle d'échanges de Rosa Parks

Historique

Dans le **Dossier d'Objectifs et de Composantes Principales de la RATP de 2006** les Tramways T8 et T3b empruntaient la même trémie sous la rue d'Aubervilliers, le terminus du T8 était positionné entre les dépôts Macdonald et la station T3b.

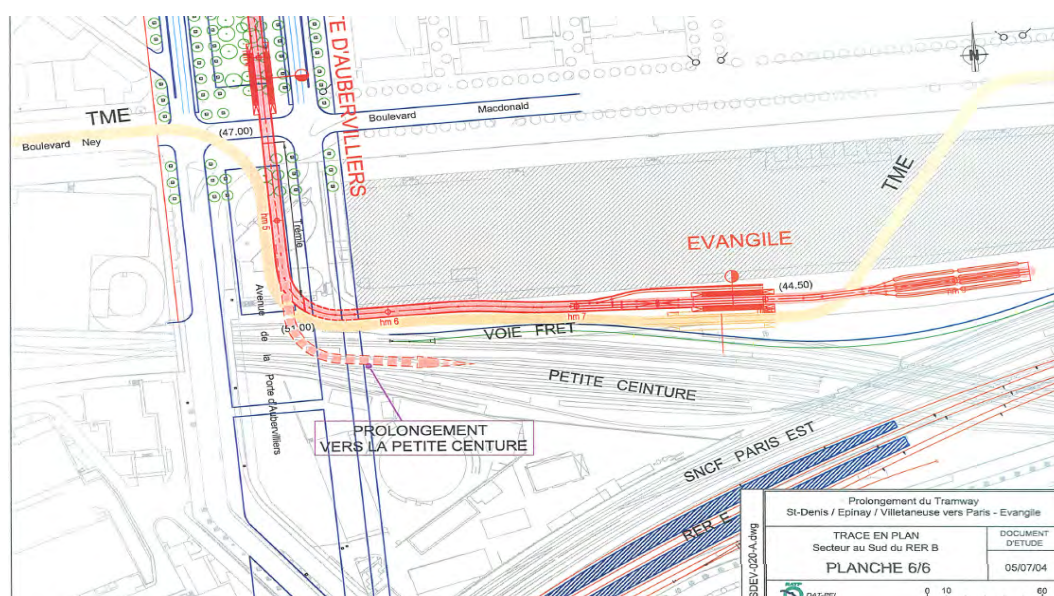


Figure 18 – Terminus T8 du Dossier d'Objectifs et de Composantes Principales de la RATP de 2006

Rapport Enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du prolongement sud du T8 emportant la mise en compatibilité du document d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune avec le projet– octobre 2024 – Commission d'enquête : MC Eustache Présidente, S Frézel et R Peli titulaires

Dans les études d'avant-projet (2009) du prolongement du T3b à Porte de la Chapelle, les nouvelles hypothèses prises en compte sont :

- la trémie n'est plus commune : le T3b emprunte seul la trémie, qui a été déplacée à l'Ouest de la rue d'Aubervilliers ;
- le passage du T8Sud est envisagé en surface, sur le pont de la rue d'Aubervilliers.

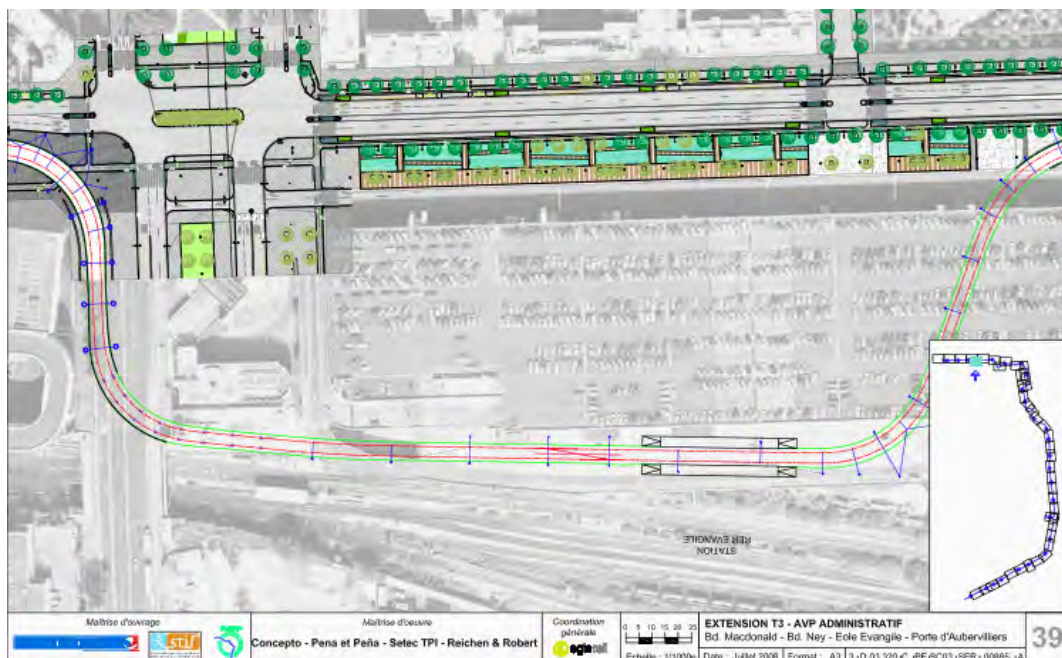


Figure 19 – Tracé du T3b dans les études d'avant-projet (RATP 2009) du prolongement du T3b à Porte de la Chapelle

La réalisation en 2012 du pont de la rue d'Aubervilliers sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris tient compte des éléments suivants :

- Confirmation des hypothèses prises en AVP du T3b : le pont prend en compte pour son dimensionnement les charges du passage du Tramway T8 en surface sur une partie de l'ouvrage selon un tracé bien précis ;
- Nouvelle hypothèse retenue pour le tracé du T8Sud : une rampe depuis le pont de la rue d'Aubervilliers impactant dans sa descente des voies ferroviaires désaffectées de la SNCF.



Figure 20 – Tracé du T8 dans les études d'avant-projet (RATP 2009) du prolongement T3b à Porte de la Chapelle

Cette insertion du T8Sud n'a pas fait l'objet d'une étude technique propre, des mesures conservatoires de son tracé ont été prises en compte pour le dimensionnement du tablier du pont.

Les variantes utilisant le tunnel du Tramway T3b ont fait l'objet de plusieurs variantes d'insertion lors des Études Préalables et Mesures Conservatoires (EPMC) 2014-2015, puis de l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de 2019. Celles-ci sont présentées et analysées ci-après.

Les variantes de partage de la trémie T3b/T8 et du positionnement du terminus du T8S sur le parvis de Rosa Parks ont été particulièrement analysées et challengées tout au long des études pilotées par IDFM. D'une part, comme il s'agissait d'une solution attractive pour l'intermodalité, l'infaisabilité technique constatée au cours des études se devait d'être particulièrement étayée et ne faire aucun doute. D'autre part, il était nécessaire d'expliquer aux associations et usagers les évolutions techniques des projets connexes (T3b et pont rue d'Aubervilliers) et des hypothèses prises pour le tracé du T8Sud. Une réunion technique a eu lieu en mars 2019 avec la FNAUT et en février 2020 avec l'Association Sauvegarde Petite Ceinture (ASPCRF).

Etudes techniques

« VARIANTE 2 – EPMC » : terminus sur le parvis de la gare Rosa Parks avec mutualisation de l'ouvrage du Tramway T3b et voies communes

Cette solution propose la mutualisation des voies tramway dans l'ouvrage cadre sous la rue d'Aubervilliers pour le passage du Tramway T3b et du Tramway T8.

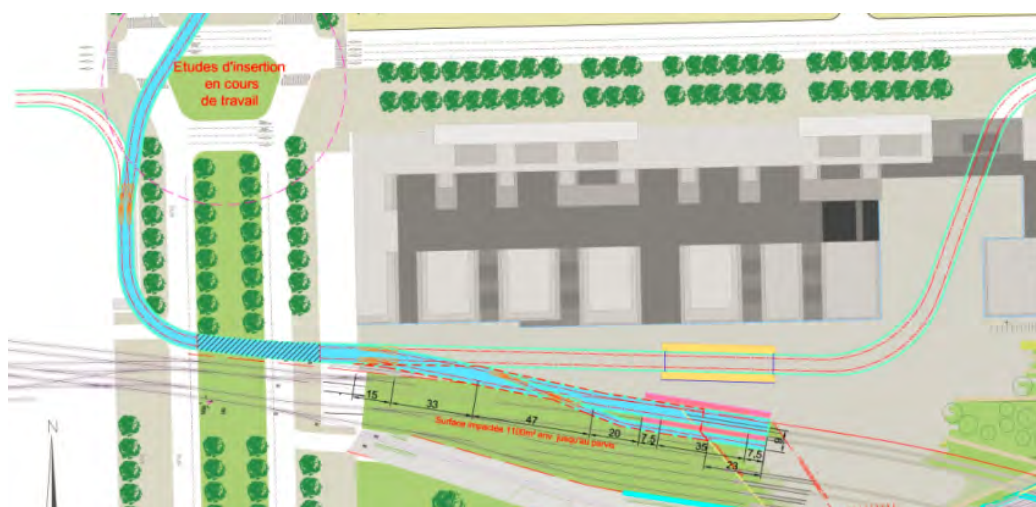


Figure 21 – « VARIANTE 2 – EPMC » : Terminus du T8Sud sur le parvis de la gare Rosa Parks avec mutualisation de l'ouvrage du Tramway T3b et voies communes (études EPMC)

D'une part, elle présentait notamment des enjeux de sécurité induits par les croisements des lignes T3b et T8 en entrée de l'ouvrage inférieur (signalisation ferroviaire, homologation des rames, ...). D'autre part, elle ne permettait pas d'assurer une capacité suffisante pour exploiter les deux lignes de tramway sur les mêmes voies (ce qui aurait conduit à impacter la régularité du service des deux lignes structurantes T8 et T3b, très fréquentées et proposant des fréquences élevées).

En effet, une telle disposition des voies T3b et T8 permet le passage d'un maximum de 50 tramways par heure, deux sens confondus. Or, sur la base d'une hypothèse de fréquence des 2 lignes de 4 minutes en heures de pointe, la demande aurait été de 60 tramways à l'heure de pointe.

Cette solution de mutualisation a donc été écartée dès les études EPMC (2014-2015) car elle ne permettait pas de garantir les fréquences attendues pour les deux lignes. Elle n'a donc pas été réétudiée dans le cadre du DOCP, ni dans les études de Schéma de Principe.

En outre, cette solution poserait la question de la mise en œuvre d'un terminus en arrière-gare qui aurait les mêmes inconvénients que ceux présentés pour la solution « Cesária Évora » dans le dossier d'enquête à savoir notamment un impact trop important sur la sécurité des piétons au niveau du parvis (traversée de plateforme importante - flux piétons sur le parvis - en particulier entre le terminus T8Sud et son arrière-gare où il est prévu jusqu'à 30 passages de rames par heure avec une fréquence de 4 minutes en pointe).

« VARIANTE 6 – EPMC » Terminus sur le parvis de la gare Rosa Parks via dédoublement du tunnel du Tramway T3b inversant le positionnement des stations T3b et T8

La variante prévoyait le doublement de l'ouvrage du T3b afin de résoudre les problèmes de capacité de la « VARIANTE 2 – EPMC » précédemment exposée (variante écartée).

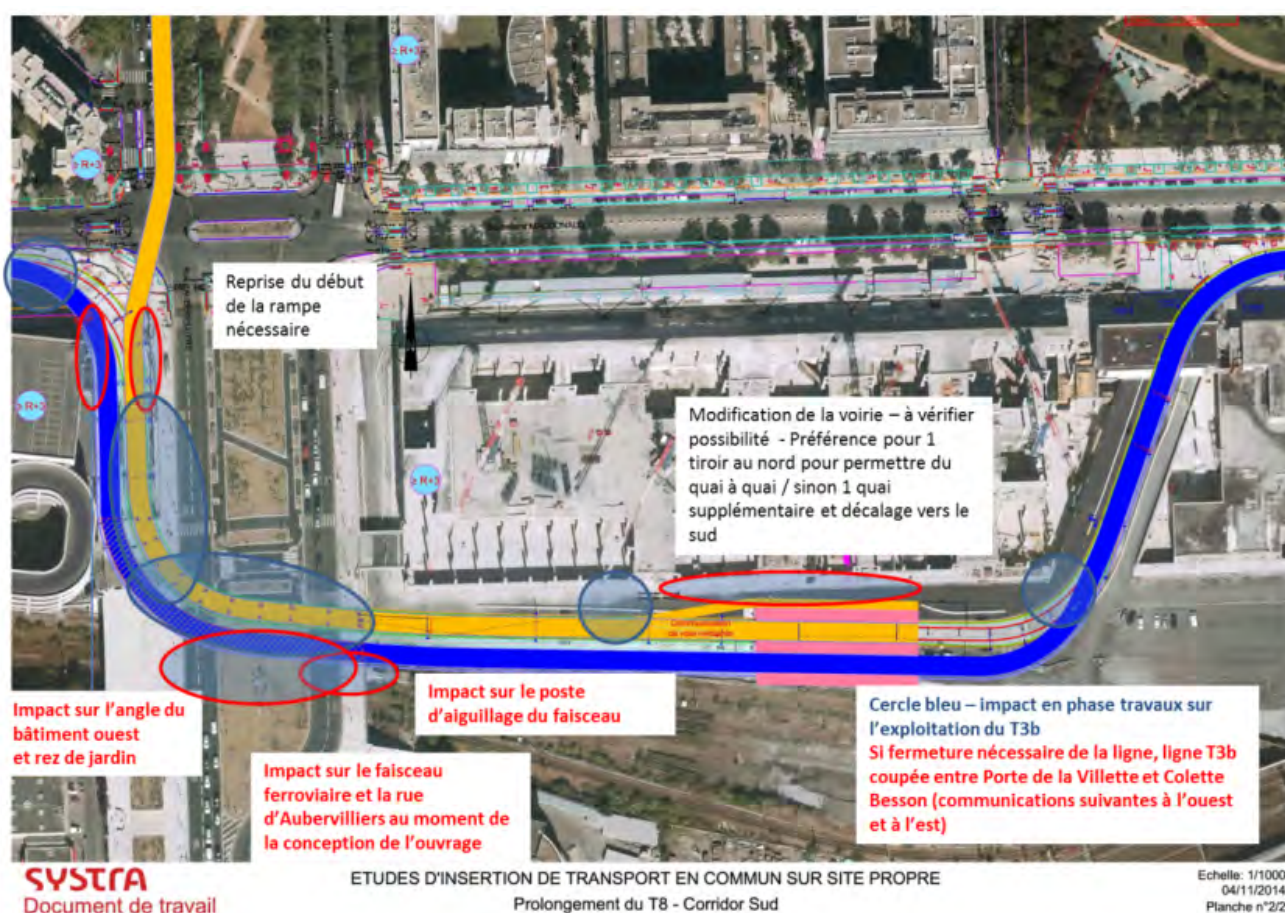


Figure 22 - « VARIANTE 6 – EPMC » Terminus du T8Sud sur le parvis de la gare Rosa Parks via dédoublement du tunnel du T3b inversant le positionnement des stations T3b et T8 (EMPC 2014-2015)

Cette solution a été écartée car elle présentait des impacts prévisibles jugés trop lourds, d'une part sur l'ouvrage existant et le bâti à proximité et, d'autre part, sur les installations ferroviaires du T3b (illustrés sur la figure ci-avant).

De plus, le positionnement du T8 en rive Ouest de l'avenue de Porte d'Aubervilliers génère des impacts très importants en termes de circulation routière autour de la porte d'Aubervilliers. Par ailleurs, la portance de l'ouvrage de la place Skanderbeg côté Ouest où le tramway viendrait s'insérer reste à préciser et n'est donc pas garantie.

Enfin, cette solution ne permettait pas de disposer d'une arrière-gare pour le terminus du T8Sud, critère jugé rédhibitoire par Ile-de-France Mobilités lors des études de Schéma de Principe afin de garantir la robustesse d'exploitation de la ligne.

Cette variante n'a pas été retenue à l'issue des études EPMC mais a été approfondie en DOCP à la demande des partenaires.

« VARIANTE D' – DOCP » - Terminus sur le parvis de la gare Rosa Parks après élargissement du tunnel du T3b

La variante « VARIANTE 6 – EPMC » écartée précédemment exposée avait donc fait l'objet d'une nouvelle étude en phase DOCP (2018).

Cette « VARIANTE D' – DOCP » prévoyait comme pour la précédente le doublement de l'ouvrage du Tramway T3b afin de résoudre les problèmes de capacité de la mutualisation de l'ouvrage du Tramway T3b.



Figure 23 - « VARIANTE D' – DOCP » - Terminus du T8Sud sur le parvis de la gare Rosa Parks après élargissement du tunnel du T3b inversant le positionnement des stations T3b et T8 (DOCP 2019)

Cette variante présente une grande complexité technique, avec pour conséquence un coût élevé et des impacts très importants en termes de travaux sur l'ouvrage existant et le bâti à proximité. Elle présente également des impacts notables en phase travaux sur l'exploitation du T3b (interruption du T3b pendant plusieurs mois entre les deux stations encadrantes permettant le retournement des trams, gardiennage des rames la nuit n'ayant pas de connexion avec le SMR de Ladoumègue, mise en place de services de substitution bus).

De plus, le positionnement en rive Ouest de l'avenue de Porte d'Aubervilliers génère des impacts très forts sur la circulation routière autour de la porte d'Aubervilliers. Par ailleurs, la portance de l'ouvrage de la place Skanderbeg côté Ouest où le tramway viendrait s'insérer reste à préciser et n'est donc pas garantie.

Enfin, cette solution ne permettait pas de disposer d'une arrière-gare pour le terminus du T8Sud, critère jugé rédhibitoire par Ile-de-France Mobilités lors des études de Schéma de Principe afin de garantir la bonne exploitation de la ligne.

Cette « VARIANTE D'– DOCP » n'a pas été retenue à l'issue des études DOCP compte tenu de sa grande complexité technique et son impact sur le T3b en exploitation.

En synthèse, le tableau suivant présente une analyse multicritère comparant le scénario de terminus retenu et proposé à l'enquête publique et les familles de variantes reposant sur l'utilisation du tunnel du T3b. L'analyse est restreinte aux critères liés aux performances du système de transport, les autres thématiques n'ayant pas fait l'objet d'études détaillées.

Thèmes	Variante Macdonald retenue suite à la concertation continue	(3) Variantes utilisant le tunnel du T3b
Système de transport	Environ 22 minutes de Porte de Paris à Rosa Parks Desserte un peu moins intéressante Cap 18/Ilot fertile Correspondances T8/RER E env. 4'30 min. et T8/T3b env. 2'40 min. Correspondances T8/RER E env. 4'30 min. et T8/T3b env. 2'40 min. Cheminements piétons à niveau. Parcours de 180 m jusqu'au T3b / 200 m jusqu'au RER E Pôle plus éclaté autour du parvis Nord, potentiel d'adaptation / d'évolution / accueil de flux croissants plus importants Opportunité à terme (faisabilité / pertinence non confirmée) de raccorder les plateformes T8S et T3b	Critère rédhibitoire : - Mutualisation de la trémie du T3b et voies communes : capacité insuffisante pour exploiter les deux lignes de tramway sur les mêmes voies compte tenu des fréquences attendues pour les deux lignes (4 minutes chacune en heure de pointe) - Dédoublement du tunnel du T3b inversant le positionnement des stations T3b et T8 : impossibilité d'une arrière-gare pour le terminus T8 à Rosa Parks ainsi qu'impacts prévisibles jugés trop lourds sur l'ouvrage existant et le bâti à proximité et sur les installations ferroviaires du T3b et des impacts très importants en phase travaux pour l'exploitation du T3b

	avantage
	inconvenient mineur
	inconvenient majeur
	inconvenient rédhibitoire
	neutre
	non étudié

Tableau 5 : Analyse comparative partielle des variantes de terminus Macdonald (variante retenue) et d'utilisation du tunnel du T3b

Question :

4. Variantes entre stations T3B et RER E

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Un vaste ensemble de scénarios peuvent être envisagés en lien avec le positionnement du Terminus du T8 au centre du parvis Nord de la Gare de Rosa Parks, entre la station T3b et l'entrée Nord de la gare de RER E. De fait deux grandes familles de variantes ont été considérées à ce titre depuis les Etudes Préalables et Mesures Conservatoires de 2014 – 2015.

Le principe général est représenté dans la figure ci-dessous avec la toute dernière solution un temps envisagée pour répondre à cet objectif. Il s'agit de la variante « Cesária Évora SDP », évoquée dans le dossier d'enquête mais écartée au cours des études de schéma de principe en 2022.



Figure 24 : Insertion retenue et variantes positionnant le terminus T8 sur le parvis Nord de la gare de Rosa Parks

Historique

Deux familles de variantes se sont dessinées pour un positionnement du terminus T8Sud entre les stations T3b et RER E à Rosa Parks au niveau du parvis :

- Une famille proposant une arrivée depuis la rue d'Aubervilliers et descendant via une rampe sur le parvis de Rosa Parks où serait implanté le terminus du Tramway T8 à proximité de la station du T3b ;
- Une famille proposant une arrivée depuis la rue Cesária Évora, croisant le Tramway T3b et rejoignant ensuite le parvis de Rosa Parks où serait implanté le terminus du Tramway T8 à proximité de la station du T3b.

Les variantes de positionnement du terminus T8Sud entre les stations T3B et RER E à Rosa Parks ont fait l'objet de plusieurs analyses lors des Études Préalables et Mesures Conservatoires (EPMC) 2014-2015, puis de l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de 2019.

Etudes techniques

- Famille proposant une arrivée depuis la rue d'Aubervilliers et descendant via une rampe sur le parvis de Rosa Parks où serait implanté le terminus du Tramway T8 à proximité de la station du T3b

« VARIANTE 1 – EPMC » Terminus sur le parvis de la gare Rosa Parks via une rampe

Comme expliqué ci-avant, il s'agit de la variante « historique » du projet T8Sud pour deux raisons :

- Un terminus T8 sur le parvis Rosa Parks est présenté comme la meilleure solution d'intermodalité dans le Dossier d'Objectifs et de Composantes Principales de la RATP de 2006 ;
- Le tracé en surface du T8 est pris en compte comme hypothèse de dimensionnement de l'ouvrage de la rue d'Aubervilliers permettant le passage du T3b en trémie.

A la sortie de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, le T8 franchit le boulevard des Maréchaux (Ney / Macdonald) et s'insère sur la rue d'Aubervilliers au niveau du terre-plein central.

Un rayon de giration de 30m le conduit ensuite au droit des emprises ferroviaires existantes de la Petite Ceinture, sur l'ouvrage d'art soutenant la rue d'Aubervilliers. Enfin, le tramway rejoint le parvis de la gare de Rosa Parks via une rampe d'une centaine de mètres pour un dénivelé d'environ 7 mètres.



Figure 25 - « VARIANTE 1 – EPMC » Terminus du T8Sud sur le parvis de la gare Rosa Parks via une rampe (EPMC 2014-2015)

A l'issue des EPMC (2014-2015), cette variante est apparue comme le meilleur compromis sous réserve des études qui seraient approfondies en phases ultérieures.

Néanmoins, l'approfondissement des études en phase DOCP a permis d'identifier de nouvelles contraintes (pente admissible de la rampe, communication croisée en avant-gare, fort impact urbain du parvis...) qui rendent cette variante techniquement infaisable (cf. « VARIANTE A' – DOCP » ci-dessous).

Il convient de souligner que l'objectif des EPMC n'était pas tellement de trouver une configuration précise mais de définir un fuseau de passage du tramway (les mesures conservatoires nécessaires) afin

de ne pas obérer l'avenir. En effet, le détail des études techniques ne permet pas de définir précisément l'insertion technique du tramway.

« VARIANTE A' – DOCP »

Il s'agit de la « VARIANTE 1 – EPMC » décrite ci-dessus, son principe d'insertion est le même : le T8 traverse la Place Skanderbeg, emprunte l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, la rue d'Aubervilliers, puis une rampe pour descendre au niveau du parvis de la gare de Rosa Parks.

Cette variante a été approfondie lors des études de DOCP tenant compte des nouvelles contraintes (demande politique de ne pas impacter le terre-plein central cours d'Aubervilliers, communication croisée d'avant-gare, pente admissible de la rampe de 6% au lieu de 7%).

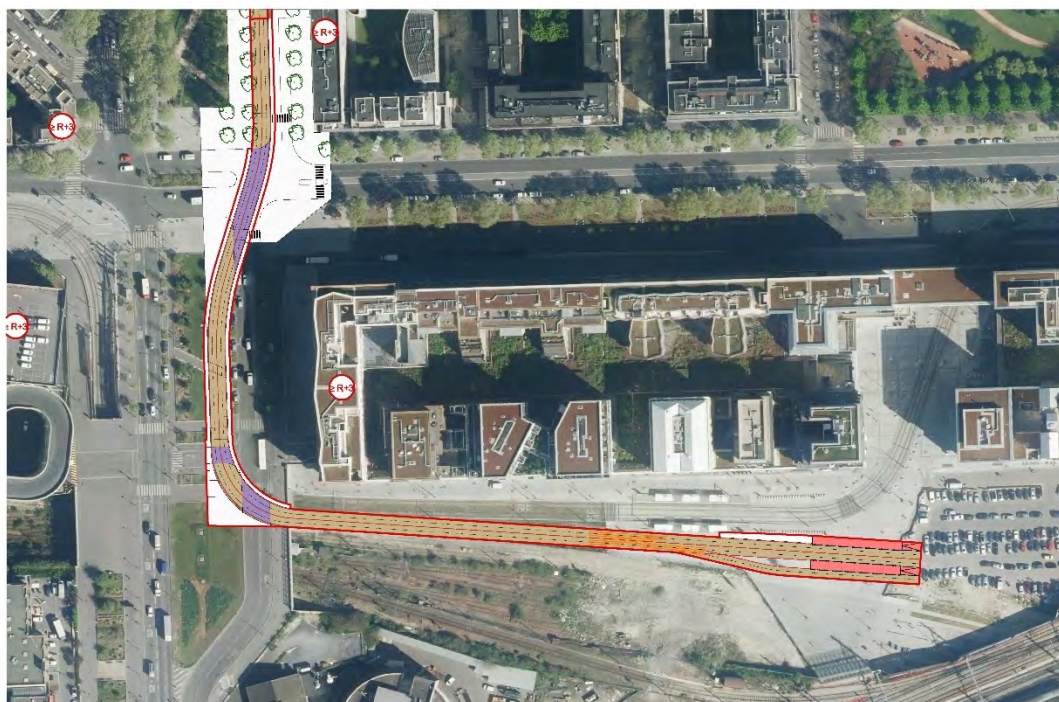


Figure 26 - « VARIANTE A' – DOCP » d'arrivée au terminus Rosa Parks (DOCP 2019)

Il convient de noter que cette variante étudiée en DOCP par le bureau d'études SYSTRA a fait l'objet d'une nouvelle analyse confiée à un bureau d'études tiers (SETEC) afin d'expertiser les hypothèses techniques et l'insertion proposée. Les résultats de cette expertise confirment le dimensionnement du DOCP et l'arrivée beaucoup trop à l'Est du terminus T8 sur le parvis de Rosa Parks.

Cette variante « VARIANTE A' – DOCP » a été définitivement écartée à l'issue du DOCP et abandonnée par l'ensemble des financeurs à la demande de la Ville de Paris et d'Ile-de-France Mobilités en février 2018 pour des questions :

- D'intermodalité : le terminus du T8 ne peut être mutualisé avec celui du T3b en raison d'un décalage des terminus (dû à la pente trop faible de la rampe) et les flux des voyageurs sont perturbés par le positionnement du terminus T8 dans l'axe du cheminement naturel entre le boulevard Macdonald et la gare RER de Rosa-Parks ;

- D'impact paysager et urbain peu satisfaisant : le terminus T8 se trouve très avancé sur le parvis et mobilise une surface importante de ce dernier ;
 - D'incompatibilité de flux de voyageurs sur le parvis : l'implantation du terminus génère une coupure de la trajectoire entre la gare Rosa Parks, la station T3b et le terminus T8 (environ 2 400 usagers à l'heure de pointe en correspondance T3b-RER E, 850 entre T8 et RER E à l'horizon 2030 (estimation minimaliste de la variante retenue qui ne tient pas compte des passagers en correspondance avec les bus et des résidents et travailleurs locaux).
- Famille proposant une arrivée depuis la rue Cesária Évora, croisant le T3b et rejoignant ensuite le parvis de Rosa Parks où serait implanté le terminus T8 à proximité de la station du T3b

Cette famille de variantes de terminus constitue une autre réponse au souhait d'optimisation de la « variante A' – DOCP » présentée ci-avant. Elle permettrait d'insérer le terminus du T8 sur le Parvis Nord de la gare Rosa Parks, comme envisagé initialement lors de la conception du pôle Evangile mais en trouvant une solution alternative à la rampe tramway depuis la rue d'Aubervilliers.

« VARIANTE 4 – EPMC » : Terminus sur le parvis de la gare Rosa Parks via une voie parallèle à la rue d'Aubervilliers

Cette variante avait été déclinée sous la forme illustrée ci-dessous au stade des études EMPC de 2014-2015 mais avait été écartée car elle imposait la suppression de l'accès des secours aux bâtiments du boulevard Macdonald.

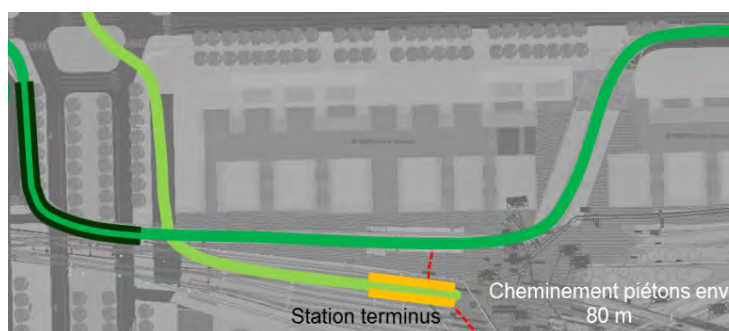


Figure 27 – « Variante 4 -EMPC » Terminus du T8Sud sur le parvis de la gare Rosa Parks via une voie parallèle à la rue d'Aubervilliers (Extrait EPMC, 2014)

« VARIANTE Cesária Évora SDP » : Terminus sur le parvis de la gare Rosa Parks via une voie parallèle à la rue d'Aubervilliers

La variante « Cesária Évora » étudiée en Schéma de Principe reprend le scénario précédent « VARIANTE 4 – EPMC » précédemment écarté à cause de fortes incertitudes pour l'accessibilité pompier avec les données de terrain disponibles.

La variante répond au souhait partagé par certains acteurs d'insérer le terminus T8Sud sur le parvis Nord de la gare. L'opportunité d'utiliser les tunnels de la petite ceinture sous le faisceau ferroviaire permet en outre d'envisager un terminus avec une arrière-gare.



Figure 28 – Variante de Terminus « Cesária Évora » (fig1, Pièce F, partie 3)

Les figures suivantes présentent les principales contraintes sur le tracé de la variante « Cesária Évora ».



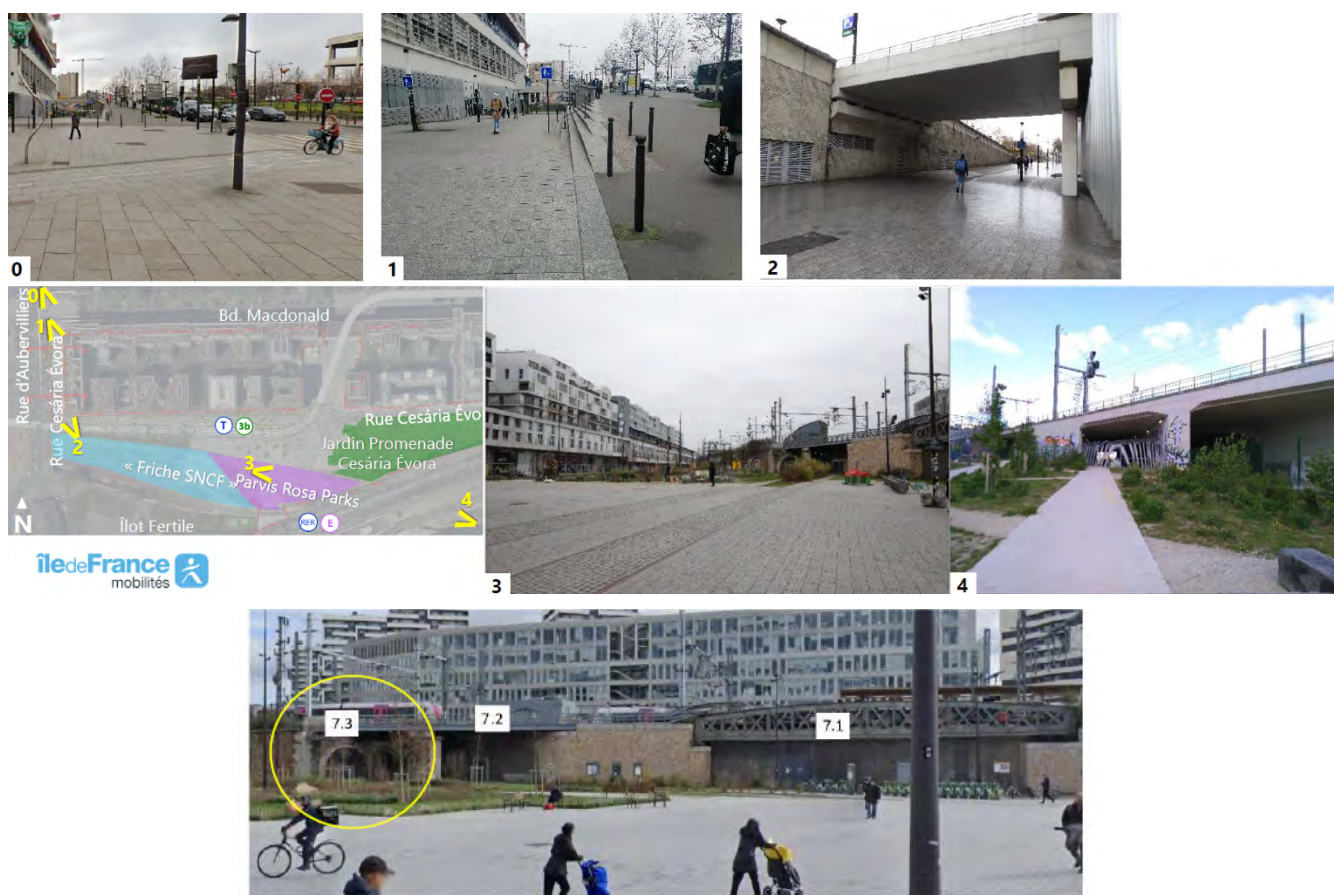


Figure 29 - Principales contraintes existantes sur le tracé de la variante « Cesária Évora » (Etudes préliminaires, 2021-2022).

La Ville de Paris a émis le souhait de privilégier le tunnel 7.1 ou 7.3 pour le T8Sud afin de préserver l'aménagement récent dans le tunnel 7.2 d'une promenade piétonne dans la continuité de la Petite Ceinture. Néanmoins, l'utilisation du tunnel 7.1 placerait la plateforme tramway immédiatement à la sortie de la gare et n'a donc pas été retenu pour des enjeux de sécurité. **Seule la solution empruntant le tunnel 7.3 a donc été étudiée pour la comparaison avec les autres variantes**, sachant que cette option ne permet d'envisager que deux positions de remisage en « file indienne », nettement moins intéressante pour l'exploitation qu'une option permettant 4 positions de remisage.

La variante présente également des difficultés techniques importantes et nécessite la mobilisation du foncier SNCF.



Figure 30 – Variante « Cesária Évora » : arrière-gare dans le tunnel 7.3 (EGIS, 2021)

Ce tracé implique le croisement avec la plateforme du T3b en sortie de tunnel au débouché de la rue Cesária Évora, impliquant des travaux sur la ligne T3b (et par conséquent l'interruption partielle du service T3b et la mise en œuvre de transport de substitution en phase chantier).

Le terminus dispose d'une arrière-gare décalée à une centaine de mètres et seulement deux positions de remisage dans le tunnel 7.3. L'exploitation de cette arrière-gare (30 passages de rames par heure avec une fréquence de 4 minutes en pointe) induit un impact trop important sur la sécurité des piétons sur le parvis avec une configuration du terminus générant une coupure de la trajectoire entre la gare Rosa Parks, la station T3b et le terminus T8 (environ 2 400 usagers à l'heure de pointe en correspondance T3b-RER E, 850 entre T8 et RER E à l'horizon 2030).

Même si la contrainte d'accès pompiers le long du bâtiment Macdonald a pu être levée grâce à des plans topographiques plus détaillés, ce tracé présente les inconvénients suivants :

- Impact sur l'exploitation du T3b pendant les travaux du T8 ;
- Impact sur la régularité du service de deux lignes de tramways structurantes, très fréquentées et proposant des fréquences élevées ;
- Conflits entre les usages du parvis et les tramways rejoignant l'arrière-gare ;
- Impact acoustique (possible effet canyon rue Cesária Évora en contrebas de la rue d'Aubervilliers).

Le positionnement du terminus sur le parvis de la gare Rosa Parks, parallèlement à l'arrêt du Tramway T3b et en face de l'entrée Nord de la gare Rosa-Parks du RER E permettrait des correspondances à pied très courtes, mais augmenterait les risques pour la sécurité des piétons et dégraderait très fortement les conditions d'exploitation des Tramways T8 et T3b du fait de leur croisement en sortie de tunnel. Ces impacts et les nuisances sonores dans la rue Cesária Évora, très encaissée, ont conduit à écarter définitivement ce tracé.

En synthèse, le tableau suivant présente une analyse multicritère comparant le scénario de terminus retenu et les familles de variantes proposant l'insertion du terminus sur le parvis Nord de la Gare Rosa Parks. L'analyse est restreinte aux critères liés aux performances du système de transport pour toutes les variantes « historiques », les autres critères n'ayant été considérés que pour la dernière variante « Cesária Évora SDP ».

Thèmes	Variante Macdonald retenue suite à la concertation continue	(4) Variantes entre station T3b et gare RER E dont var. Cesaria Evora
Système de transport	Environ 22 minutes de Porte de Paris à Rosa Parks Desserte un peu moins intéressante Cap 18/lot fertile Correspondances T8/RER E env. 4'30 min. et T8/T3b env. 2'40 min. Correspondances T8/RER E env. 4'30 min. et T8/T3b env. 2'40 min. Cheminements piétons à niveau Parcours de 180 m jusqu'au T3b / 200 m jusqu'au RER E Pôle plus éclaté autour du parvis Nord, potentiel d'adaptation / d'évolution / accueil de flux croissants plus importants Opportunité à terme (faisabilité / pertinence non confirmée) de raccorder les plateformes T8S et T3b	Critère rédhibitoire : Famille de variantes proposant une arrivée depuis la rue Cesária Évora, croisant le T3b et rejoignant ensuite le parvis de Rosa Parks où est implanté le terminus du T8 à proximité de la station du T3b : croisement des deux lignes de tramway T3b et T8
Circulation	- Difficulté sur carrefour de la Porte d'Aubervilliers - Carrefour av. Victor Hugo x av. Magasins Généraux reste fonctionnel - Compatible avec insertion latérale moins pénalisante sur av. Porte d'Aubervilliers - Réduction capacité routière bd. Macdonald sur 400m Nécessaire réorganisation des services de bus (La Traverse) et déplacement du terminus de la ligne 54 'Reports de trafic sur les principaux axes routiers du secteur ne soulèvent pas d'alerte majeure	Complexité du carrefour rue d'Aubervilliers Moindre impact circulation au global réorganisation bus et impacts circulation non étudiée
Insertion urbaine	Maintien de deux sens de circulation et suppression de quelques places de stationnement sur le bd. des Maréchaux ne remettent pas en cause le fonctionnement des services urbains du quotidien Impact plutôt positif sur la végétalisation de l'avenue de la porte d'Aubervilliers Opportunité de végétalisation de la plateforme a priori plus favorable	Possible reprise du tunnel récemment réaménagé : confirmer l'acceptabilité le cas échéant et garantir la continuité de la promenade de la petite ceinture 'Densification du nœud ferroviaire sur le parvis. Impact acoustique riverains (logements sociaux Bâtiment Macdonald)
Arbres	Estimation : 43 arbres abattus avec insertion latérale av. Porte d'Aubervilliers	Impact sur la végétation de la friche SNCF Possible impact sur les plantations du jardin Cesária Évora

Opération	- Variante moins coûteuse car moindre allongement du tracé et pas de station supplémentaire - En coût d'exploitation - maintenance, <i>a priori</i> plus favorable même en l'absence d'économie sur le parc de matériel roulant Risque de délais additionnels chantier plus faible (ligne plus courte, impact moindre sur la circulation) Risque plus faible et moindre complexité du chantier du fait du passage de la circulation et du tramway sur des tabliers offrant de bonne capacité de portance au niveau de l'OA Skanderbeg (sous réserve optimisation superstructure tramway et analyse ferrailage en place au niveau des poutres de l'OA)	Densification du nœud ferroviaire sur le parvis. Impact acoustique riverains (logements sociaux, Bâtiment Macdonald) Risque de délais additionnels chantier plus importants (interruption T3b) estimé à + 6 mois Chantier plus complexe et plus lourd pour les riverains	■ avantage ■ inconvénient mineur ■ inconvénient majeur ■ inconvénient rédhibitoire ■ neutre ■ non étudié

Tableau 6 : Analyse comparative partielle des variantes de terminus Macdonald (variante retenue) et entre RER E et T3b

Question :

5. Variante avec un terminus rue d'Aubervilliers

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La variante avec un terminus rue d'Aubervilliers est considérée dans le cadre de deux scénarios :

- celui correspondant à une variante qui propose d'implanter le Terminus sur le Pont de la Rue d'Aubervilliers, en encorbellement au-dessus du parvis Nord de la Gare de Rosa Parks : « variante A DOCP » de 2019, en vert dans la figure ci-dessous ;
- celui correspondant à une nouvelle variante suggérée dans le cadre de l'enquête publique qui propose de positionner le terminus sous l'ouvrage d'art soutenant les voies ferrées SNCF, en jaune dans la figure ci-dessous.



Figure 31 : Insertion retenue et variantes de Terminus sur la Rue d'Aubervilliers

VARIANTE « A DOCP » : terminus sur la rue d'Aubervilliers

Historique

Cette variante de terminus « Variante A DOCP » a été étudiée dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales et présentée à la concertation préalable de 2019 avec une autre variante sur le trottoir Sud du boulevard Macdonald (« variante B DOCP »), abandonnée depuis.

Elle a également été étudiée au cours des études de Schéma de Principe sur la base de données plus précises à disposition (notamment topographiques). Elle est présentée dans le dossier d'enquête en tant que variante non retenue.

Etudes techniques

Cette variante positionne le terminus sur le pont-route de la rue d'Aubervilliers : le tramway traverse le carrefour du boulevard des Maréchaux avant d'effectuer son terminus dans l'îlot central du pont routier de la rue d'Aubervilliers, voie en surplomb de 6,70 m par rapport au niveau du parvis gare Rosa Parks.

Les études approfondies en Schéma de Principe ont remis en cause la faisabilité technique de la « variante A DOCP » en termes d'exploitabilité et maintenabilité.

En effet, le positionnement d'une arrière-gare s'est avéré infaisable techniquement pour cette variante, du fait de la forte pente en amont et en aval du pont-route rue d'Aubervilliers où les communications de voies sont placées pour le terminus. La communication en pente serait très utilisée (un retournement sur deux en heure de pointe), et sujette à des risques d'usure et de casse importants, qui mettraient en cause la robustesse de l'exploitation et la maintenabilité de la ligne sur le long terme.

La qualité des correspondances restait également moyenne du fait de correspondances piétonnes dénivelées et longues, malgré la possible réalisation d'une rampe piétonne connectant le parvis Rosa-Parks et le pont d'Aubervilliers.

La mise en œuvre de cette variante impactait également des arbres et une partie de la végétation buissonnante sur la rue d'Aubervilliers, sur l'îlot au Sud du boulevard des Maréchaux (estimation d'environ 65 arbres abattus).



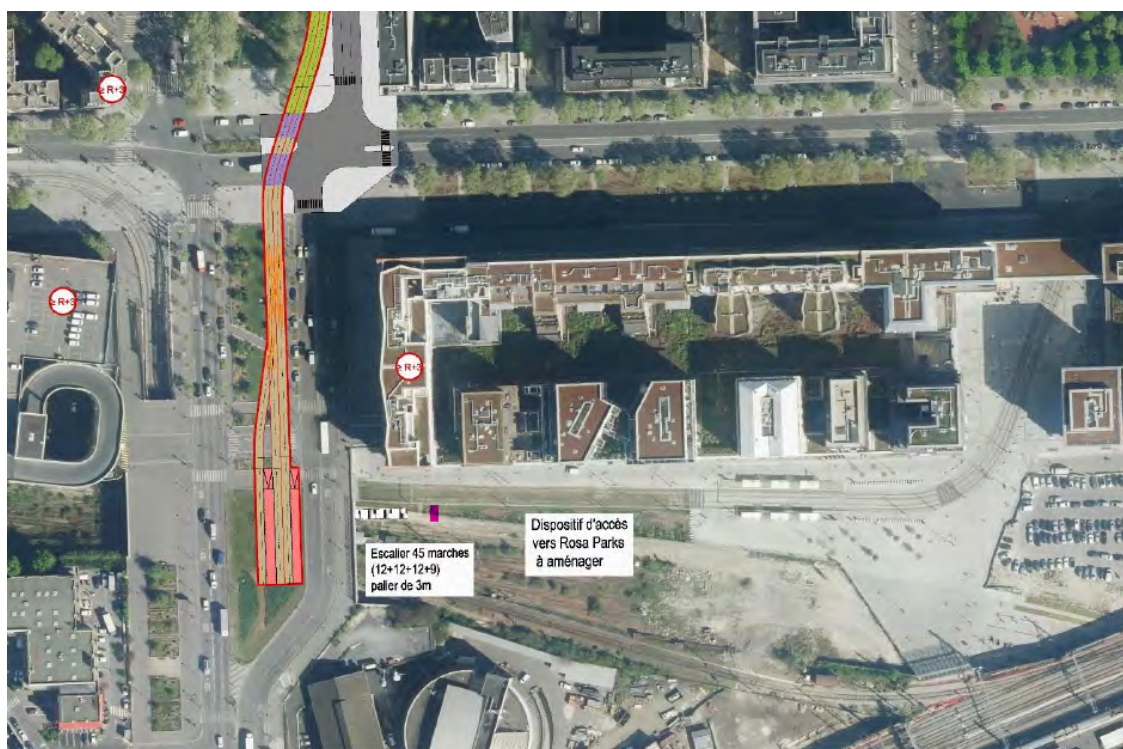


Figure 32 - Variante de Terminus « Rue d'Aubervilliers » (« variante A DOCP »)
(haut : fig1 et 2, Pièce F – partie 3, bas : DOCP)

Pour l'ensemble de ces raisons, il a été décidé de ne pas retenir cette variante et de rechercher d'autres solutions d'implantation du terminus intégrant une arrière-gare suffisamment dimensionnée pour une ligne longue et en fourche.

VARIANTE terminus « rue d'Aubervilliers » proposée dans les contributions à l'enquête publique

Une contribution apportée lors de l'enquête propose « une arrivée sur la rue d'Aubervilliers, sous le RER avec la création d'un accès en bout de quai RER à Rosa Parks et arrivant directement au niveau de la rue d'Aubervilliers. On aurait ainsi une correspondance très rapide (~70m) avec le RER E, la correspondance avec le T3b étant possible grâce à une station Porte d'Aubervilliers bien placée ».

Cette variante est illustrée ci-après :



Figure 33 - Variante terminus « rue d'Aubervilliers » proposée dans les contributions à l'enquête publique (gauche : contribution à l'enquête publique – droite : description de la variante proposée)



Figure 34 - Ouvrages ponts-rail SNCF rue d'Aubervilliers (RER E) avec pile centrale

Historique

La gare Rosa-Parks, auparavant nommée Évangile, a été mise en service en 2015. Elle a été implantée au cœur du faisceau ferroviaire des voies de la gare de Paris-Est et de la ligne de la Petite Ceinture, en empiétant sur les rues d'Aubervilliers et Gaston Tessier. Aucun accès n'a été prévu à l'Ouest des quais débouchant sur la rue d'Aubervilliers.

Par ailleurs, le pont-rail franchissant la rue d'Aubervilliers a été élargi en 2015-2016 dans le cadre du projet EOLE afin de favoriser les déplacements entre les deux rives du faisceau ferroviaire.



Figure 35 - Pont-rail SNCF rue d'Aubervilliers avant élargissement (mai 2014)

Analyse technique

Le positionnement de la station « Porte d'Aubervilliers » tel que proposé n'est pas envisageable sur la rue d'Aubervilliers du fait de la pente très importante à cet endroit (cf. argumentaire technique de la « Variante A DOCP » terminus sur la rue d'Aubervilliers ci-avant).

Seuls seraient physiquement et géométriquement envisageables :

- un positionnement au Nord du bd des Maréchaux sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, mais nécessiterait d'implanter la station au sein de l'espace végétalisé du Jardin Anaïs Naim - non acceptable pour la Ville de Paris ;
- un positionnement sur l'ouvrage de la rue d'Aubervilliers (comme pour la variante A DOCP précédente), mais qui présenterait une interstation trop réduite par rapport à l'implantation du terminus proposé dans cette contribution.

Le positionnement du terminus « Rosa Parks » tel que proposé dans cette contribution est également très contraint par la pente de la rue d'Aubervilliers au Nord de l'ouvrage ferroviaire, nécessitant d'être implanté sous cet ouvrage en limite avec le carrefour Gaston Tessier x Rue d'Aubervilliers x Rue de Crimée.

De plus, après élargissement, l'ouverture de l'ouvrage SNCF rue d'Aubervilliers est d'environ 2*14,5 m entre chaque bord d'ouvrage et la pile centrale. Comme illustré dans le schéma ci-dessous, cette largeur est tout juste suffisante pour insérer un terminus avec des quais en vis-à-vis de 3,5m de large, et un espace résiduel piétons de 1,6 m.

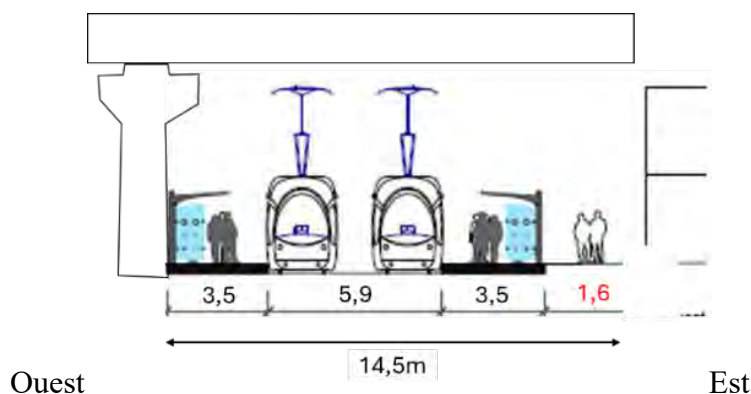


Figure 36 – Schéma d'insertion du terminus T8Sud sous l'ouvrage SNCF rue d'Aubervilliers (RER E) côté Est de la pile centrale

L'accès aux quais de la gare RER E n'a pas été anticipé dans les études de la gare. Même si des études techniques concluaient à la disponibilité d'une largeur nécessaire pour l'intégration de ligne de contrôle, d'escaliers et de deux ascenseurs, la création de ce nouvel accès s'avérerait extrêmement coûteux : interruptions ferroviaires, surcoût important lié aux contraintes sécuritaires, etc.

L'arrière-gare devrait être positionnée rue de Crimée impactant le marché, ainsi que le fonctionnement du carrefour Gaston Tessier x Rue d'Aubervilliers x Rue de Crimée à chaque manœuvre.

En termes d'impact sur la circulation, avec la réduction à 2 voies VP sous l'ouvrage ferroviaire, cette variante dégrade les conditions de circulation sur l'ensemble du tracé du territoire parisien, alors même que l'élargissement du pont-rail poursuivait l'objectif de désengorgement.

La mise en œuvre de cette variante impacterait également des arbres et une partie de la végétation buissonnante sur la rue d'Aubervilliers, sur l'îlot au Sud du boulevard des Maréchaux (estimation d'environ 65 arbres abattus).

Pour ces contraintes d'insertion, tant sur la station (infaisabilité technique et impact arbres) que sur le terminus sous l'ouvrage (accès gare non anticipé, coût des travaux, impact circulation), cette variante ne semble pas intéressante par rapport à celle présentée à l'enquête publique.

En conclusion, le tableau suivant présente une analyse multicritère comparant le scénario de terminus retenu et les familles de variantes proposant l'insertion du terminus sur la rue d'Aubervilliers. L'analyse est essentiellement restreinte aux critères liés aux performances du système de transport, les autres thématiques n'ayant été que partiellement étudiées dans le cas de la variante du DOCP, sur le pont de la rue d'Aubervilliers.

Thèmes	Variante Macdonald retenue suite à la concertation continue	(5) Variante avec terminus rue d'Aubervilliers
Système de transport	Environ 22 minutes de Porte de Paris à Rosa Parks Desserte un peu moins intéressante Cap 18/lot fertile Correspondances T8/RER E env. 4'30 min. et T8/T3b env. 2'40 min. Correspondances T8/RER E env. 4'30 min. et T8/T3b env. 2'40 min. Chemins piétons à niveau - Parcours de 180 m jusqu'au T3b / 200 m jusqu'au RER E Pôle plus éclaté autour du parvis Nord, potentiel d'adaptation / d'évolution / accueil de flux croissants plus importants Opportunité à terme (faisabilité / pertinence non confirmée) de raccorder les plateformes T8S et T3b	Critère rédhibitoire : - Variante terminus rue d'Aubervilliers du DOCP, sur le pont route : Infaisabilité technique de l'arrière-gare (contraintes altimétriques) Fragilité de l'infrastructure du fait de la communication en avant gare dans une pente à 4% D'autre part les correspondances piétonnes sont longues, sinueuses et avec un dénivelé important. Cela pose problème du point de vue de l'accessibilité - Variante terminus rue d'Aubervilliers Sud proposée dans Obs. 41 : Infaisabilité de la station Porte d'Aubervilliers et du terminus sous le pont-rail du faisceau RER E.
Circulation	- Difficulté sur carrefour de la Porte d'Aubervilliers - Carrefour av. Victor Hugo x av. Magasins Généraux reste fonctionnel - Compatible avec insertion latérale moins pénalisante sur av. Porte d'Aubervilliers - Réduction capacité routière bd. Macdonald sur 400m Nécessaire réorganisation des services de bus (La Traverse) et déplacement du terminus de la ligne 54 Report de trafic sur les principaux axes routiers du secteur ne soulèvent pas d'alerte majeure	non étudié
Insertion urbaine	Maintien de deux sens de circulation et suppression de quelques places de stationnement sur le bd. des Maréchaux ne remettent pas en cause le fonctionnement des services urbains du quotidien Impact plutôt positif sur la végétalisation de l'avenue de la porte d'Aubervilliers Opportunité de végétalisation de la plateforme a priori plus favorable	non étudié
Arbres	Estimation : 43 arbres abattus avec insertion latérale av. Porte d'Aubervilliers	- Variante terminus rue d'Aubervilliers du DOCP, sur le pont route : estimation : 65 arbres abattus
Opération	- Variante moins coûteuse car moindre allongement du tracé et pas de station supplémentaire - En coût d'exploitation - maintenance, a priori plus favorable même en l'absence d'économie sur le parc de matériel roulant Risque de délais additionnels chantier plus faible (ligne plus courte, impact moindre sur la	- Variante terminus rue d'Aubervilliers du DOCP, sur le pont route : considéré comme équivalent à la variante retenue
Thèmes	Variante Macdonald retenue suite à la concertation continue	(5) Variante avec terminus rue d'Aubervilliers
	circulation) Risque plus faible et moindre complexité du chantier du fait du passage de la circulation et du tramway sur des tabliers offrant de bonne capacité de portance au niveau de l'OA Skanderbeg (sous réserve optimisation superstructure tramway et analyse ferrailage en place au niveau des poutres de l'OA)	

	avantage
	inconvenient mineur
	inconvenient majeur
	inconvenient rédhibitoire
	neutre
	non étudié

Tableau 7 : Analyse comparative partielle des variantes de terminus « Macdonald » (variante retenue) et « rue d'Aubervilliers »

SYNTHESE : Comparaison des variantes de terminus

Le tableau ci-dessous résume les conclusions des tableaux multicritère présentés pour chaque variante ou famille de variantes analysée en détail dans ce chapitre.

Thèmes / critères	Variante Macdonald retenue (VARIANTE A SDP)	(1) Variante Gaston Tessier (VARIANTE B SDP)	(2) Variante inversant le positionnement des stations T3b / T8	(3) Variantes utilisant le tunnel du T3b	(4) Variantes entre station T3b et gare RER E dont var. Cesaria Evora	(5) Variante avec terminus rue d'Aubervilliers
Système de transport						
Circulation						
Insertion urbaine						
Arbres						
Opération						

Légende

	avantage
	inconvenient mineur
	inconvenient majeur
	inconvenient rédhibitoire
	neutre
	non étudié

Tableau 8 : Analyse comparative des avantages inconvénients des variantes évoquées dans le cadre de l'enquête publique

Les variantes suivantes (numérotation du PV) présentent **au moins un critère d'analyse rédhibitoire**³ (impact sur l'exploitation du tramway et sécurisation des flux piétons) à ce stade d'étude et sont donc écartées directement :

Exploitation du tramway

³ Ces variantes présentent également d'autres inconvénients importants dont il faudrait mesurer l'impact : portance de la partie Ouest de l'ouvrage Skanderbeg, dégradation des conditions de circulation, coût des travaux, etc.

- **(2) Variante inversant le positionnement des stations T3B et T8** : croisement de deux lignes structurantes avec impact sur la robustesse d'exploitation, dégradation de la correspondance avec le RER E pour les usagers du T3b
- **(3) Variantes utilisant le tunnel du T3B**
 - Mutualisation de la trémie du T3b et voies communes : capacité insuffisante pour exploiter les deux lignes de tramway sur les mêmes voies compte tenu des fréquences attendues pour les deux lignes (4 minutes chacune en heure de pointe)
 - Dédouement du tunnel du T3b inversant le positionnement des stations T3b et T8 : impossibilité d'une arrière-gare pour le terminus T8 à Rosa Parks ainsi qu'impacts prévisibles jugés trop lourds sur l'ouvrage existant et le bâti à proximité et sur les installations ferroviaires du T3b et des impacts très importants en phase travaux pour l'exploitation du T3b
- **(4) Variantes d'implantation du terminus T8Sud entre stations T3B et RER E**
 - Famille de variantes proposant une arrivée depuis la rue Cesária Évora, croisant le T3b et rejoignant ensuite le parvis de Rosa Parks où est implanté le terminus du T8 à proximité de la station du T3b : croisement des deux lignes de tramway T3b et T8
- **(5) Variantes avec un terminus rue d'Aubervilliers**
 - Variante terminus « rue A DOCP » : positionnement d'une communication en avant-gare infaisable ainsi que d'une arrière-gare en pente.
 - Variante terminus « rue d'Aubervilliers » proposée dans les contributions à l'enquête publique : infaisabilité de la station Porte d'Aubervilliers et du terminus sous le pont-rail du faisceau RER E.

Sécurisation des flux piétons

- **(4) Variantes d'implantation du terminus T8Sud entre stations T3B et RER E**
 - Famille proposant une arrivée depuis la rue d'Aubervilliers et descendant via une rampe sur le parvis de Rosa Parks où est implanté le terminus du T8 à proximité de la station du T3b : solution incompatible avec flux de voyageurs sur le parvis. L'arrivée du terminus trop à l'Est du parvis génère une coupure de la trajectoire entre la gare Rosa Parks, la station T3b et le terminus T8 (environ 2 400 usagers à l'heure de pointe en correspondance T3b-RER E, 850 entre T8 et RER E à l'horizon 2030) ;
 - Famille proposant une arrivée depuis la rue Cesária Évora, croisant le T3b et rejoignant ensuite le parvis de Rosa Parks où est implanté le terminus du T8 à proximité de la station du T3b : impact trop important sur la sécurité des piétons sur le parvis (30 passages de rames par heure avec une fréquence de 4 minutes en pointe, exploitation de l'arrière-gare générant une coupure de la trajectoire entre la gare Rosa Parks, la station T3b et le terminus T8).

Seules les variantes suivantes ne présentent pas de critère d'analyse rédhitoire à ce stade d'étude :

- **(1) Variante « Terminus Gaston Tessier » (« variante B SDP ») ;**
- **Variante retenue avec « Terminus Macdonald sur voirie » (« variante A SDP »).**

Les variantes « Variante A SDP » - « Boulevard Macdonald sur voirie » (variante retenue) et « Variante B SDP » - « Rue Gaston Tessier » ont fait l'objet d'une analyse comparative multicritère spécifique, présentée dans le dossier d'enquête⁴ et repris ci-après, afin d'identifier parmi ces deux dernières variantes celle à retenir pour le projet T8Sud.

Thèmes	Critères	Variante Macdonald retenue (VARIANTE A SDP)		(1) Variante Gaston Tessier (VARIANTE B SDP)	
Système de transport	TEMPS DE PARCOURS				
	QUALITÉ DE LA DESSERTE				
	QUALITÉ DE L'INTERMODALITÉ				
	ROBUSTESSE				
	ACCESSIBILITÉ DES TC				
	FONCTIONNEMENT DU POLE D'ECHANGE				
	EVOLUTIVITE DE LA LIGNE				
Circulation	FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS				
	COMPATIBILITE BUS				
	REPORTS DE TRAFIC				
Insertion urbaine	FONCTIONNEMENT URBAIN QUOTIDIEN				
	AMENAGEMENTS PAYSAGERS				
	BILAN ARBRES				
Opération	IMPACT FINANCIER				
	IMPACT SUR LE CALENDRIER				
	RISQUES EN CHANTIER				

Légende

	avantage
	inconvenient mineur
	inconvenient majeur
	inconvenient rédhibitoire
	neutre
	non étudié

Tableau 9 - Analyse comparative entre variantes portées à la concertation en 2022
Variante A SDP - « Boulevard Macdonald (sur voirie) » et Variante B SDP - « Rue Gaston Tessier »

En synthèse :

> Bien que proposant des correspondances moins immédiates, la variante A SDP « Boulevard Macdonald » est légèrement **plus performante** du point de vue de

⁴ Le détail de l'analyse réalisée selon les différents items/thématiques se trouve en *Partie 3 : Étude des variantes et des solutions de substitution de la Pièce F : Étude d'impact sur l'environnement*, en p.11.



l'exploitation et ouvre des perspectives plus intéressantes pour le **maillage du réseau tramway** et **l'adaptabilité du pôle d'échange** à l'évolution des usages à moyen terme, en particulier dans le cadre d'une forte augmentation des flux d'usagers.



> La variante A SDP « Boulevard Macdonald » a légèrement **moins d'impact** sur la circulation automobile, bus, cycles. Elle génère **moins de reports de trafic**.



> La variante A SDP « Boulevard Macdonald » a **moins d'impact sur le fonctionnement urbain quotidien du quartier**, le terminus s'insère dans un pôle d'attractivité majeur sans créer beaucoup de nouvelles nuisances pour les populations riveraines.



> La variante A SDP « Boulevard Macdonald » **permet d'éviter l'abattage de 65 arbres** qui jouent un rôle essentiel sur ce secteur très dense et très minéral.



> La variante A SDP « Boulevard Macdonald » est **moins risquée** : elle est un peu moins coûteuse et surtout moins complexe sur les plans de l'ingénierie/technicité et de gestion du chantier.



> La variante A SDP « Boulevard Macdonald » permet du **point de vue de l'environnement** de préserver plus d'arbres des alignements et, du **point de vue de la santé humaine** génère moins de report de trafic.

Conclusion :

Il a été décidé de retenir la « Variante A SDP - Boulevard Macdonald sur voirie », la plus favorable sur le critère « Environnement et Santé humaine ».

Le choix a notamment été motivé par la volonté de préservation / la stratégie d'évitement sur le patrimoine arboré et la fiabilisation des temps de parcours du tramway.

Il sera par la suite en particulier recherché à améliorer la lisibilité, la sécurité et la qualité des correspondances via le parvis de la gare, en préservant la qualité urbaine de ce dernier.

Compléments de réponse de la Ville de Paris

Choix de la variante sur le Bd Macdonald

L'insertion du terminus T8Sud a été privilégiée au niveau du boulevard Macdonald suite à de nombreux échanges notamment basés sur des analyses multicritères, portant à la fois sur l'exploitation des différentes lignes de transport que sur l'insertion urbaine et les autres modes de déplacements ou les coûts d'aménagements.

Ces dernières ont permis de mettre en évidence les points principaux suivants :

Circulation routière : Le terminus sur la voirie du Boulevard Macdonald a un impact mesuré sur la circulation par rapport au scénario de référence sans projet mais également par rapport à la variante Gaston Tessier qui impacte de façon plus importante le fonctionnement du carrefour des Maréchaux et engendre des reports de trafic sur les portes environnantes et la déviation potentielle de lignes de bus.

Par ailleurs, la rue Gaston Tessier a fait l'objet de nombreux travaux d'aménagement depuis 10 ans, avec une végétalisation de la voirie et un doublement des files de circulation sous le pont du RER E. Les impacts de l'arrivée du T8 seraient majeurs, avec un temps de parcours allongé pour rejoindre le RER E, des risques de congestions de la rue d'Aubervilliers, faisant craindre un terminus *de facto* au niveau de la porte d'Aubervilliers pour éviter le temps de parcours jusqu'au terminus et la congestion potentielle sous le tunnel. Enfin, au-delà de l'impact sur les arbres, la largeur du trottoir Sud de la rue Gaston Tessier serait réduite, avec des contraintes de servitudes pour les accès véhiculés de l'hôtel et de la station-service.

Arbres : Pour ce projet d'ampleur, une attente particulière a été accordée à la conservation des arbres. L'objectif était de privilégier les options d'insertion les moins impactantes. Finalement, l'intégration du terminus sur le Boulevard Macdonald s'est avérée être la solution qui préserve le plus grand nombre d'arbres existants (41 arbres abattus pour la variante Boulevard Macdonald contre 106 arbres pour la variante Gaston Tessier).

Qualité des correspondances : Si la variante d'insertion sur le Boulevard Macdonald ne propose pas la meilleure intermodalité pour rejoindre le RER E et le T3B, elle assure une co-visibilité avec ces deux moyens de transport et demeure l'option avec le plus faible temps de parcours, en comparaison avec la variante Gaston Tessier (plus courte de 2 minutes).

En prenant en compte le temps de parcours et la distance à parcourir pour rejoindre le parvis Rosa Parks, la variante Boulevard Macdonald se révèle performante. Cette accessibilité pourra être renforcée avec du jalonnement piéton guidant les usagers efficacement vers leur correspondance.

Insertion urbaine : La variante retenue permet d'insérer le terminus dans un pôle d'attractivité majeure et limite les impacts sur le fonctionnement urbain du quartier. Cela permet d'éviter la création de nuisances supplémentaires auprès des populations riveraines, à la différence d'autres variantes qui engendreraient de nouveaux travaux sur des zones rénovées relativement récemment. S'agissant d'une station en terminus, l'insertion d'une arrière-gare sur le boulevard Macdonald est la meilleure.

Opération : Elle est également la solution la moins complexe sur le plan technique et la moins coûteuse. Contrairement aux autres variantes, qui sont complexifiées par les largeurs d'emprises disponibles, le franchissement d'ouvrages, la création d'une station supplémentaire ou encore la traversée de carrefours complexes. Cette option permet ainsi de réduire la part de risque et de sécuriser davantage les délais chantier.

Au vu de ces différents critères, la variante Boulevard Macdonald a été retenue car elle permet d'obtenir un équilibre entre l'insertion urbaine et le système de transport.

Obs@4 et @5

La proposition d'inversion des stations T3b et T8 se heurte à sa faisabilité. L'aménagement de la station Rosa Parks du T3b a été mis en service fin 2012, avec un espace laissé libre plus au nord qui pouvait alors servir de terminus pour le futur projet T8. Modifier la ligne T3b, qui accueille plus de 250 000 voyageurs par jour, nécessiterait son interruption durant plusieurs mois pour la réalisation de travaux conséquents, avec une perte d'intermodalité et un budget sans doute conséquent.

Par ailleurs, le croisement de deux lignes de tramway impliquerait des risques d'exploitation et une baisse de l'offre de service (baisse de la fréquence en heure de pointe), notamment en cas d'utilisation partagée du tunnel ferroviaire.

La correspondance entre le RER E Porte de Pantin et la station Ella Fitzgerald du T3b fait 400 m (5 minutes), contre 200 m entre le terminus T8 et le RER E. Et cette proposition ne prend pas en compte

la nécessité d'aménager une arrière-gare pour l'exploitation du T8, avec plusieurs rames qui se positionnent à vitesse réduite jusqu'au terminus, ce qui ne peut s'intégrer dans un parvis piétonnier sans contraindre fortement les flux piétons et leur sécurité.

Obs@16

Les distances de correspondance de 100 m et 200 m citées sont plutôt courtes. Par comparaison, les distances entre la nouvelle station terminus porte Dauphine avec le RER C et le métro 2 sont respectivement de 90 m et de 200 m.

L'insertion d'une station terminus et de son arrière-gare sur le parvis Rosa Parks a été étudiée et rejetée du fait d'une contrainte piétonne forte dans cet espace particulièrement sollicité. Par ailleurs, l'insertion du tramway dans l'allée Cesária Évora se heurtait à la forte proximité avec des façades d'immeubles et la contrainte de croisement des rails.

Obs@36

La traversée du carrefour avenue de la Porte d'Aubervilliers/boulevard des Maréchaux par un tramway nécessite dans tous les cas la mise au rouge des voies du carrefour, y compris celles parallèles à la circulation des rames pour éviter les mouvements de tourne-à-gauche. Ce carrefour sera régulé en mode priorité tramway, selon un phasage adapté.

L'allée Rosa Dieng-Kuntz est une voie très végétalisée et de faible largeur, peu adaptée à un transit important de piétons entre la rue d'Aubervilliers et la station T3b. Le terminus rue d'Aubervilliers a été écarté en phase étude pour des raisons techniques liées à la forte pente naturelle notamment, avec des surcoûts liés à un ouvrage d'art nécessaire pour l'accessibilité de l'ensemble des usagers et des PMR en direction du parvis Rosa Parks (escalier monumental et ascenseur) et un impact majeur sur la végétalisation du terre-plein central. Et les distances entre cette hypothèse de station avec T3b et le RER E seraient sensiblement supérieures à celles offertes par le terminus bd Macdonald.



Figure 37 : Itinéraire de correspondance piétonne dans le scénario d'un terminus rue d'Aubervilliers

Aussi, le terminus proposé favorise ainsi « la conception d'un terminus permettant des correspondances aisées et une insertion naturelle au sein du tissu urbain. » Le projet T8 doit s'adapter au tissu urbain et non l'inverse.

Commentaires de la commission d'enquête

La localisation du terminus à Rosa Parks a été beaucoup discutée lors des phases de concertation.

Cinq grandes familles de variantes ont ainsi été présentées par les contributeurs pendant l'enquête publique, selon lesquels l'option retenue allonge le trajet de la correspondance avec le RER E. Ces variantes ont, pour la plupart, déjà été présentées lors de la concertation préalable.

- Variante rue Gaston Tessier
- Variante inversant le positionnement des stations T3B et T8
- Variantes utilisant le tunnel du T3B
- Variantes entre stations T3B et RER E
- Variante avec un terminus rue d'Aubervilliers

En réponse, IDFM, s'appuyant sur les études réalisées, a procédé à une analyse multicritère (faisabilité technique, impact sur la circulation, impact sur le patrimoine arboré, nuisances pour les riverains, facilité ou complexité de l'exploitation ultérieure du T8S) pour chacune des variantes, comparée à la variante Macdonald. La Ville de Paris a apporté d'intéressants compléments d'information.

La commission d'enquête apprécie favorablement ce travail très fourni qui éclaire le choix d'IDFM.

Selon elle, la localisation retenue permet d'obtenir un équilibre entre une insertion urbaine la moins impactante possible et un bon fonctionnement du système de transport. Elle présente, en outre, un impact moindre sur le calendrier prévisionnel des travaux.

➤ Les stations

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Peu de questions portent sur les stations. La station Casanova Pressensé initialement prévue en mesure conservatoire, a été confortée à l'issue de la concertation préalable et cette décision qui permet de désenclaver le quartier Bel-Air Franc-Moisin, a été salué par tout le monde. Son implantation toutefois, comme celle des magasins généraux lors de la réunion publique, a été l'objet de remarques.

Par ailleurs, la FNAUT souligne l'importance d'anticiper une fréquentation importante de la ligne en prévoyant d'ores et déjà des mesures conservatoires pour permettre d'augmenter la capacité des rames.

Obs @39 « *Le projet présenté en enquête publique inclut de manière ferme la station Casanova-Pressensé, qui était optionnelle au moment de la consultation publique : la combinaison des stations Suger, Franc-Moisin et Casanova-Pressensé permettra une desserte optimale du quartier Bel-Air Franc-Moisin.*

En effet, celui-ci était jusqu'ici dépourvu de tout mode de transport lourd et n'avait qu'un accès très médiocre à la gare de La Plaine Stade de France. Le T8 viendra désenclaver ce quartier en plein renouvellement urbain. »

Obs@ 14 « L'arrêt Pressensé tout près de la nouvelle passerelle inaugurée ce mois de juin doit absolument être maintenu. Il est structurant. Il doit donc être très proche de la passerelle qui relie au côté du quartier du stade. L'arrêt devrait être rapproché de la passerelle par rapport au projet actuel. Les arrêts doivent être suffisamment équipés en sièges adaptés pour permettre aux personnes âgées et à mobilité réduite d'attendre le tram de longues minutes en heures creuses. Les sièges doivent être en nombre suffisant. »

Obs@46, de la FNAUT : « MENAGER L'AVENIR : Selon le maître d'ouvrage, le trafic du T8 atteindrait les 98 000 voyageurs par jour avec deux tronçons particulièrement chargés au sud de la gare de Saint-Denis et à l'approche du Campus Condorcet. A propos des stations : Dans ces conditions, il serait prudent de prévoir dès à présent une possible augmentation de la capacité du T8. La circulation de rames plus longues et plus capacitaires qu'actuellement, par exemple de 40 m ou plus, au lieu de 30 m, doit être envisagée. Cette précaution qui ménage l'avenir nécessite de prendre dès à présent des mesures conservatoires pour permettre l'allongement ultérieur des stations, dont la longueur est aujourd'hui limitée à 35 m, pour y recevoir des rames longues. Une étude complémentaire pour déterminer les possibilités d'allonger les stations existantes nous semble aussi nécessaire dans le cadre de ce projet. »

Questions :

1. *a : Pouvez-vous préciser les critères retenus pour l'implantation des stations du futur prolongement du T8 ?*
b : Quelle réponse pouvez-vous apporter au souhait émis de rapprocher la station Pressensé de la nouvelle passerelle ?
c : Idem pour la station des Magasins Généraux pour laquelle un participant à la réunion publique a demandé pourquoi elle n'était pas positionnée plus proche du virage ?
2. *Mobilier des stations. Quelle réponse pouvez-vous apporter à la remarque portant sur la nécessité pour les stations de disposer d'un nombre suffisant de sièges pour permettre, notamment aux personnes âgées et à mobilité réduite d'attendre aux heures creuses, lors que la fréquence des rames est moindre ?*
3. *Comment ont été calibrés les besoins pour le prolongement du T8 ? Pouvez-vous préciser si l'éventualité d'une fréquentation de la ligne supérieure aux estimations dimensionnantes utilisées a été envisagée et que serait-il alors mis en œuvre ? Que pensez-vous des mesures conservatoires proposées par la FNAUT ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Les stations

L'implantation des stations est établie de manière à les rendre **les plus attractives possible** (proximité d'équipements, accessibilité, correspondances avec d'autres lignes, qualité des aménagements, inter-

station.) tout en prenant en compte **la faisabilité technique et la préservation des fonctions urbaines** alentours.

Chaque emplacement a ainsi soigneusement été choisi de manière à **trouver le meilleur compromis** pour le territoire et ses habitants. A titre d'exemple :

- En réponse à une forte demande du territoire, la **station Casanova-Pressensé** a été confirmée sur la rue Casanova, au niveau du site de France-Pain. Cela a engendré la relocalisation de la **station Franc-Moisin**, afin de maintenir des distances équilibrées entre les stations. La station est ainsi positionnée au plus proche de la nouvelle passerelle du canal Saint-Denis, autant que techniquement possible en regard du besoin d'insérer les stations en alignement droit, et non en virage, pour le confort et la sécurité des usagers (PMR en particulier).

- De la même manière, la localisation de la **station Magasins Généraux** résulte d'un compromis entre une insertion en alignement droit (pas en virage), l'équilibre des distances entre les stations, mais également la préservation des fonctions urbaines, le confort et la sécurité des usagers (continuité cyclable, largeur de trottoir minimale, maintien des accès et circulation pour le bon fonctionnement de la zone d'activité, etc.).

Mobilier des stations : le nombre d'assises sera fixé en fonction de la fréquentation attendue dans chaque station et de la fréquence de passage du tramway, mais aussi en cohérence avec la réglementation en vigueur en matière d'accessibilité des transports en commun. IDFM échangera lors des études détaillées avec les associations d'usagers pour proposer des stations accessibles et confortables.

En cas d'augmentation de la fréquentation, une solution pourrait être l'allongement des rames de tramway et donc l'allongement des quais en station. L'analyse plus fine de cette solution a montré que **l'allongement des quais générerait des impacts majeurs sur le territoire**, à la fois sur le prolongement mais aussi pour la reprise de toutes les stations du T8 actuel : suppression d'arbres, suppression de stationnements, réorganisation majeure de certains carrefours, reprise de toutes les stations existantes, etc. En regard de l'impact sur les aménagements urbains et paysagers, le planning des travaux, et les coûts engendrés, l'allongement des rames et des quais n'est pas privilégié par le maître d'ouvrage, qui favorisera d'autres solutions comme l'augmentation de la fréquence sur les tronçons les plus chargés.

Question :

1. a : *Pouvez-vous préciser les critères retenus pour l'implantation des stations du futur prolongement du T8 ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'implantation des stations est établie de manière à les rendre les plus attractives possible (proximité d'équipements, accessibilité, correspondances avec d'autres lignes, qualité des aménagements, etc.) tout en prenant en compte la faisabilité technique et la préservation des fonctions urbaines alentours.

Ainsi, les critères présidant au choix de localisation sont notamment :

- La desserte d'équipements, de quartiers ou de lieux publics générateurs de flux ou d'intensité urbaine ;

- Un réseau de voirie permettant une bonne irrigation des tissus urbains (nœuds les plus importants) ;
- Une capacité géométrique de la voirie à accueillir la station (largeur et longueur du quai et des accès) ;
- La qualité de l'aménagement, les impacts sur les fonctions urbaines alentour.

De plus, les interdistances entre les stations doivent être suffisantes pour permettre une vitesse commerciale performante pour le tramway. En effet, une station supplémentaire non justifiée en termes de fréquentation de voyageurs induit une perte de vitesse d'exploitation, augmente le temps de trajet des usagers, et in fine affaiblit l'attractivité de la ligne.

Les accès aux stations seront notamment organisés en fonction des aménagements urbains (carrefours, traversées piétonnes...) et de la topographie du site. La transition entre les aménagements urbains et les quais sera étudiée avec précision lors des études ultérieures.

Question :

1. *b : Quelle réponse pouvez-vous apporter au souhait émis de rapprocher la station Pressensé de la nouvelle passerelle ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les choix de localisation des stations ont bien pris en compte ce nouvel équipement phare du quartier. **La station « Le Franc Moisin » est ainsi positionnée au plus près de la passerelle nouvellement créée.**

En effet, les stations de tramway doivent être implantées **en alignement droit** afin de garantir l'accessibilité du tramway aux personnes à mobilité réduite (PMR) sur la longueur du quai et éviter toute lacune entre le quai et la rame.

La station est ainsi implantée juste après le virage prononcé entre le cours du Ru de Montfort et la rue Danielle Casanova.

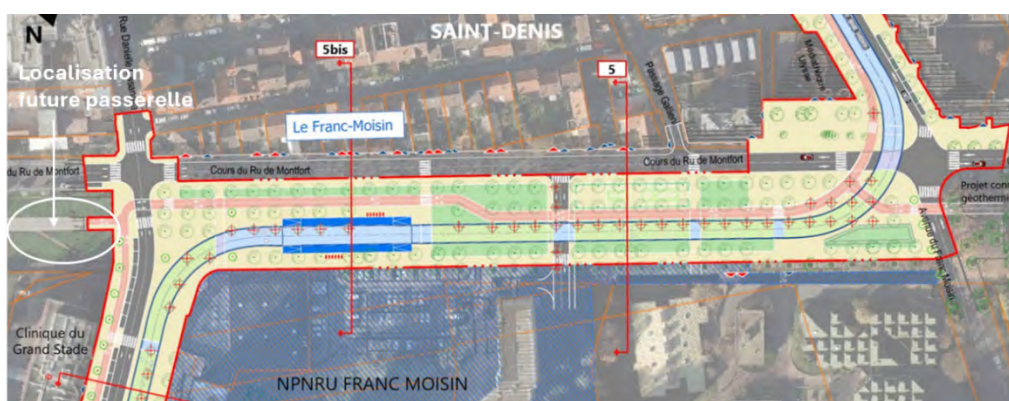




Figure 38 - Plan d'insertion du T8Sud – Cours du Ru de Montfort (variante retenue)

La nouvelle passerelle franchissant le canal Saint-Denis et inaugurée en juin 2024 est localisée à l'Ouest de la rue Danielle Casanova dans l'axe du cours du Ru de Montfort. Les accès piétons à la passerelle sous forme de rampes et escaliers ne sont néanmoins pas positionnés directement au contact de la rue Casanova, comme illustré ci-après.



Figure 39 - Passerelle franchissant le canal Saint-Denis (Source : haut - ©SBP/EA/August//Bérim/Technosol / bas – Batiweb)

Variantes étudiées

Tenant compte de cette contrainte d'implanter la station « Le Franc-Moisin » en alignement droit, deux variantes de positionnement de la plateforme tramway ont été étudiées : une sur la rue Casanova et une sur le cours du Ru de Montfort.

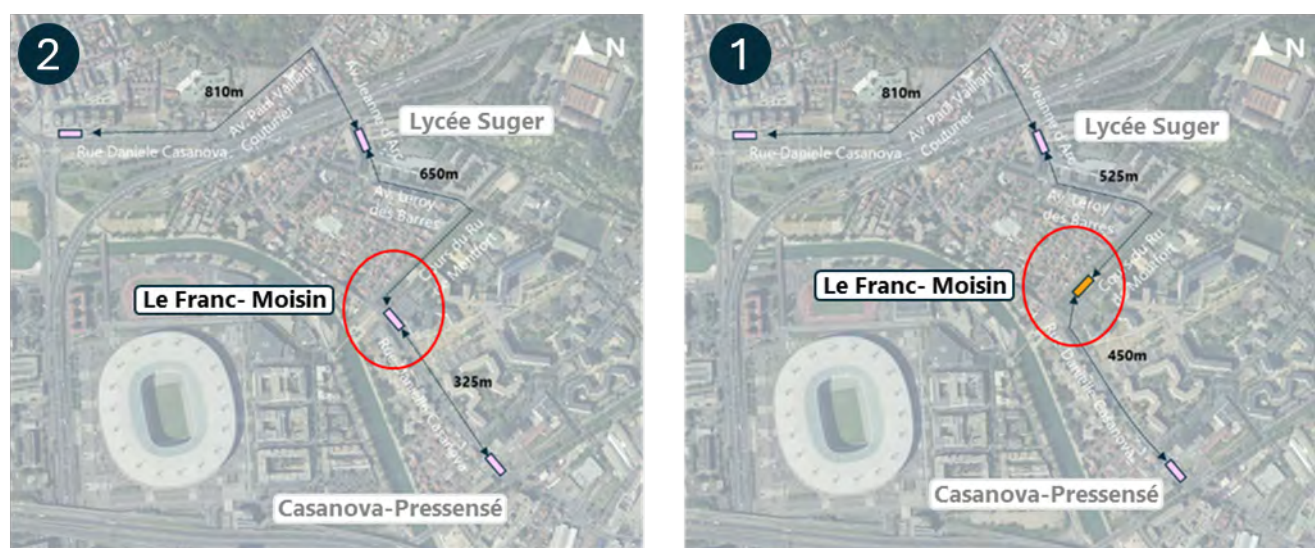


Figure 40 - Interstation entre stations T8Sud selon le positionnement de la station Le Franc-Moisin (variante DOCP sur la rue Casanova – 2 – à gauche, variante retenue sur le cours du ru de Montfort – 1 – à droite)

La variante 2 retenue présente de meilleures capacités de desserte avec une répartition plus équilibrée des stations. Les variantes n'ont par ailleurs pas d'effet significativement différent sur l'environnement et la santé humaine.

Critères	Variante 1 retenue	Variante 2 sur avenue Danielle Casanova	Remarques
Equilibre des distances interstations			Prise en compte de la confirmation de la station Casanova-Pressensé
Sécurisation des circulations cyclistes et piétons			
Proximité passerelle			Distance quasiment équivalente en temps de parcours piéton
Impact environnemental (arbres, santé)			Impact équivalent

	avantage
	inconvenient mineur
	inconvenient majeur
	inconvenient rédhibitoire
	neutre
	non étudié

Tableau 10 - Comparaison des variantes d'insertion de la station « Le Franc Moisin »

Question :

1. c : Idem pour la station des Magasins Généraux pour laquelle un participant à la réunion publique a demandé pourquoi elle n'était pas positionnée plus proche du virage ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'insertion d'une station « au *plus proche du virage* » avec des quais en vis-à-vis avait été envisagée en DOCP (cf. illustrations ci-dessous). Néanmoins cette solution n'aurait pas permis d'assurer de continuité cyclable sur cet axe.



Figure 41 - Insertion et coupe de la station Magasins Généraux avec des quais en vis-à-vis (DOCP)

Le positionnement de la station Magasin Généraux a été réétudié en Schéma de Principe afin d'optimiser la desserte du secteur des EMGP et des quartiers en cours de requalification sur la ZAC Gare des Mines – Fillettes et Gare des Mines.

Dans ce contexte, un positionnement « plus proche du virage » (angle avenue des Magasins Généraux / rue des Fillettes), comme proposé lors de l'enquête publique, a bien été considéré. Il permettait de recentrer la station au sein du secteur des EMGP et proposait une meilleure interdistance par rapport aux stations en amont et en aval, comme présenté sur l'illustration ci-après.

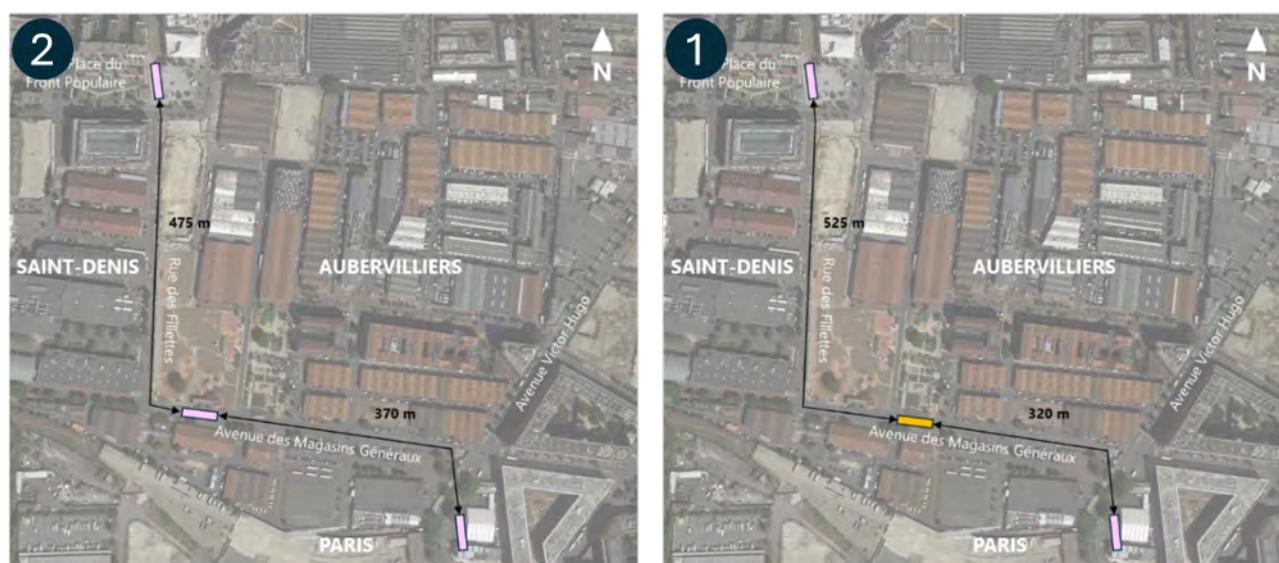


Figure 42 - Interstation selon le positionnement de la station Magasin Généraux (variante 2 étudiée à gauche et variante 1 retenue à droite)

Néanmoins, plusieurs contraintes justifient qu'une insertion de la station « au *plus proche du virage* » *n'ait pas été retenue*.

Du fait du **virage prononcé entre la rue des Fillettes et l'avenue des Magasins Généraux**, le positionnement de la station ne peut s'envisager immédiatement en sortie de virage, puisqu'un

alignement droit en amont de la station est nécessaire pour garantir l'accessibilité du tramway aux PMR.

De plus, « au plus proche du virage » la voirie est la plus étroite de cette section de l'avenue des Magasins Généraux (largeur inférieure à 25m). Il est difficile d'y insérer la station et toutes les autres fonctionnalités (rue à double sens, piste cyclables, trottoirs confortables et aménagements paysagers).



Figure 43 – Section de voirie la plus étroite de l'avenue des Magasins Généraux à l'Est de la rue des Fillettes

En étude préliminaire, ce principe a été retravaillé, avec une variante permettant à la fois un positionnement de la station « au plus proche du virage » et une vraie continuité cyclable. Dans ce scénario, la plateforme tramway était implantée au milieu de l'avenue, en axial, avec voies écartées uniquement en station et la mise en œuvre d'une station « centrale » à deux quais dans le prolongement l'un de l'autre (cf. illustrations ci-dessous).



Figure 44 - Plan et coupe de la variante d'insertion avec station « centrale » à deux quais dans le prolongement l'un de l'autre



Figure 45 - Exemples de station « centrale » en tramway avec des quais dissociés par sens de circulation à gauche Clamart / Tramway T6 (Station Georges Millandy) / à droite Grenoble (Station Seyssinet-Pariset)

Cette variante présente l'inconvénient d'un fonctionnement moins lisible qu'une station « classique » en vis-à-vis. Le dédoublement de la plateforme générerait également des surcoûts. Surtout, elle limiterait les connexions avec les voiries perpendiculaires côté Nord, ce qui est apparu, du point de vue du propriétaire et gestionnaire du site (ICADE), comme rédhibitoire pour le bon fonctionnement de la zone d'activité.

Pour toutes ces raisons, il est finalement préconisé de positionner la station un peu plus loin du virage.

Critères	Variante 1 retenue	Variante 2 en axial au plus proche du virage	Remarques
Equilibre des distances inter stations			
Sécurisation des circulations cyclistes et piétons			
Lisibilité voyageurs			Station « centrale » à deux quais dans le prolongement l'un de l'autre moins lisible
Impact environnemental (arbres)			4 arbres abattus en moins si plateforme en axial (préservation des arbres en frange Sud-Est néanmoins non garantie)
Fonctionnement des activités économiques de la zone des EMGP			Limite les circulations entre l'axe Ouest-Est av. magasins Généraux et les axes Nord-Sud => nuit au fonctionnement de la zone
Coûts d'investissement			Surcoûts liés au dédoublement de la plateforme

avantage
 inconvénient mineur
 inconvénient majeur
 inconvénient rédhibitoire
 neutre
 non étudié

Tableau 11 - Comparaison des variantes d'insertion de la station Magasins Généraux

Question :

2. Mobilier des stations. Quelle réponse pouvez-vous apporter à la remarque portant sur la nécessité pour les stations de disposer d'un nombre suffisant de sièges pour permettre, notamment aux personnes âgées et à mobilité réduite d'attendre aux heures creuses, lors que la fréquence des rames est moindre ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le prolongement du Tramway T8 sera, à l'image des autres lignes de tramway en Île-de-France, **100% accessible**. Le confort d'attente pour tous et en particulier durant les heures creuses lorsque la fréquence de passage est moindre est un critère important pris en compte pour la conception des stations lors des études détaillées. Le nombre d'assises sera fixé en fonction de la fréquentation attendue dans chaque station et de la fréquence minimale de passage du tramway, mais aussi en cohérence avec la **réglementation en vigueur** en matière d'accessibilité des transports en commun et le **schéma directeur d'accessibilité** porté par Île-de-France Mobilités. Par ailleurs, le maître d'ouvrage échangera lors des études de conception détaillée avec les **associations d'usagers** pour proposer des stations accessibles et confortables. Des ateliers de travail seront animés par le Maître d'œuvre des études de conception : il analysera les prescriptions d'Île-de-France Mobilités en matière d'accessibilité et de lisibilité de l'information voyageur pour constituer ses premières esquisses puis, avec Ile-de-France Mobilités, il consultera les associations d'usagers de manière à affiner et au besoin faire évoluer ses propositions initiales. Par ailleurs, il est prévu que les études d'Avant Projet soient expertisées par différents services d'Ile-de-France Mobilités, et notamment par la chargée de projet accessibilité au sein du département « Gares et Services ».

Question :

3. *Comment ont été calibrés les besoins pour le prolongement du T8 ? Pouvez-vous préciser si l'éventualité d'une fréquentation de la ligne supérieure aux estimations dimensionnantes utilisées a été envisagée et que serait-il alors mis en œuvre ? Que pensez-vous des mesures conservatoires proposées par la FNAUT ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :**Calibrage des besoins**

Le dimensionnement de la nouvelle infrastructure de transport est informé par les résultats des **études de prospective et de modélisation** menées par les services dédiés d'Ile-de-France Mobilités à différentes étapes du projet : lors des études amont et de la concertation préalable, puis du schéma de principe (étape actuelle des études préliminaires) et enfin de l'avant-projet (prochaine étape des études de conception détaillée).

Les prévisions de fréquentation ont été réalisées avec le modèle d'Ile-de-France Mobilités de prévision des déplacements : ANTONIN 3 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures). Le modèle ANTONIN 3 prend en compte l'ensemble des modes de déplacement (voiture en tant que conducteur ou passager, transports collectifs, marche et vélo). Il estime l'évolution des déplacements en fonction du développement urbain ainsi que les reports modaux associés aux évolutions de l'offre de transport. La description du réseau de transports collectifs est particulièrement détaillée ce qui permet l'estimation du trafic à la suite de la mise en place d'une nouvelle offre de transport collectif. Pour les besoins du projet T8Sud, le modèle ANTONIN 3, établi sur l'ensemble de l'Ile-de-France, a été affiné sur le secteur d'étude en prenant en compte l'état actuel et futur du réseau de transport et de l'urbanisation.

Les études réalisées permettent de conclure qu'avec le prolongement à Rosa Parks, la fréquentation totale de la ligne de Tramway T8 est plus que doublée à l'horizon 2030. Par ailleurs, le prolongement entraîne une augmentation de 15% de la fréquentation de la partie existante de la ligne au Nord de Saint-Denis - Porte de Paris, et de 30% de sa charge dimensionnante. Les stations Saint-Denis - Porte de Paris et Saint-Denis – Gare verront le nombre d'usagers du T8 en correspondance avec les lignes structurantes augmenter respectivement de 15% et 25% environ.

Éventualité d'une fréquentation supérieure aux estimations

Les prévisions de fréquentation sont par nature soumises à divers facteurs d'incertitudes, qui peuvent peser à la fois sur les hypothèses d'entrée (projections de populations et emplois, évolutions du réseau connexe), sur les hypothèses qui sous-tendent les modélisations (comportements de mobilité), ou encore sur les conditions de réalisation du projet (temps de parcours réels, efficacité des correspondances...).

En général, les prévisions de fréquentation donnent un prévisionnel à l'horizon de la mise en service, après montée en charge du nouveau service de transport : l'expérience montre qu'il faut un certain temps après la mise en service pour que le nouveau service trouve tous ses usagers. Toutefois, cette période de montée en charge est souvent plus courte dans le cas d'un prolongement ou d'un remplacement d'un mode existant (ex : bus) par un mode plus capacitaire (ex : tramway), que dans celui d'une desserte complètement nouvelle.

Les tests de sensibilité réalisés par Île-de-France Mobilités considèrent d'abord le risque d'une fréquentation inférieure aux estimations, afin de vérifier la robustesse de la justification socio-

économique du projet. Cependant, le risque d'une fréquentation plus importante que celle initialement estimée est également prise en compte dans le cadre des études techniques.

Mesures conservatoires proposées par la FNAUT

En cas de fréquentation plus importante qu'initialement prévue, deux types de réponse sont envisageables et corrélées :

- Adaptation de l'infrastructure (exemple cité par la FNAUT de l'allongement des stations) ;
- Adaptation de l'offre (augmentation de la fréquence de passage des rames, élargissement de la plage horaire heure pleine).

Dans le cadre du schéma de principe, Île-de-France Mobilités a étudié un **possible allongement des quais de stations à 45 m de longueur**, avec des rampes d'accès de 7 m en conservant la distance conservatoire de 12 m entre la sortie de courbe et le début du quai de station. L'analyse préliminaire précise les impacts par comparaison au scénario de référence (35 m de longueur).

Les principales conclusions de cette **analyse préliminaire de faisabilité des mesures conservatoires préconisées par la FNAUT** sont développées dans les paragraphes qui suivent.

Sur le prolongement :

- Pour 3 des 10 futures stations (en vert sur la carte ci-contre), un allongement vers le Sud ou vers le Nord apparaît possible, sans impact supplémentaire majeur ;
- Pour 3 autres stations (en orange dans la carte), un allongement est possible avec des impacts supplémentaires relativement acceptables - enjeu de conservation des arbres pour la station *Lycée Suger*, de reconfiguration des traversées piétonnes au niveau de la station *Le Franc-Moisin* ou de reprise de carrefour de la rue du Lin pour la station *EMGP* ;
- Pour les 4 stations restantes (en rouge sur la carte), les impacts seraient très dimensionnants - repositionnement majeur de la station *Casanova – Pressensé*, reprise de l'altimétrie de la station *La Plaine - Stade de France* et dégradation du fonctionnement du pôle d'échange ; abattages d'arbres et dégradation des conditions de circulation au niveau de la station *Front Populaire* ; possible abattage d'arbres, suppression de places de stationnement supplémentaires, dégradation de la qualité de l'insertion urbaine et paysagère du terminus à *Rosa Parks*.

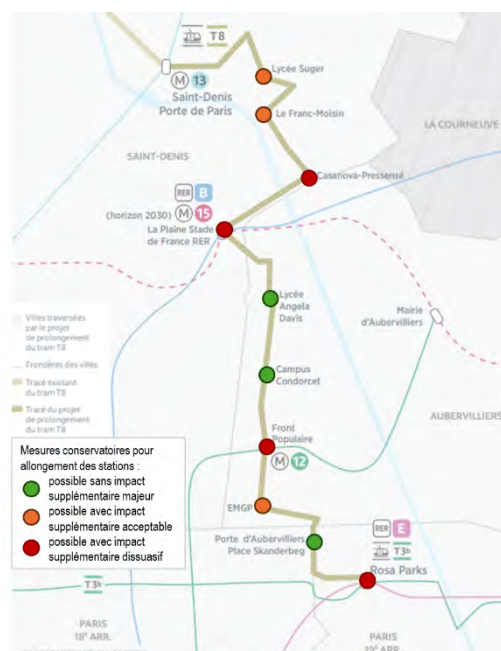


Figure 46 : Evaluation des mesures conservatoires pour l'allongement des stations sur le T8 Sud

Sur la ligne existante :

- Les 17 stations existantes n'ont jamais fait l'objet de mesures conservatoires particulières lors de leur conception et réalisation.

Ces premiers éléments conduisent à considérer que le bilan coût / avantage des mesures conservatoires pour un allongement des quais de la ligne T8 permettant d'accueillir des rames

plus longues aurait un impact très important, en termes d'insertion urbaine et paysagère, en termes de durée et d'ampleur du chantier et en termes de coûts.

D'autres types de solutions sont donc privilégiées par le maître d'ouvrage pour parer à l'éventualité d'une sur-fréquentation de la ligne T8Sud (travail sur l'offre de transport notamment avec augmentation de la fréquence de passage ou des terminus partiels).

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que la présentation des critères retenus pour la localisation des stations sur la ligne, et celles de « Casanova Pressensé » et « Magasins Généraux » en particulier, sont de nature à éclairer le public et répondre à ses interrogations.

L'anticipation d'une fréquentation accrue de la ligne et des mesures conservatoires *ad hoc* constituent des points d'attention légitimes. Sous le titre « ménager l'avenir », la FNAUT fait des propositions portant à la fois sur les stations et sur le SMR. La réponse d'IDFM permet de comprendre les raisons pour lesquelles la proposition d'allongement des quais des stations pour accueillir des rames de plus grande capacité ne serait possible, ni techniquement, ni économiquement sur l'ensemble du tracé.

La commission d'enquête note avec intérêt les éléments de réponse sur la mise en place de services partiels pour augmenter la fréquence des tramways sur les sections les plus sollicitées par la mise en place de terminus provisoires idéalement placés.

Considérant l'importance des mesures conservatoires évoquées, la commission d'enquête invite la maîtrise d'ouvrage à poursuivre l'analyse de ses propositions faites lors de l'enquête et à anticiper, à titre conservatoire, toute mesure permettant de faire face à une augmentation forte de la fréquentation.

➤ Le SMR

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Le site de maintenance et de remisage n'a pas été particulièrement évoqué dans les observations. Son extension dans une zone d'activité en déshérence reçoit le soutien des partenaires du projet rencontrés et seuls les services de Villetaneuse ont posé des questions quant à son périmètre définitif, jouxtant une étude urbaine en cours le « front urbain ». Sa capacité globale n'a fait l'objet que d'une seule remarque, celle de la FNAUT, qui alerte sur une fréquentation très forte très rapide pouvant amener à envisager une augmentation des capacités de la ligne.

Obs@46, de la FNAUT : « /.../ *MENAGER L'AVENIR : Selon le maître d'ouvrage, le trafic du T8 atteindrait les 98 000 voyageurs par jour avec deux tronçons particulièrement chargés au sud de la gare de Saint-Denis et à l'approche du Campus Condorcet. /.../ A propos du Site de Maintenance et de Remisage*

Une réflexion sur le même thème est nécessaire à propos de l'adaptation et de l'extension du Site de Maintenance et de Remisage de Villetaneuse. »

Question :

La question posée ici rejoint donc celle posée précédemment au sujet des stations. Comment ont été calibrés les besoins pour le prolongement du T8 ? Pouvez-vous préciser si l'éventualité d'une fréquentation de la ligne supérieure aux estimations dimensionnantes utilisées a été envisagée et que serait-il alors mis en œuvre ? Que pensez-vous des mesures conservatoires proposées par la FNAUT ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :**En bref : Le SMR**

Le projet d'extension du SMR de Villetaneuse a été pensé de manière à minimiser l'impact foncier sur un territoire en pleine mutation (projet « Front Urbain »), **tout en disposant de réserves pour l'accueil de rames supplémentaires et mixtes, en cas notamment de l'augmentation de la flotte.** En effet, la flotte du T8 prolongé est estimée à 32 rames, alors que le projet d'extension permettra d'accueillir de 38 à 41 rames, représentant une réserve de capacité de 6 à 9 rames.

Ainsi, en cas d'augmentation de la fréquentation sur la ligne, nécessitant une augmentation de l'offre de service et donc du nombre de rames, **le SMR de Villetaneuse sera en mesure de les accueillir et de les maintenir dans des conditions satisfaisantes.**

Dimensionnement du parc

Le parc actuel de la ligne T8 comprend **20 rames** de type TW10 d'environ 33 m.

Pour estimer le parc futur, et donc le nombre de rames qui devront être accueillies au SMR à l'issue du prolongement, il convient de calculer le nombre de rames en ligne à l'heure de pointe. Ce calcul prend en compte :

- le temps de parcours commercial entre terminus ;
- le temps de retournement aux terminus ;
- l'intervalle de passage en heure de pointe.

A cette première estimation on ajoute un certain nombre de rames de réserve pour pouvoir parer à toute éventualité d'exploitation ou de maintenance selon les hypothèses suivantes : une réserve de 10% du parc pour prévoir les rames retenues pour de la maintenance et 1 rame de réserve en cas de panne ou incident d'exploitation.

Les études techniques de dimensionnement ont ainsi estimé **un total cible de 32 rames** pour permettre l'exploitation de la ligne de T8 prolongée, soit 12 rames de plus que le parc actuel.

Prise en compte de la configuration du site et mesures conservatoires au SMR

Dans sa configuration actuelle, le site est dimensionné pour accueillir **14 rames** sur des positions de remisage à l'air libre et dispose des installations pour réaliser la maintenance courante de la ligne T8. Ces installations de maintenance servent aussi comme positions de garage pour les **6 rames restantes**, ce qui n'est pas optimal (fortes contraintes sur l'organisation de la maintenance).

Les travaux d'extension de la zone de remisage du SMR vers le Sud, prévus au dans le cadre du projet T8Sud impliquent la suppression de 4 positions de remisage (l'ajout d'une voie d'accès à la zone sud nécessite de raccourcir la longueur des voies de remisages), réduisant la capacité existante à **10 rames**. .



Figure 47 : Zone de remisage actuelle des rames (orange) et zone provisoirement occupée par les rames du T1 (bleu) sur le SMR de Villetaneuse

Lors de la conception du SMR de Villetaneuse pour le T8 mis en service en 2014, des mesures conservatoires ont été prises afin de créer un faisceau central de remisage supplémentaire d'une capacité de **16 rames** pour anticiper le prolongement entre Porte de Paris et la gare de Rosa-Parks (en bleu dans le schéma ci-dessous). Cet espace de remisage complémentaire est actuellement affecté au remisage provisoire des nouvelles rames de la ligne T1⁵. Il sera ensuite récupéré pour le remisage d'une partie de rames du T8 prolongé.

Enfin, l'extension du site vers le Sud (zone en jaune dans le schéma ci-dessous) est également nécessaire pour :

- créer trois nouvelles voies de remisage pouvant accueillir de **12 à 15 nouvelles rames** (à confirmer selon les plans d'aménagements définitifs et les caractéristiques des nouvelles rames) ;
- accroître les capacités d'accueil de l'atelier de maintenance et des équipements dédiés aux agents d'exploitation et de maintenance (ajout d'une voie sur fosse, d'espace de stockage, d'un parking pour le personnel, d'un poste de commande en ligne, de locaux administratifs, etc.)

⁵ Mesure provisoire prévue dans le cadre du Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR), porté par Ile-de-France Mobilités.



Figure 2 : Zones d'extension au Sud du SMR existant

Ainsi, au total, le projet prévoit de **pouvoir accueillir entre 38 à 41 rames au SMR⁶** après extension - une capacité d'accueil plus importante que les 32 rames estimées comme nécessaires à l'exploitation.

En retenant l'option la plus dimensionnante pour le projet d'extension, le Maître d'Ouvrage a pu se ménager certaines **marges de manœuvres, tout en minimisant l'impact foncier pour ne pas pénaliser le projet « Front Urbain »**.

Ces **mesures conservatoires permettent de pouvoir accueillir différents types de matériel roulant sur le site**, en particulier des rames de longueurs différentes, en tenant compte des caractéristiques du parc de tramway à l'échelle de l'Île-de-France. Ainsi le futur SMR pourra accueillir et assurer la maintenance de nouvelles rames de 33,5 m et des rames actuelles de 32,7 m. Toutefois ces mesures conservatoires ne permettent pas de garantir à ce jour que des rames beaucoup plus longues (suggestion de mesures conservatoires de la FNAUT pour des rames de 45 m) ou sensiblement plus larges, puissent être remisées au SMR de Villetaneuse.

Pour conclure, dans l'éventualité d'une fréquentation de la ligne supérieure aux estimations dimensionnantes, le Maître d'Ouvrage privilégiera des solutions moins impactantes pour l'insertion urbaine et paysagère au niveau du SMR, par exemple en adaptant l'infrastructure le long du tracé et le schéma d'exploitation pour pouvoir renforcer l'offre de service.

⁶ 10 positions sur la zone de remisage existantes (en retirant les 4 positions supprimées par la reconfiguration de la zone) ;
 + 16 positions sur le faisceau central, utilisé temporairement par les rames T1 ;
 + 12 à 15 positions sur l'extension Sud (à confirmer selon les plans d'aménagement définitifs et les caractéristiques des nouvelles rames).

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note de la réponse d'IDFM estimant que le dimensionnement du site de maintenance et de remisage (SMR) agrandi pour le prolongement sud du T8, permettrait d'accueillir 6 à 9 rames supplémentaires pour faire face à une augmentation de fréquence du service.

➤ Les ouvrages d'art et locaux techniques

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Dans ce sous-thème sont recensés les questionnements relatifs, à la fois au pont de franchissement du canal de Saint-Denis et aux équipements et ouvrages complémentaires nécessaires à l'exploitation du tramway, tels que les poste de redressement et les moyens d'accès à ces postes.

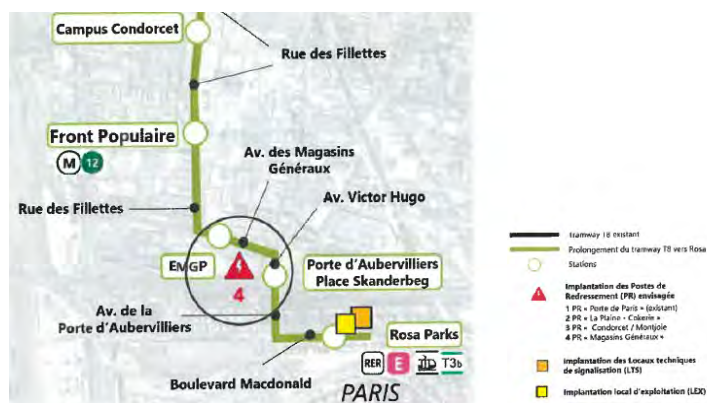
➤ Le franchissement du canal Saint-Denis au niveau du pont du Pressensé

Le projet prévoit la réutilisation de l'ouvrage du pont Pressensé construit il y a une centaine d'années, pour faire passer le T8, les circulations automobiles et cycles actuelles allant se faire sur un nouvel ouvrage, parallèle à celui existant. Des études sont en cours depuis 2021 pour évaluer la capacité de portance de cet ouvrage pour le passage d'un tramway et se poursuivent en 2023 avec l'appui du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis,



propriétaire et gestionnaire de l'ouvrage. Des renforcements de l'ouvrage pourraient s'avérer nécessaire. La reconstruction du pont existant est également évoquée, préservant ainsi l'avenir. Le Conseil départemental alerte sur l'importance de la décision devant être prise, la solution retenue pour le franchissement du canal devant pouvoir être pérenne en raison des circulations qu'ils vont permettre, à la fois celle du futur T8 mais aussi d'une circulation routière particulièrement dense, la RD 30 étant également un axe de transports exceptionnels du réseau TE 120.

➤ Les postes de redressement`



Une observation a été déposée par ICADE, Foncière de bureaux et promoteur logement/tertiaire/équipement public, propriétaire du Parc des Portes de Paris, situé sur les Communes de Saint-Denis et Aubervilliers, interrogeant un emplacement au sein de son parc d'activités.

Obs@49.

« Il est envisagé l'implantation d'un Poste de Redressement (PR) nommé « Magasins Généraux » et figurant au plan

général (C - p.29). A ce titre, il est indiqué dans le texte que ce Poste sera à localiser dans le secteur de l'avenue des Magasins Généraux / Nord de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers » (C – p.30). Ce poste, d'une surface indiquée comme comprise entre 130 et 150 m², semble délicat à planter dans les emprises bâties avec des activités dédiées à l'évènementiel. »

➤ Sous-station :

A nouveau, la société Icade interroge l'implantation de la sous-station au sein du parc d'activités et illustre son propos par un extrait du plan général des travaux du dossier d'enquête.

Obs@49 « Un pictogramme indique la présence d'une sous-station (pentagone orange). Au même titre que le poste de redressement, un tel équipement doit rester dans les emprises du tramway, et ne peut venir impacter les activités, les aménagements et la constructibilité des emprises ICADE. »

➤ Mesure conservatoire portant sur une voie de retournement

La société Icade pose également une question au sujet du tracé d'une voie de retournement prévue et illustrée par un extrait du plan général des travaux du dossier mis à enquête.

Obs. 49 du Registre numérique. « Le plan concernant le Parc des Portes de Paris (E - p.7) fait figurer un pictogramme le long de la rue des Fillettes, relatif à une « mesure conservatoire exploitation Tramway TB ».

ICADE souhaite vous alerter sur l'étroitesse de la rue des Fillettes et du trottoir sur ce tronçon. A cet égard, il est important de rappeler que cet espace constitue le point d'entrée principal des immeubles (notamment le bâtiment 124, protégé par la fiche patrimoniale du PLUi). Il est donc impératif que les accès à ces bâtiments soient conservés pour leurs usagers.

La mise en place d'une voie de retournement à cet emplacement serait donc incompatible avec le bon fonctionnement des circulations dans le Parc et des accès aux bâtiments alentours.

D'autres emplacements seraient plus propices à l'implantation d'une telle infrastructure (par exemple, au niveau du prolongement de la rue des Fillettes vers le sud, dans le cadre de l'OAP des Deux Portes/secteur Gare des Mines). »

Questions :

1. *Le pont du Pressensé : pouvez-vous présenter les résultats ou les orientations des études en cours qui semblent se dessiner sur les capacités de portance de l'ouvrage : renforcement ou reconstruction ? Et les démarches qui en suivront.*
2. *Postes de redressement :*
 - a. *Pouvez-vous préciser les principes d'implantation retenus pour l'implantation des postes de redressement ? Quelles sont les dispositions prévues pour neutraliser les éventuelles nuisances (ondes électromagnétiques, interférences sonores (ronflement) ou magnétiques sur les communications, ou activités sensibles comme les groupes scolaires ?*
 - b. *Quelles sont les dispositions prises dans le cas spécifique cité par la société Icade des emprise bâties avec des activités dédiées à l'évènementiel du Parc des Portes de Paris ?*
3. a. *Pouvez-vous préciser les principes d'implantation retenus pour l'implantation des sous-stations ?*
b. *Quelle réponse pouvez-vous faire à la demande de ICADE d'installer la sous station dans l'emprise du tramway afin de ne pas impacter les aménagements et la constructibilité de leurs emprises ?*
4. *Quelle réponse pouvez-vous apporter à la demande de ICADE de modifier l'implantation de la voie de retournement prévue rue des Fillettes pour conserver le bon fonctionnement des circulations et accès aux bâtiments du parc d'activités ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**En bref : Les ouvrages d'art et locaux techniques**

Dans le projet présenté à l'enquête, le pont Pressensé accueille le T8 Sud, un nouvel ouvrage au Nord permet l'insertion de la RD30 et les modes doux. Les études de Schéma de Principe n'ont pas permis d'arbitrer sur le devenir du Pont Pressensé : renforcement, démolition et reconstruction ou maintien du pont et création d'un nouvel ouvrage pour le T8 Sud. **L'arbitrage sur le devenir de cet ouvrage devra être pris en étroite collaboration avec le département et les financeurs** dans la prochaine phase d'étude à la lumière de considérations techniques, économiques et financières.

Les études préliminaires montrent que **trois postes de redressement (aussi appelés sous-stations)** sont nécessaires sur le prolongement. Il s'agit de locaux techniques de 100 à 150m², à répartir le long de la ligne de manière à assurer l'alimentation électrique du tramway. Trois secteurs ont été identifiés pour leur implantation : La Plaine-Cokerie, Condorcet-Montjoie et les Magasins Généraux. Les localisations précises de ces locaux techniques seront définies en phase de conception détaillée, dans une recherche à mener en collaboration avec les acteurs locaux du territoire. Différentes solutions pour minimiser les nuisances sonores et électro-magnétiques existent et seront mises en œuvre en fonction de la localisation finale de ces locaux, de manière à avoir un impact neutre vis-à-vis des activités riveraines.

La voie de « retournement » (rebroussement) prévue rue des Fillettes répond au besoin de prévoir des mesures conservatoires en cas d'augmentation de la fréquentation voyageurs du T8 Sud. Cette voie envisagée immédiatement au Sud de la station Front Populaire permettrait à certaines rames de repartir vers le Nord pour renforcer la desserte des sections les plus chargées. Si sa réalisation s'avère nécessaire,

un travail collaboratif sera mené avec ICADE pour trouver le meilleur emplacement au sein des EMGP.

Question :

1. *Le pont du Pressensé : pouvez-vous présenter les résultats ou les orientations des études en cours qui semblent se dessiner sur les capacités de portance de l'ouvrage : renforcement ou reconstruction ? Et les démarches qui en suivront .*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le pont Pressensé, propriété du département 93 qui en a la maintenance et la gestion, a été construit en 1921. Il permet le franchissement du canal Saint-Denis au niveau de la RD30, itinéraire de convois exceptionnels.



Figure 48 : Secteur du pont de Pressensé (vue depuis l'avenue du Général de Gaulle / quai A. Agnès - RD24)

La largeur du pont existant ne permet pas d'accueillir tous les usages (tramway, voitures, modes doux), **un nouvel ouvrage au Nord est prévu dans le cadre du projet T8Sud**. Afin de limiter les croisements des usages, la solution présentée à l'enquête privilégie un passage du T8Sud sur le Pont Pressensé existant, la RD30 et les modes doux étant intégrés sur le nouvel ouvrage.

L'implantation du nouvel ouvrage au Nord du Pont Pressensé, envisagée dans cette configuration depuis les études DOCP et conservée en Schéma de Principe, répond à une triple contrainte :

- insérer le tram au Sud de l'avenue Pressensé afin que la courbe entre la rue Casanova et l'avenue Pressensé soit la plus ouverte possible (limitation des risques de crissement, moindre impact sur la vitesse commerciale) ;
- maintenir le tram sur le tracé le plus droit possible et sans traversée de chaussée pour favoriser sa vitesse commerciale et le confort des voyageurs ;
- placer la RD30 au Nord du tracé du tram pour éviter les traversées routières.

Pour ces raisons, la configuration présentée dans le dossier d'enquête publique et partagée avec le département de la Seine-Saint-Denis est la suivante :



Figure 49 : Insertion du T8Sud sur le Pont Pressensé et création nouvel ouvrage (Dossier d'enquête, 2024)

Cette solution a fait l'objet d'analyses de faisabilité en phase d'étude préliminaire et les impacts associés à cette solution ont été intégrés dans le dossier d'enquête :

- *Impact foncier* : la création d'un nouvel ouvrage au Nord implique une acquisition foncière sur la partie non bâtie de la parcelle appartenant à l'Office Départemental HLM de la Seine-Saint-Denis (hachure rose dans le plan ci-dessus) ;
- *Impact visuel* : le nouveau pont serait sur une élévation équivalente à celle du pont actuel compte tenu des contraintes esthétiques et techniques (navigabilité du canal au-dessous et passage de l'A86 au-dessus). La limite Nord du nouvel ouvrage se retrouverait à environ 6 m de l'immeuble sis 19 Chemin du Haut Saint-Denis (la limite Nord de l'ouvrage actuel est située à environ 24 m du même immeuble).



Figure 50 : Perspective du franchissement de Pressensé (Dossier d'Enquête 2024)

- *Impact acoustique* : la façade Sud du bâtiment (récepteur R224) est exposée à un impact acoustique important du fait du rapprochement de la voirie à proximité de l'immeuble

d'habitation. Comme illustré ci-dessous, les analyses montrent une différence de plus de 2 dB et un dépassement du seuil⁷ entre la situation de référence et la situation de projet. dessous, les

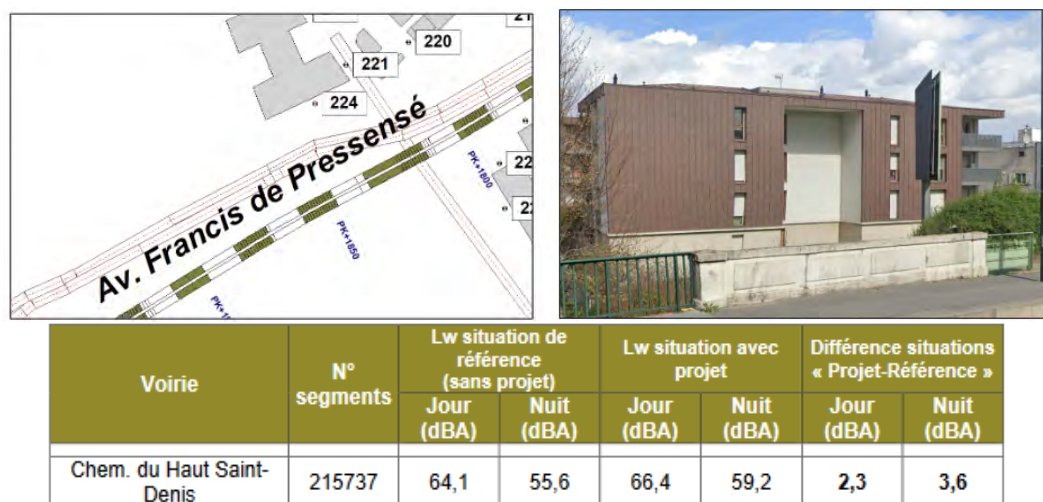


Figure 51 : Evolution des niveaux de puissance acoustique en situation future avec et sans projet au niveau de l'immeuble sis 19 chemin du Haut Saint-Denis (Dossier d'Enquête 2024)

Le projet T8 Sud prévoit donc la mise en œuvre d'un programme d'isolement de façade. Ce programme a pour but d'évaluer les isollements au bruit aérien extérieur des habitations impactées par le projet et de mettre en conformité si les objectifs d'isolement ne sont pas conformes (notamment par le remplacement des menuiseries existantes par des menuiseries plus performantes). Pour le bâtiment du récepteur R224, 6 logements ont été pris en compte dans le cadre de la réglementation de modification d'infrastructure pour protection acoustique. L'objectif d'isolement de façade recherché sera de 33 dB dans le logement.

- *Impact vibratoire* : l'impact vibratoire des poids lourds est négligeable puisque la vibration est réduite grâce aux pneus et ensuite par les piles de l'ouvrage. L'impact vibratoire direct permanent lié au passage du tramway le long de l'avenue Francis de Pressensé est jugé faible à moyen. Une pose classique est envisagée au stade des études préliminaires sur cet axe. L'analyse de l'impact sera renouvelée en phase de conception. En cas d'impact trop sensible pour les résidents et salariés du secteur, le traitement de la voie pourra être adapté en prenant en compte le niveau de bruit solidien pour réduire efficacement les gênes tactiles et auditives.

Des investigations sur le pont existant ont été menées pendant la phase des études préliminaires mais n'ont pas permis de prendre une décision sur le devenir de l'ouvrage Pressensé. Le maître d'ouvrage a décidé de **prévoir, en attendant les études de conception détaillée, une enveloppe financière pour le confortement du Pont et un périmètre large de DUP permettant d'envisager tous les scénarii d'insertion (environ 25 m de part et d'autre, nécessaires également pour le poste de redressement à construire).**

Dans une volonté proactive de sécuriser le planning du projet, et notamment celui du franchissement qui sera un enjeu majeur dans les travaux, Ile-de-France Mobilités a poursuivi les réflexions sur ce Pont. Aussi, une expertise a été confiée au CEREMA fin 2023 sur la base des documents historiques de

⁷ Les seuils réglementaires admissible pour ce secteur sont de 65 dBA de jours et 60 dBA de nuit.

l'ouvrage et des investigations récentes. L'expertise rendue en mars 2024 confirme le bon entretien de l'ouvrage Pressensé mais souligne la nécessité de mener des investigations complémentaires de portance pour le tramway tout en interrogeant l'intérêt de renforcer un ouvrage centenaire (les travaux de réhabilitation, d'entretien et de renforcement sont souvent très lourds pour une structure de cet âge) dont le reliquat de durée de vie reste difficile à estimer.

Comme illustré schématiquement ci-dessous, plusieurs options restent ainsi envisageables :

- renfort préventif de l'ouvrage centenaire (ce qui n'implique pas que d'autres actions de confortement se révèlent nécessaires rapidement après la mise en service avec des fortes contraintes de réalisation au droit d'une ligne de tramway) ;
- démolition et reconstruction de l'ouvrage ;
- maintien de la RD30 sur le Pont Pressensé et construction d'un nouvel ouvrage au Sud pour le tramway.

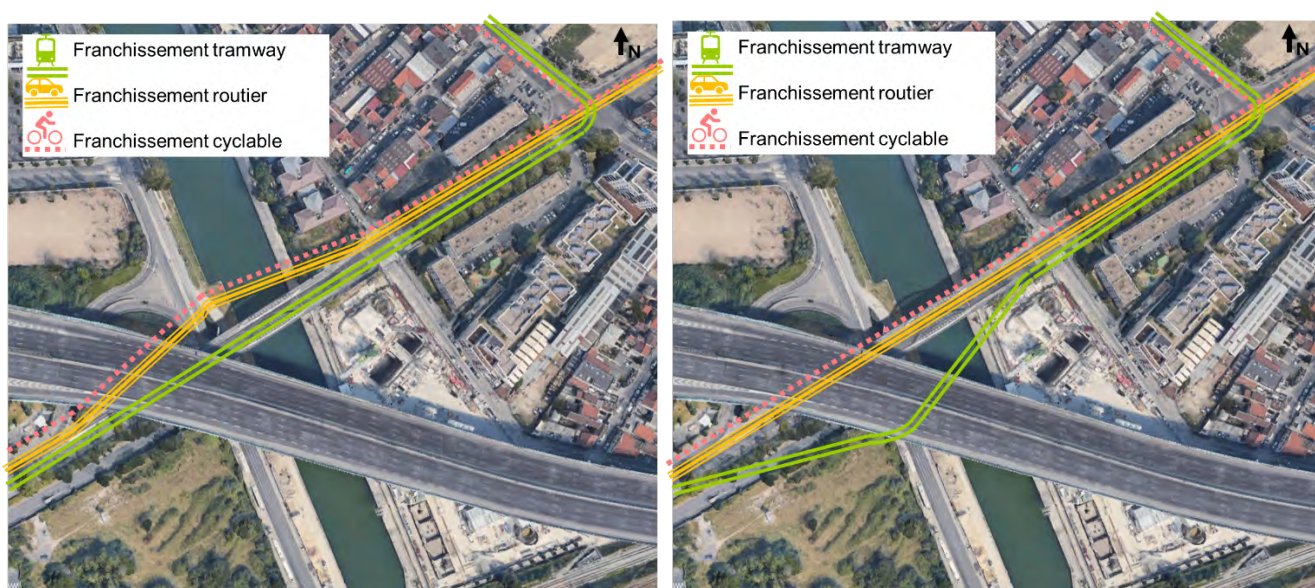


Figure 52 : Représentation schématique des options de franchissement de Pressensé (à gauche avec renfort préventif ou démolition reconstruction ; à droite avec nouvel ouvrage au Sud)

Des échanges techniques ont lieu depuis le début des études avec le département. Une réunion technique est prévue en septembre 2024 afin de présenter les résultats de l'expertise du CEREMA et convenir des scénarii à approfondir en études d'avant-projet. Une équipe de maîtrise d'œuvre dédiée au franchissement aura pour objectif de mener les investigations complémentaires nécessaires, étudier toutes les variantes possibles dans un environnement extrêmement contraint et analyser les avantages et inconvénients de chacune des variantes.

L'arbitrage sur le devenir du Pont Pressensé et l'insertion du tram T8S devra être pris en étroite collaboration avec le département et les financeurs du projet dans la prochaine phase d'étude à la lumière de considérations techniques, économiques et financières, mais aussi environnementales (impact acoustique, visuel, etc.).

Quelle que soit la décision elle ne modifiera pas le projet de manière substantielle tel que présenté à l'enquête : le principe du franchissement par l'ensemble des usages tramway + véhicules + cycles + piétons + convois exceptionnels restera le même.

Complément du Département de la Seine Saint-Denis

Le département est très attentif au devenir de cet ouvrage dans le cadre du TSsud et participe activement au suivi des études de résistance en cours et à venir.

Question :

2. Postes de redressement :

a. Pouvez-vous préciser les principes d'implantation retenus pour l'implantation des postes de redressement ? Quelles sont les dispositions prévues pour neutraliser les éventuelles nuisances (ondes électromagnétiques, interférences sonores (ronflement) ou magnétiques sur les communications, ou activités sensibles comme les groupes scolaires ?

b. Quelles sont les dispositions prises dans le cas spécifique cité par la société Icade des emprise bâties avec des activités dédiées à l'évènementiel du Parc des Portes de Paris ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Principes d'implantation retenus pour l'implantation des postes de redressement - PR (ou sous-stations électriques de traction - SST)

Les postes de redressements (PR, également appelés sous-stations électriques - SST) jouent un rôle majeur dans le fonctionnement d'une ligne de tramway. Ils permettent de transformer le courant alternatif haute tension fourni par le fournisseur d'énergie en :

- Courant continu de 750 volts (750 V CC) alimentant le tramway par la ligne aérienne de contact (LAC) et nécessaire à la traction de celui-ci ;
- Courant de basse tension (BT) pour l'alimentation de multiples équipements secondaires en ligne (signalisation, interrupteur de coupure...) et en station (éclairage, surveillance, monétique...).

Les postes de redressement sont à répartir le long de la ligne afin d'assurer une alimentation correcte du système tramway.

Les postes de redressement doivent être implantés selon les contraintes du site (dans un fuseau de 80 m maximal autour du tracé). Ils peuvent soit être en surface (émergence ou intégration dans un bâtiment), soit en souterrain ou semi-souterrain (intégration dans un talus). Ils doivent être accessibles par la route 24h/24 par un camion de chargement / déchargement, équipé de sa grue de manutention.



Figure 53 – Exemple de PR (T10, Jardin Parisien)

Les postes de redressement en surface ont une emprise d'environ 100 m² et ont deux accès : un accès matériel (via camion) et un accès pour le personnel. Afin d'offrir une qualité de confort de travail aux techniciens de maintenance, des apports de lumière naturel pourront être aménagés.

Les postes de redressement enterrés ont une emprise d'environ 130-150 m² sur une hauteur de 5 m. Ils nécessitent une trappe d'accès matériel, une trappe pour le personnel, et un système de ventilation (dont une grille d'entrée d'air).

Leur proximité avec le tracé et leur répartition homogène le long de celui-ci assure de disposer d'une tension nominale le long du tracé et évite les chutes de tension électrique. Leur implantation est prévue de sorte qu'en cas de panne de l'un d'eux, les deux autres puissent continuer à alimenter la ligne sans interruption de l'exploitation.

L'étude Energie réalisée en Schéma de Principe a conclu au besoin de **trois postes de redressement** répartis le long du tracé du T8Sud, comme suit :

- PR « La Plaine - Cokerie », à localiser dans le secteur entre le canal Saint-Denis et l'avenue du Stade de France ;
- PR « Condorcet / Montjoie », à localiser dans le secteur Nord de la rue des Fillettes, au niveau du campus Condorcet / ZAC de la Montjoie ;
- PR « Magasins généraux », à localiser dans le secteur Ouest de l'avenue des Magasins Généraux / Nord de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers.

Les possibilités d'implantation des postes de redressement seront vérifiées dans la phase d'avant-projet et pourront être modifiées le cas échéant.

Par ailleurs une **adaptation du PR « Porte de Paris »** existant localisé en extrémité Sud du T8 existant, au niveau de l'arrière-gare du terminus Saint-Denis Porte de Paris est prévue dans le cadre du prolongement.

Le schéma suivant synthétise les zones d'emplacement « idéal » de ces trois postes de redressement nécessaires sur le prolongement, ainsi que le PR « Porte de Paris » existant.



Figure 54 - Proposition des zones d'implantation des postes de redressement (PR) le long du T8 Sud

Dispositions prévues pour neutraliser les éventuelles nuisances

Concernant le sujet de Compatibilité Electro-Magnétique (CEM), les normes ferroviaires à ce sujet montrent que les seuils réglementaires sont largement respectés pour les PR Tramway, et généralement il n'est pas prescrit de protection particulière. Néanmoins, il pourrait être envisagé de prescrire des protections par écrans métalliques mis à la terre le cas échéant.

Concernant les interférences sonores, les nuisances sonores liées aux PR proviennent généralement plus du fonctionnement des climatisations/ventilations que du ronronnement des transformateurs en eux-mêmes au sein du PR. Des solutions peuvent être étudiées au cas par cas selon les implantations définitives des PR et leur environnement, en particulier les deux solutions suivantes :

- Solution préférentielle : orienter les grilles de ventilation haute (là où se trouvent les moteurs de ventilation) hors zone habitée pour éviter les nuisances ;
- En cas d'infaisabilité de la solution préférentielle : mise en place de *pièges à son* autour de ces grilles.

Les dispositions à prendre en fonction de l'implantation définitive des PR et de leur environnement seront étudiées au cas par cas dans les études d'avant-projet pour concevoir la meilleure solution de neutralisation des nuisances liées à chaque PR, en traitant la nuisance à la source.

Question :

Postes de redressement :

b. Quelles sont les dispositions prises dans le cas spécifique cité par la société Icade des emprises bâties avec des activités dédiées à l'évènementiel du Parc des Portes de Paris ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Pour rappel, les possibilités d'implantation des postes de redressement seront vérifiées dans la phase d'études ultérieures d'avant-projet et pourront être modifiées le cas échéant. En particulier, le PR « Magasins Généraux » est à implanter au niveau du secteur Ouest de l'avenue des Magasins Généraux / Nord de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers où des opportunités intéressantes pourraient se présenter à proximité (en lien avec ZAC Gare des Mines – Fillettes par exemple).

Les dispositions à prendre selon l'implantation définitive de ce PR et son environnement seront à étudier au cas par cas dans les études d'avant-projet et pourront être précisées le cas échéant.

Question :

3. a. Pouvez-vous préciser les principes d'implantation retenus pour l'implantation des sous-stations ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les postes de redressements (PR) sont également appelés sous-stations électriques (SST), il s'agit du même item constitutif du système de transport Tramway.

La confusion peut néanmoins venir du fait que dans la légende des illustrations présentant le plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête publique) seule la mention « sous-station » est indiquée et non la mention « Poste de Redressement » (pictogramme sous forme d'un pentagone orange).



Figure 55 - Extrait du plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête publique)

Les principes d'implantation développés au point 2.a précédent sont donc à prendre en compte.

Il est toutefois à noter que la localisation des différents items définie par le plan général des travaux est indicative et devra être précisée dès la phase de conception AVP, en particulier pour le PR « Magasins généraux », à localiser dans le secteur Ouest de l'avenue des Magasins Généraux / Nord de l'avenue de

la Porte d'Aubervilliers qui pourrait présenter à proximité des opportunités intéressantes (en lien avec ZAC Gare des Mines – Fillettes par exemple).

Les possibilités d'implantation des postes de redressement (i.e sous-stations) seront vérifiées lors des études d'avant-projet et pourront être modifiées le cas échéant.

Question :

b. Quelle réponse pouvez-vous faire à la demande de ICADE d'installer la sous station dans l'emprise du tramway afin de ne pas impacter les aménagements et la constructibilité de leurs emprises ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les sous-stations (ou poste de redressement) sont des locaux techniques de 100 à 150 m², essentiels au fonctionnement de la ligne, dont l'implantation doit répondre à un certain nombre de contraintes (proximité du tracé, accessibilité, répartition le long de la ligne, etc.) tel que précisé à la question 2.a.

L'exigence technique de répartir les sous-stations au fil de la ligne conduisent à rechercher une localisation dans le secteur des « Magasins Généraux ». Cette sous-station pourrait être implantée au niveau du secteur Ouest de l'avenue des Magasins Généraux / Nord de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, qui pourrait présenter à proximité des opportunités intéressantes (en lien avec ZAC Gare des Mines – Fillettes par exemple).

La recherche de localisation de la sous-station dans le secteur se fera en phase de conception détaillée, en collaboration avec les acteurs locaux et notamment ICADE et Plaine Commune, de manière à trouver les compromis pour le projet T8 et pour les activités riveraines.

Question :

4. Quelle réponse pouvez-vous apporter à la demande de ICADE de modifier l'implantation de la voie de retournement prévue rue des Fillettes pour conserver le bon fonctionnement des circulations et accès aux bâtiments du parc d'activités ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Un **périmètre de mesures conservatoires dites « d'exploitation »** est présenté dans le dossier d'enquête, notamment au Sud de la Station Front Populaire, au sein du parc d'activités des EMGP. La nécessité et le contenu de ces éventuelles mesures conservatoires restent encore à approfondir mais elles répondent au besoin de préserver l'avenir **en cas d'augmentation de la fréquentation voyageur du T8** au-delà de la mise en service.

Comme indiqué dans la thématique des stations, en cas de saturation du T8, l'allongement des rames de tramway et donc des quais de stations est une mesure générant des impacts majeurs sur le territoire. Dans ce cas, Ile-de-France Mobilités favorisera d'autres solutions comme l'augmentation de la fréquence du tramway sur les tronçons les plus chargés par la mise en place de **terminus partiels**.

Pour limiter l'impact sur les voyageurs, ces terminus partiels sont recherchés au droit des pôles d'échanges, raison pour laquelle, la station *Front Populaire* serait susceptible de devenir terminus partiel. Une voie de rebroussement **immédiatement au Sud de la station** (évitant les pertes de temps d'exploitation) permettrait à certaines rames arrivant de Saint-Denis de repartir vers le Nord pour renforcer la desserte des sections les plus fréquentées.

Si les études approfondies confirment ces mesures, **un travail collaboratif sera mené avec ICADE pour trouver le meilleur emplacement au sein des EMGP permettant de préserver les circulations et accès aux bâtiments du parc d'activités.**

Commentaires de la commission d'enquête

Il apparaît, à la lecture du dossier et des informations complémentaires fournies par le maître d'ouvrage, qu'une forte incertitude demeure sur les solutions de franchissement du Canal Saint-Denis, incertitude que les missions d'expertise menées encore récemment n'ont pas permis de lever.

Dès les études DOCP et en accord avec le Département, propriétaire de l'ouvrage, IDFM avait envisagé d'utiliser le pont Pressensé existant pour le tramway et de réaliser un ouvrage d'art au nord pour la circulation routière et les mobilités actives. Toutefois les investigations sur ce pont construit en 1921 n'ont pas permis de prendre une décision sur son devenir. La dernière expertise rendue en mars 2024 a confirmé son bon état d'entretien, mais n'a pas permis d'évaluer les coûts et contraintes d'entretien ultérieures, ni de garantir sa pérennité pour un temps suffisamment long au regard des contraintes d'exploitation du tramway. Le maître d'ouvrage, dans l'incertitude sur la durée de vie résiduelle du pont et sur les coûts d'entretien à budgéter, n'excluait pas la nécessité de procéder à sa démolition et à sa reconstruction.

D'autre part, la commission d'enquête a relevé qu'un nouvel ouvrage construit au nord du pont existant aurait des conséquences non négligeables pour les habitants d'un immeuble situé au droit du nouvel ouvrage, à une distance très faible (environ 6 mètres) de sa façade. Il lui paraît que les impacts fonciers, visuels et acoustiques ne seraient que partiellement résolus par des mesures comme l'isolement des façades, notamment lors des pics de chaleur, dont la fréquence et l'intensité ne cesseront de croître.

Ainsi la commission d'enquête souhaite vivement que le maître d'ouvrage approfondisse les études pour trouver une solution réduisant les impacts pour les riverains. Sur ce point la commission formulera ses recommandations ou réserves dans le cadre de ses conclusions.

A ce jour, la localisation précise des postes de redressement (PR ou sous-stations électriques de traction) n'est pas encore définie. Afin d'alimenter la ligne sans chute de tension, trois postes de redressement devraient être installés, selon le maître d'ouvrage. Leur emplacement définitif sera choisi en collaboration avec les acteurs locaux, notamment Plaine Commune et la société ICADE.

Concernant les nuisances éventuelles (électromagnétiques et sonores), IDFM indique que les seuils fixés par la réglementation sont largement respectés. Le cas échéant, des solutions seraient envisagées dans les études d'avant-projet pour traiter la nuisance à la source.

La commission n'a pas à ce stade d'éléments suffisants pour se prononcer. Concernant la localisation des PR, elle recommande au maître d'ouvrage de manifester la plus grande disponibilité afin de répondre aux attentes des acteurs locaux. S'agissant des nuisances électromagnétiques, elle lui recommande d'assurer une veille réglementaire spécifique afin d'anticiper et, satisfaire le cas échéant, toute évolution de la réglementation en matière de nuisances électromagnétiques.

Concernant la voie de retournement rue des Fillettes, dont la mise en place pourrait s'avérer nécessaire à la mise en place de terminus provisoires, la commission souhaite qu'un travail collaboratif soit mené avec la société ICADE pour trouver le meilleur emplacement au sein des EMGP afin de préserver à la fois la fonctionnalité de la voie de retournement et les circulations et accès aux bâtiments du parc d'activités.

➤ Les prolongements ultérieurs de la ligne

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Plusieurs propositions de prolongement de la ligne ont été évoquées, lors de la réunion publique et dans les observations déposées sur les registres.

Certaines propositions alternatives concernant le terminus formulent également le souhait que le T8S puisse être prolongé, soit vers la rue de Crimée ou encore vers Vincennes en utilisant les voies de la petite ceinture.

3 propositions sont ainsi évoquées :

- Le prolongement via la petite ceinture
- Le prolongement vers la gare d'Aubervilliers-La Courneuve
- Le prolongement entre Épinay-Orgemont et la ville d'Argenteuil

Obs@54 « Orienter l'arrière-gare du T8 vers la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, augurant de nombreuses correspondances faciles avec les différentes lignes du métro tout en désenclavant les quartiers des Buttes-Chaumont, du Père-Lachaise et de Ménilmontant. »

Obs@53 « Orienter le tramway vers l'intérieur de Paris et d'ouvrir à un potentiel prolongement vers le cœur de la ville, via la rue de Crimée – et la station de métro du même nom. »

Obs@39. « Utiliser le tracé de la Petite Ceinture pour le terminus à Rosa Parks et son avantage car cela permettrait un prolongement du T8 jusqu'à la porte de Vincennes et de dé-saturer ainsi une partie du T3. »

Obs@9 « Il serait peut-être utile de réfléchir au prolongement qui réalisable entre Épinay-Orgemont et la ville d'Argenteuil. »

Une observation suggère que soit étudié un prolongement ultérieur vers Aubervilliers Centre et vers la Courneuve.

Questions :

1. **Pouvez-vous rappeler les grands principes retenus pour définir le tracé du T8 et les réflexions pouvant amener à envisager des prolongements de cette ligne ?**
2. **Pouvez-vous apporter des réponses aux propositions des 3 prolongements évoqués :**
 - a. **Le prolongement via la petite ceinture**

- b. *Le prolongement vers la gare d'Aubervilliers-La Courneuve*
- c. *Le prolongement entre Épinay-Orgemont et la ville d'Argenteuil*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Les prolongements ultérieurs

La genèse des nouveaux projets de transports collectifs en Île-de-France est orientée par de **grands arbitrages politiques retranscrits dans les documents cadre** du secteur, en particulier le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et le Plan des Mobilités (PDM).

Leur réalisation dépend d'une **conjonction de facteurs favorables** à un moment de l'histoire : rencontre d'une **demande de transport**, d'une **opportunité de réalisation** et de la **disponibilité des financements**.

Souvent, la réalisation d'un aménagement obère la suite de l'histoire pour un projet donné. Ainsi, la baïonnette du T3b à Rosa Parks contraint la localisation du terminus du T8 Sud. De même, le positionnement du Site de Maintenance et de Remisage au bout de la branche Est de la ligne de Tramway T8 réduit le champ des possibles en termes de futurs prolongements après la mise en service du T8 Sud. Enfin, le consensus obtenu pour la localisation du nouveau terminus du T8 Sud sur le boulevard Macdonald **rend impossible un futur nouveau prolongement de cette même ligne vers la Petite Ceinture**.

Les **prolongements vers la gare d'Aubervilliers-La Courneuve ou encore vers la ville d'Argenteuil** n'ont pas été identifiés à ce stade comme réponse évidente à un besoin de déplacement ou n'ont pas encore de financement dédié pour une étude d'opportunité.

Dans tous les cas, le projet de prolongement du tramway T8 au Sud, s'il venait à être conforté par une déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Plaine Commune, aurait lui toutes les chances d'être réalisé. **Il reste aujourd'hui la priorité du maître d'ouvrage.**

Question :

1. *Pouvez-vous rappeler les grands principes retenus pour définir le tracé du T8 et les réflexions pouvant amener à envisager des prolongements de cette ligne ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Principes retenus pour définir le tracé du T8

La genèse de la ligne de Tramway T8 remonte à 1996 avec une étude démontrant l'intérêt de développer une ligne armature tramway pour renforcer la desserte du « secteur élargi de la Plaine Saint-Denis » sur la base de plusieurs constats :

- les besoins de déplacement, principalement orientés Nord - Sud entre la Plaine Saint-Denis et Paris Evangile et principalement orientés Est - Ouest dans la partie Nord entre Epinay-sur-Seine, Villetaneuse, La Courneuve, Saint-Denis et le reste du département ;

- la nécessité de soutenir le désenclavement des quartiers tels que le Franc-Moisin, les 4000 de la Courneuve, la Cité d'Orgemont ;
- le besoin global de requalification du secteur.

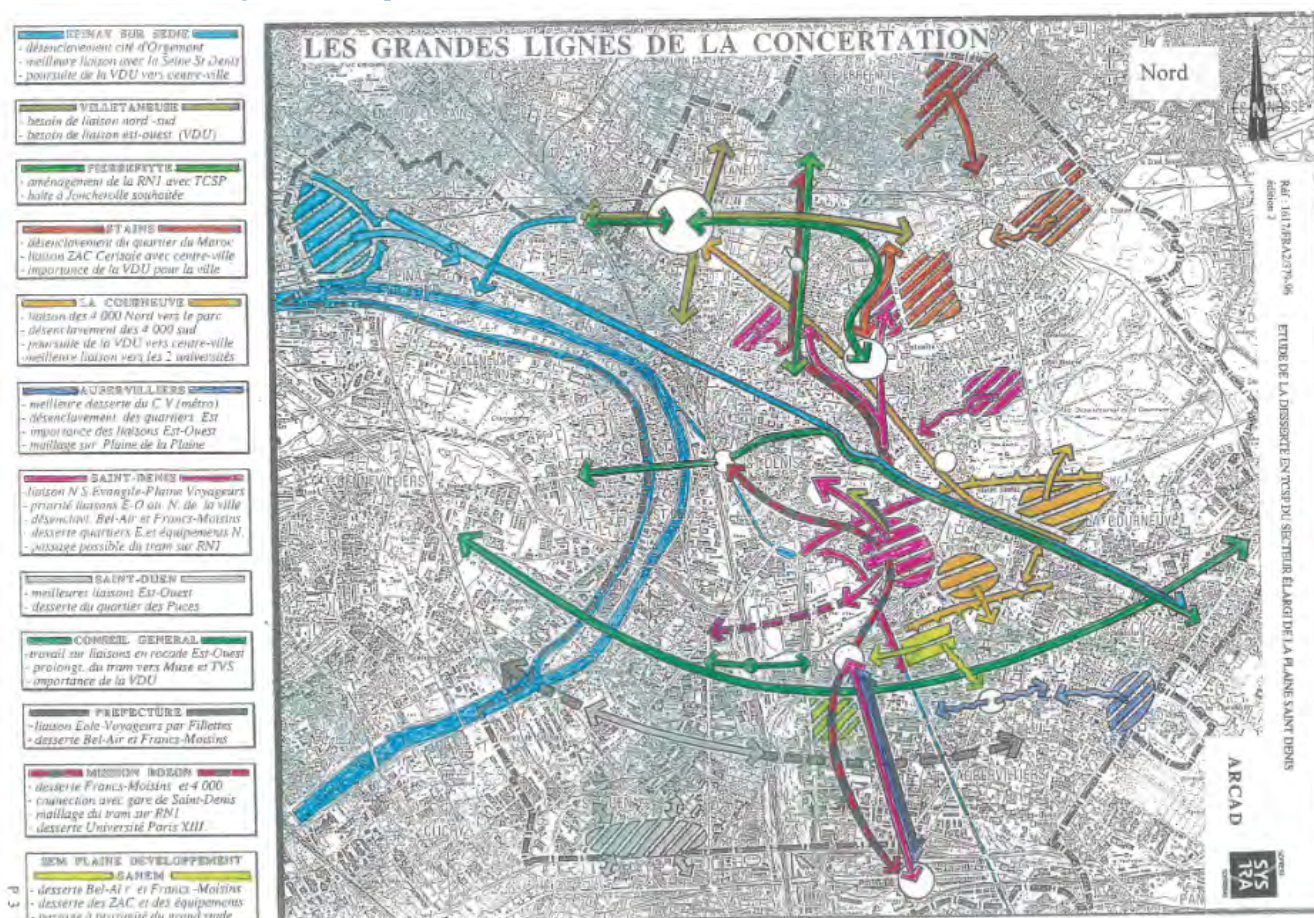


Figure 56 : Synthèse de la concertation, Etude de la desserte en transport en commun en site propre du secteur élargi de la Plaine Saint-Denis, SYSTRA-ARCAD, 1996

A l'issue de ces toutes premières études, le tracé général de l'ensemble de la ligne, représenté dans la figure ci-après, préfigure assez bien la suite de l'histoire.

La partie Nord de la ligne a bénéficié d'une déclaration d'utilité publique en décembre 2007 et la ligne de Tramway T8 actuelle a pu être mise en service en 2014.

Quelques évolutions notables entre cette première esquisse, la réalité de la ligne T8 actuelle et l'insertion retenue aujourd'hui pour le T8 Sud montrent néanmoins que la réalisation des projets s'écarte toujours des plans théoriques initiaux. En particulier **le positionnement du Site de Maintenance et de Remisage** finalement réalisé au bout de la branche de Villetaneuse (et non pas au niveau de la fourche comme initialement préfiguré) constitue aujourd'hui **une contrainte forte, à la fois pour l'exploitation quotidienne de la ligne, mais aussi pour l'ensemble des prolongements envisageables.**



Figure 57 : Tracé retenu, Étude de la desserte en transport en commun en site propre du secteur élargi de la Plaine Saint-Denis, SYSTRA-ARCAD, 1996

Cas du prolongement au Sud

Le tracé précis du T8Sud a été défini dans le cadre des Etudes Préalables et Mesures Conservatoires (EPMC) de 2015. Il a par la suite été confirmé dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de 2019.

Les variantes de tracé ont été définies **selon les enjeux de desserte** du territoire, mais également **en fonction des contraintes d'insertion, particulièrement fortes** du fait des nombreuses coupures urbaines présentes sur le corridor d'étude (autoroutes A1 et A86, canal Saint-Denis, boulevard périphérique parisien).

Les zones de franchissement de ces infrastructures étant limitées, elles orientent directement les variantes de tracé proposées. Aux deux extrémités du prolongement, les possibilités de variantes sont relativement restreintes :

- L'insertion actuelle du tramway au terminus de *Saint-Denis Porte de Paris* contraint l'orientation du prolongement. Ensuite, la desserte du quartier du Franc Moisin à Saint-Denis s'effectue en franchissant l'autoroute A1. Deux ouvrages de franchissement de cette infrastructure existent : via la rue Casanova et via l'avenue Jeanne d'Arc. Le franchissement via la rue Casanova n'a pas été retenu au moment des études amont de 2015 du fait de l'étroitesse de la voirie.
- L'arrivée à la gare de Rosa Parks nécessite le passage par la Porte d'Aubervilliers, seul franchissement du boulevard périphérique que le tramway puisse emprunter⁸. L'utilisation de la future couverture du boulevard périphérique dans le cadre du projet Gare des Mines Fillettes n'a pas été retenue au moment des études amont de 2015 compte-tenu des incertitudes sur ce projet et de la capacité insuffisante des voiries pour rejoindre l'avenue d'Aubervilliers.

Entre ces deux extrémités, deux corridors ont été envisagés représentant des orientations radicalement différentes en termes de desserte :

- Un **corridor Ouest** permettant la desserte du quartier d'affaires à proximité du Stade de France, à l'Ouest du canal Saint-Denis, ainsi que les secteurs en développement plus au Sud (secteur Cristino Garcia Landy, ZAC Montjoie, Campus Condorcet, ZAC Nozal Front Populaire, EMGP, projet Gare des Mines Fillettes). Ce corridor était encore peu dense dans sa partie Sud en termes de population et d'emplois en 2015 mais présentait un fort potentiel de développement. Deux options se présentaient pour les variantes selon le franchissement des voies du RER B : via l'avenue du Stade de France ou via le Chemin du Cornillon ;
- Un **corridor Est** permettant la desserte du centre-ville d'Aubervilliers et des secteurs autour de l'ex-RN301, notamment la ZAC Canal Porte d'Aubervilliers et le centre commercial du Millénaire. Ce secteur déjà particulièrement dense en termes de population n'était pas desservi par les modes lourds mais générait une demande particulièrement forte sur le réseau de bus. Par ailleurs, le prolongement de la ligne 12 de métro à la Mairie d'Aubervilliers (inaugurée en 2022) devait améliorer la desserte de ce secteur depuis Paris. Seules l'avenue Roosevelt et l'ex-RN301 présentaient une largeur suffisante pour accueillir le tramway sans imposer une modification trop lourde du schéma de circulation.

⁸ D'autres franchissements propres au T8 Sud ont été étudiés entre les études EPMC et le DOCP. Mais ces solutions à l'Est ou à l'Ouest de la Porte d'Aubervilliers ne se sont pas révélées intéressantes car trop coûteuses.



Figure 58 : corridors envisagés pour le T8Sud
(Etudes préalables et mesures conservatoires - EPMC, SYSTRA, sept.2015)

Sur cette base, trois variantes de tracé avaient été envisagées en 2015 pour le T8 Sud :

- La **variante A - Plaine Cornillon** qui dessert le quartier du Franc Moisin, le secteur en développement de la Plaine, le secteur Gare des Mines Fillettes et la Porte d'Aubervilliers ;
- La **variante B - Plaine Stade de France** qui diffère de la variante A par l'utilisation de l'avenue du Stade de France et l'avenue Amilcar Cabral dans le secteur de la Plaine ;
- La **variante C - Aubervilliers Centre** qui dessert le quartier du Franc Moisin, le centre-ville d'Aubervilliers jusqu'à la station Mairie d'Aubervilliers, puis les zones autour de l'ex-RN301, la ZAC du Millénaire et la Porte d'Aubervilliers.

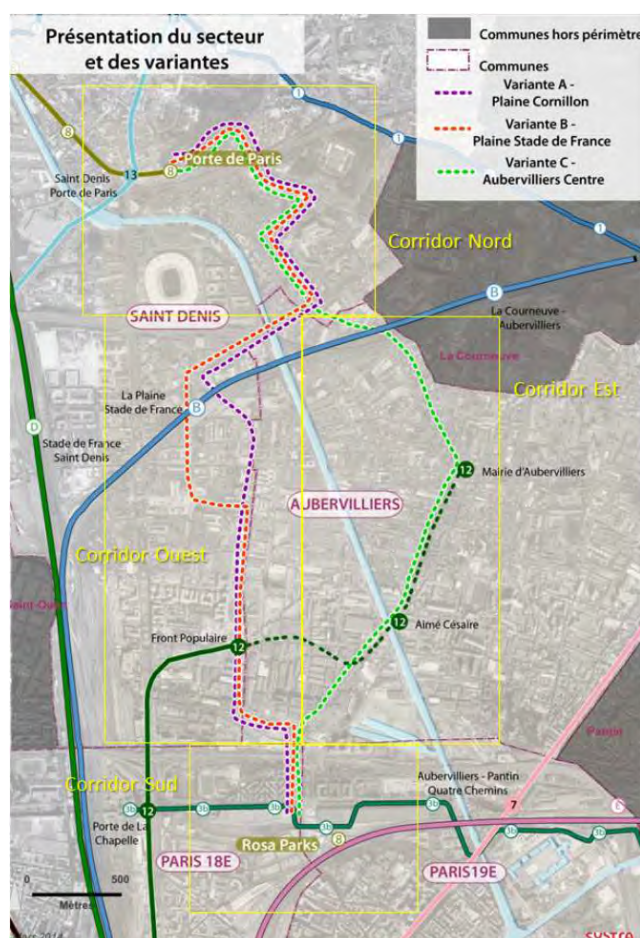


Figure 59 : Variantes de tracé étudiées pour le T8 Sud (Études préalables et mesures conservatoires, SYSTRA, sept.2015)

Les études ont conduit à écarter la variante C puis la variante B, en accord avec l'ensemble des partenaires du projet, sur la base d'une analyse multicritères détaillée dont une synthèse rapide est présentée ci-dessous.

Critères	Variante A retenue	Variante B	Variante C	Remarques
Potentiel de desserte				Var. C : Fréquentation attendue inférieure de 20%
Maillage du réseau				Var. C : Pas de maillage RER B Var. B et C : réorganisation bus plus complexe
Faisabilité technique				Var. C : Points durs mettant en question acceptabilité du projet
Exploitation				Sensiblement équivalent
Coût				Pas discriminant au stade des études amont

avantage
 inconvénient mineur
 inconvénient majeur
 inconvénient rhédbitoire
 neutre

Tableau 12 : Analyse multicritère des variantes de tracé du prolongement au sud

La variante A - Plaine Cornillon s'est imposée comme la référence pour la suite des études, jusqu'au scénario d'insertion présenté dans le dossier d'enquête unique.

Réflexions pouvant amener à envisager d'autres prolongements

La réalisation de nouvelles infrastructures de transport est d'abord guidée par le besoin de desserte qui fait l'objet d'analyses fines et régulières de la part d'Île-de-France Mobilités en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités.

De nouveaux prolongements ou d'autres projets de transport collectif pourraient encore émerger à l'avenir pour mieux répondre aux besoins identifiés sur le territoire. A ce stade, comme illustré dans les figures ci-dessous, **aucun des documents qui encadrent l'élaboration des stratégies et des plans d'investissements pour les mobilités en Île-de-France ne prévoit de nouveaux prolongements de la ligne T8.**

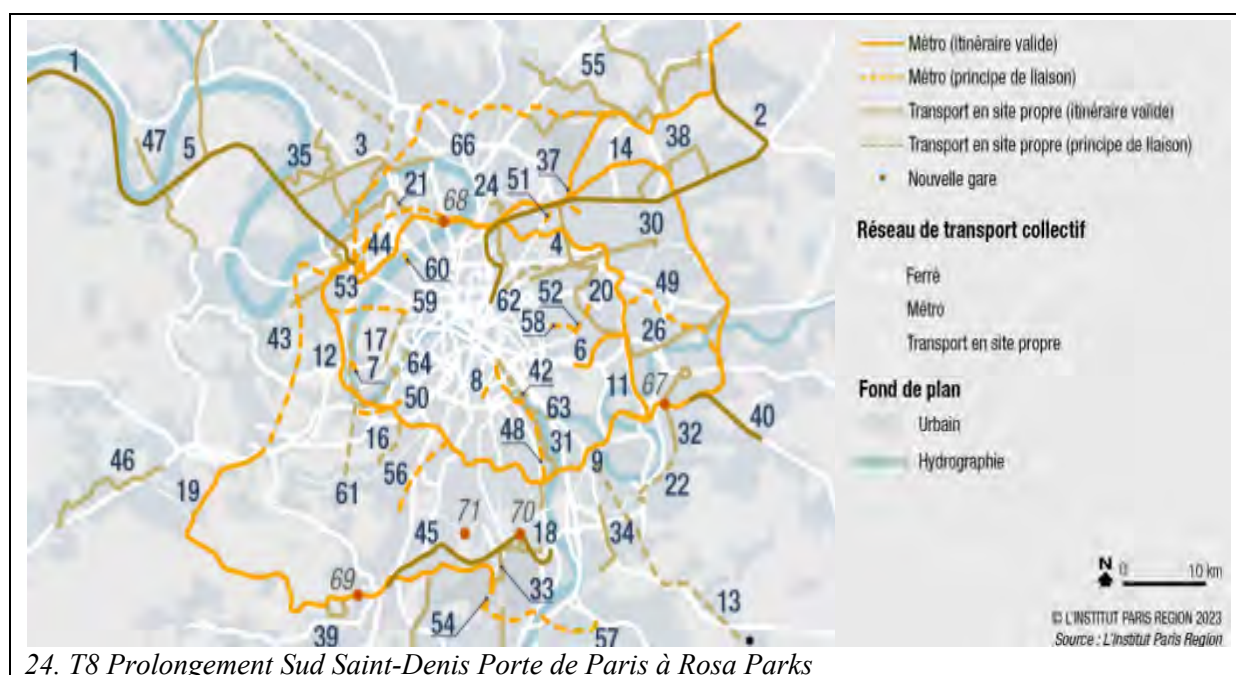


Figure 60 : Projets de transport collectif inscrits au Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental 2040
(Projet arrêté par le Conseil régional le 12 juillet 2023)

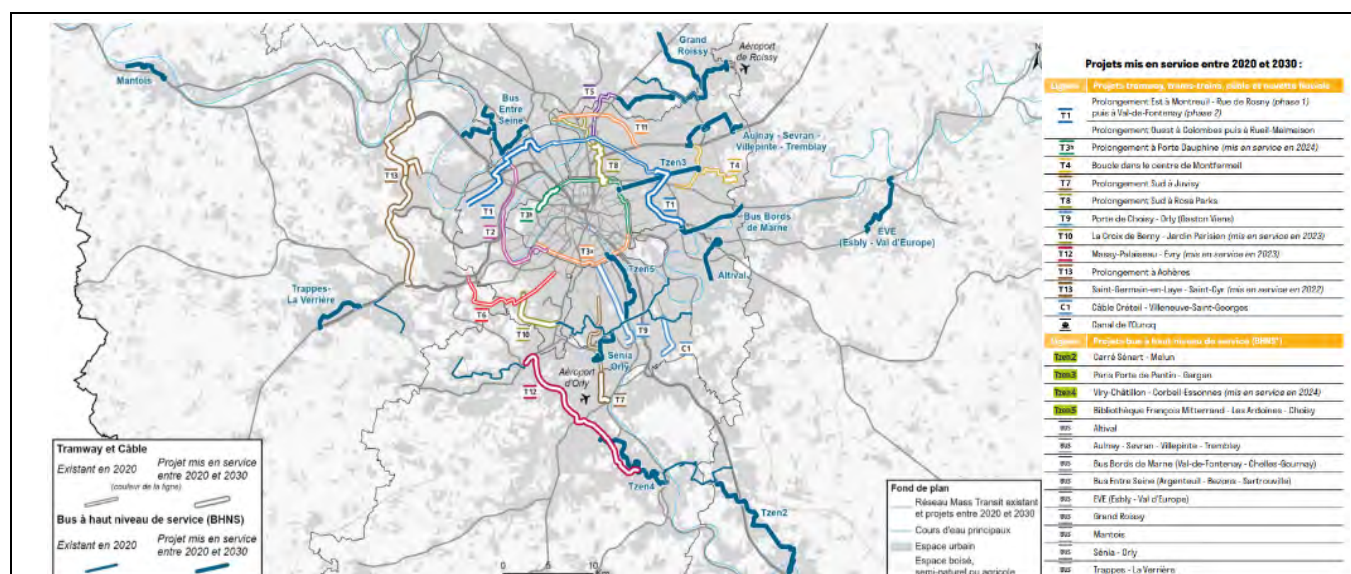


Figure 61 : Tramway, Bus à haut niveau de service et Câble à horizon 2030 du Plan des Mobilités en Île-de-France (Projet arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024)

Question :

2. Pouvez-vous apporter des réponses aux propositions des 3 prolongements évoqués :
 - a. Le prolongement via la petite ceinture

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Plusieurs variantes permettant de préserver la possibilité d'un prolongement ultérieur via la Petite Ceinture ont bien été étudiées avant que le consensus des partenaires sur la variante retenue et présentée en enquête publique (variante Boulevard Macdonald) soit sélectionnée.

Certaines variantes proposant une arrivée du tramway depuis la rue d'Aubervilliers et descendant via une rampe sur le parvis de Rosa Parks où serait implanté le terminus du T8 ont été largement approfondies puisque présentant la meilleure localisation du terminus T8 en termes d'intermodalité. Toutefois, les contraintes techniques et urbaines ont rendu ces variantes infaisables et ont été de ce fait écartées.

Les deux variantes techniquement faisables compatibles avec un prolongement sur la Petite Ceinture sont :

- Variante Gaston Tessier
- Variante Cesária Évora

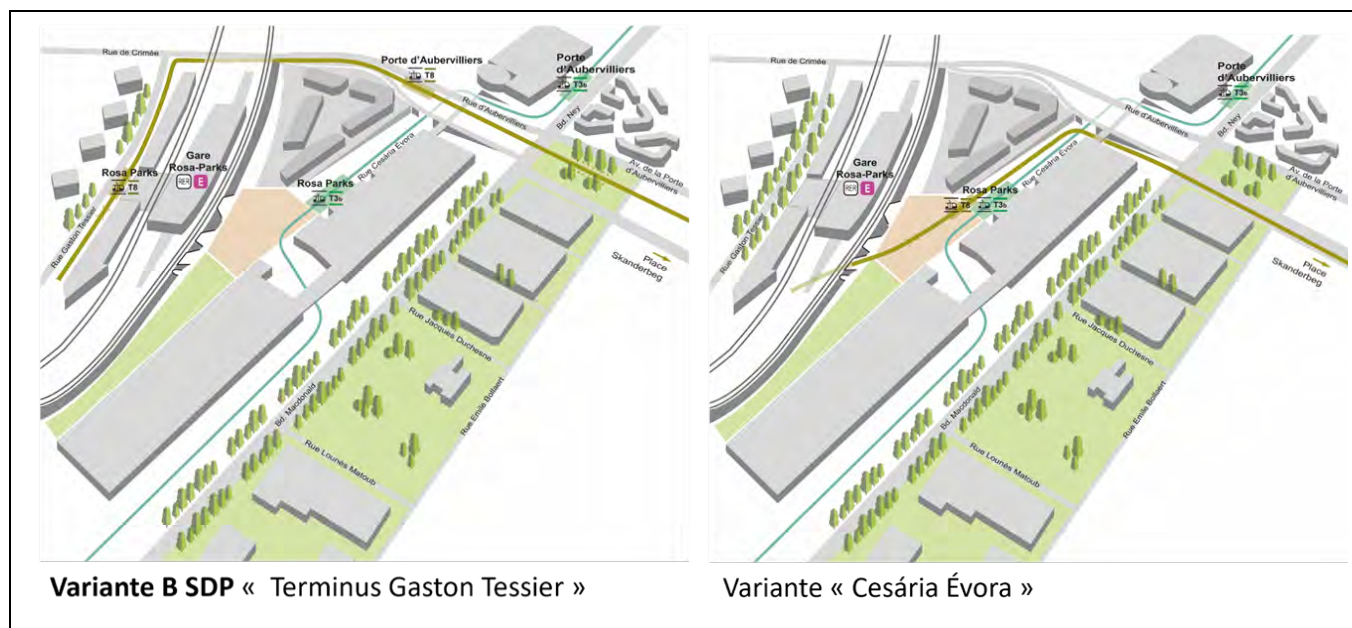


Figure 62 : Variantes de terminus étudiées permettant un prolongement ultérieur sur la Petite Ceinture

Ces variantes ont été écartées à l'issue de plusieurs itérations d'analyse multicritères dont une rapide synthèse est présentée ci-dessous pour quelques critères particulièrement sensibles.

L'analyse concernant le positionnement du terminus, qui a conduit à écarter les variantes Gaston Tessier et Cesária Évora, est détaillée au point 1.2.

Thèmes / critères	Variante Macdonald retenue (VARIANTE A SDP)	Variante Gaston Tessier (VARIANTE B SDP)	Variante Cesária Évora	Remarques
Système de transport				Terminus avec arrière gare dans tous les cas mais allongement de la ligne, croisements T3b (cas Cesária Évora) ou franchissements de carrefours complexes (cas Gaston Tessier) dégradent performances d'exploitation
Qualité des correspondances				Correspondances à niveau et bien lisibles dans tous les cas
Impact sur les conditions de circulation				Variante Gaston Tessier dégrade sensiblement le carrefour des Maréchaux
Impact sur les arbres et le paysage urbain				Impact arbre inacceptable rue Gaston Tessier. Fonctionnement des services urbains plus complexe dans variantes non retenues
Qualité de l'opération (chantier, incidences financières)				Réalisation sensiblement plus complexe et plus impactante dans les cas des variantes Cesária Évora (interruption T3b pendant plusieurs mois) et Gaston Tessier (franchissement de deux OA)
Environnement et santé humaine				Variantes non retenues génèrent des reports de trafic plus importants et dégradent qualité urbaine et paysagère du quartier

	avantage
	inconvenient mineur
	inconvenient majeur
	inconvenient rédhibitoire
	neutre
	non étudié

Tableau 13 : Analyse multicritère des variantes de terminus permettant un prolongement ultérieur sur la Petite Ceinture



Figure 63 : Carte de localisation des variantes de Terminus à Rosa Parks (Dossier d'enquête, 2024)

Aujourd'hui, le positionnement du terminus sur le boulevard Macdonald, retenu à l'issue de la séquence de concertation continue de l'automne 2022, ne permet plus d'envisager un nouveau prolongement plus loin vers le Sud via la Petite Ceinture.



Variante A SDP « Terminus Macdonald sur voirie »

Figure 64 : Variante de terminus retenue à l'issue de la concertation continue de 2022 (extrait fig2, Pièce F – partie 3)

Plusieurs arguments peuvent être considérés pour justifier et relativiser cette décision de ne pas préserver la possibilité d'un hypothétique prolongement plus au Sud :

- La ligne T8 est déjà relativement longue et son exploitation en fourche pose des contraintes particulières. Un **allongement plus important de la ligne serait préjudiciable aux performances d'exploitation et à la qualité du service** ;
- Les analyses d'Île-de-France Mobilités concluent au **faible intérêt de prolonger le T8 plus**

loin dans Paris, compte-tenu de l'offre très dense de transport en commun sur le secteur, et de l'existence de **nombreux itinéraires plus performants** qui seraient privilégiés par les usagers pour rejoindre Rosa Parks, comme illustré dans la carte ci-dessous ;

- Un tel prolongement n'apparaît pas comme prioritaire dans les politiques publiques actuelles.

Le protocole-cadre entre la Ville de Paris et SNCF Réseau concernant la Petite Ceinture à Paris autorise la Ville de Paris à concevoir et mettre en œuvre des aménagements sur ces emprises, dans le respect de plusieurs conditions, et en particulier celle de la réversibilité des aménagements à des fins non ferroviaires :

- sentiers de promenade visant à faire découvrir la richesse de la flore et de la faune des friches ferroviaires ;
- espaces ponctuels de type « jardin partagé » ;
- sanctuarisation de certains espaces à fins de réensauvagement.

Sur cette base, la Ville de Paris a financé et réalisé de nombreux aménagements sur différentes sections de la Petite Ceinture. Une **nouvelle promenade urbaine a d'ailleurs été ouverte en 2022 sur la section située au Sud du pôle d'échanges de Rosa Parks, à l'Est de la rue Curial**.

Ces aménagements sont cohérents avec les dispositions prévues dans le future Plan Local d'Urbanisme Bioclimatique de la Ville de Paris (illustré ci-dessous) :

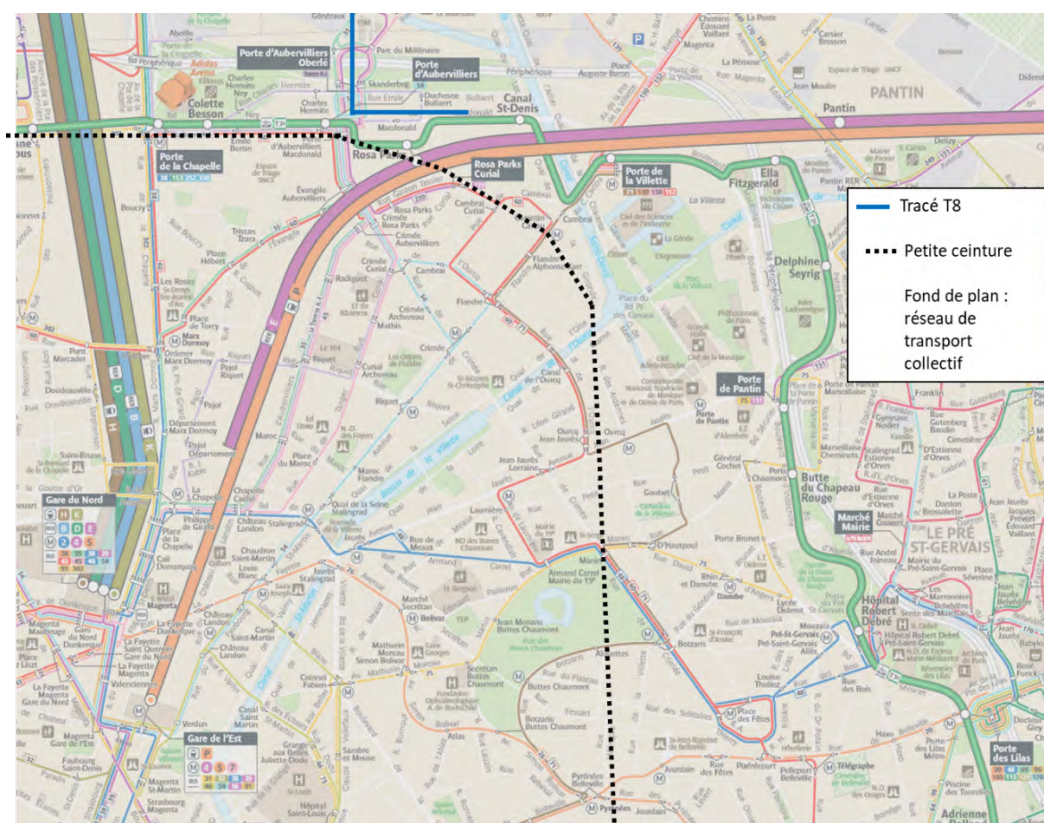


Figure 65 : Carte de localisation du T8Sud et de la Petite Ceinture dans le réseau de transport collectif

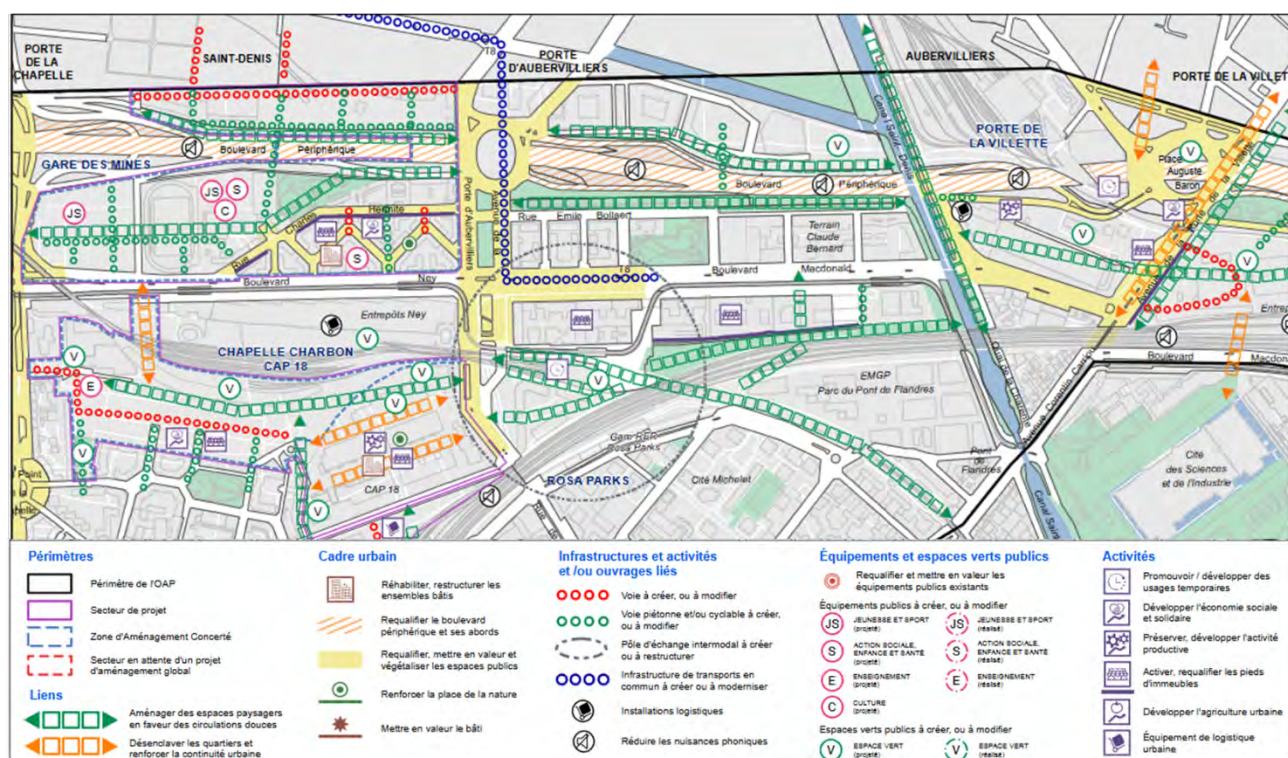


Tableau 14 : Extrait de l'OAP Paris Nord-Est du Plan Local d'Urbanisme Bioclimatique de la Ville de Paris

Compléments de la Ville de Paris :

Les questions dépassent largement le projet présenté. Il est rappelé que la Petite Ceinture appartient à la SNCF. Quelques portions ont été aménagées par la Ville de Paris pour en faire des espaces végétalisés ouverts aux seuls piétons, par convention, avec obligation de restitution de l'état d'origine. La SNCF n'a jamais souhaité la cession ou l'usage ferroviaire autre que pour ses propres besoins.

Par ailleurs, au début des années 2000, le choix d'aménagement du tramway T3a a été porté sur les boulevards des Maréchaux et non sur la Petite Ceinture du fait de la vétusté des installations et surtout des difficultés d'accessibilité.

Dans le 19^e, plusieurs portions sont en sous-terrain ou en aérien au-dessus des chaussées.

Au niveau de la station de métro *Corentin Cariou*, la largeur de la voie ferrée est inférieure à 9 mètres, insuffisante pour la création d'une station. De même, la distance entre la plateforme ferroviaire et la façade de l'immeuble du 160 avenue Corentin Cariou ou des immeubles de la rue Rouvet est inférieure à 3 mètres, rendant les prescriptions en matière de contrainte acoustique et vibratoire extrêmement complexes.

La rue de Crimée est une artère passante, avec la circulation de bus. D'une largeur de seulement 20 mètres à partir de la rue de l'Ourcq, le gabarit ne permettrait pas d'implanter un tramway sans supprimer l'intégralité des autres modes de déplacements et aurait potentiellement un impact majeur sur les arbres.

Question :

Pouvez-vous apporter des réponses aux propositions des 3 prolongements évoqués :

b. Le prolongement vers la gare d'Aubervilliers-La Courneuve

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Historiquement, la possibilité que le tracé du T8Sud passe par un corridor Est, plus proche de la gare d'Aubervilliers – La Courneuve a été étudiée. Pour mémoire, trois variantes de tracé avaient en effet été envisagées en 2015 pour le prolongement du T8 vers le Sud :

- La **variante A - Plaine Cornillon** qui dessert le quartier du Franc Moisin, le secteur en développement de la Plaine, le secteur Gare des Mines Fillettes et la Porte d'Aubervilliers ;
- La **variante B - Plaine Stade de France** qui diffère de la variante A par l'utilisation de l'avenue du Stade de France et l'avenue Amilcar Cabral dans le secteur de la Plaine ;
- La **variante C - Aubervilliers Centre** qui dessert le quartier du Franc Moisin, le centre- ville d'Aubervilliers jusqu'à la station Mairie d'Aubervilliers, puis les zones autour de l'ex-RN301, la ZAC du Millénaire et la Porte d'Aubervilliers.

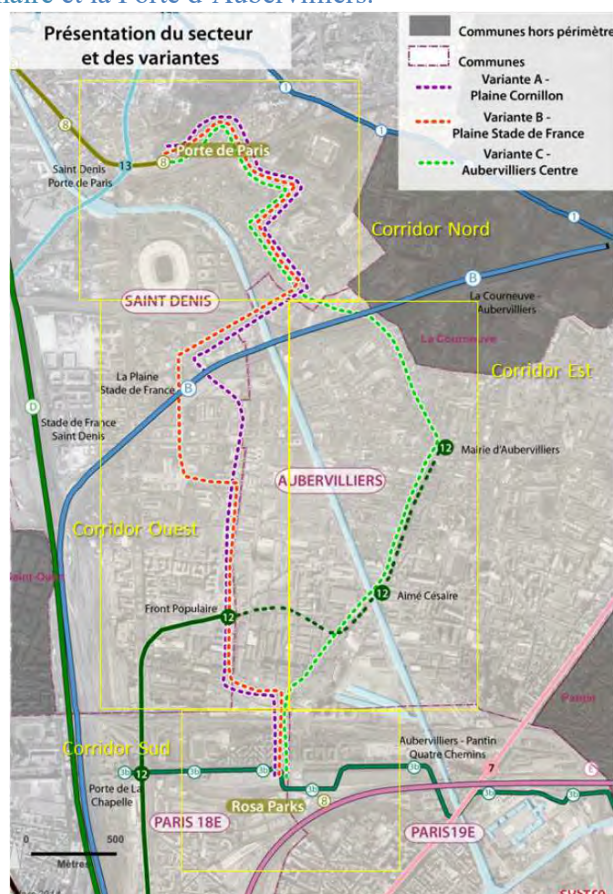


Figure 66 : Variantes de tracé étudiées pour le prolongement du Tramway T8 au Sud (Etudes préalables et mesures conservatoires - EPMC, SYSTRA, sept.2015)

Les études ont conduit à écarter la variante C puis la variante B, en accord avec l'ensemble des partenaires du projet, sur la base d'une analyse multicritère détaillée dont une synthèse rapide est présentée ci-dessous.

Critères	Variante A retenue	Variante B	Variante C	Remarques
Potentiel de desserte				Var. C : Fréquentation attendue inférieure de 20%
Maillage du réseau				Var. C : Pas de maillage RER B Var. B et C : réorganisation bus plus complexe
Faisabilité technique				Var. C : Points durs mettant en question acceptabilité du projet
Exploitation				Sensiblement équivalent
Coût				Pas discriminant au stade des études amont

	avantage
	inconvenient mineur
	inconvenient majeur
	inconvenient rédhibitoire
	neutre
	non étudié

Tableau 15 : Analyse multicritère des variantes de tracé du T8 Sud

Plus qu'un nouveau prolongement du T8 vers le centre d'Aubervilliers et vers la Courneuve, la proposition formulée dans le cadre de l'enquête publique amènerait davantage à s'interroger sur l'opportunité d'un nouveau projet renforçant la desserte de ce secteur.

La carte ci-dessous présente le réseau de transport en commun actuel sur ce secteur. Celui-ci bénéficie de plusieurs lignes structurantes principalement orientées Est - Ouest : il s'agit du RER B, du Tramway T1 et des lignes de Métro 7 et 12.



Figure 67 : Extrait de la carte du réseau de transport en commun – Secteur Aubervilliers La Courneuve

Comme le montre la carte ci-contre, près les analyses conduites dans le cadre projet T8Sud, le projet vient d'ailleurs allager en partie la fréquentation de taines de ces lignes : RER B, Tramway et Métro 13.

Un potentiel nouveau projet destiné à renforcer le maillage Nord Sud du réseau dans ce secteur, encadré en pointillé dans la carte, pourrait encore être étudié.

Toutefois, les analyses de besoins portées jusqu'à présent par Île-de-France Mobilités n'ont pas conduit à identifier un tel projet à ce stade.

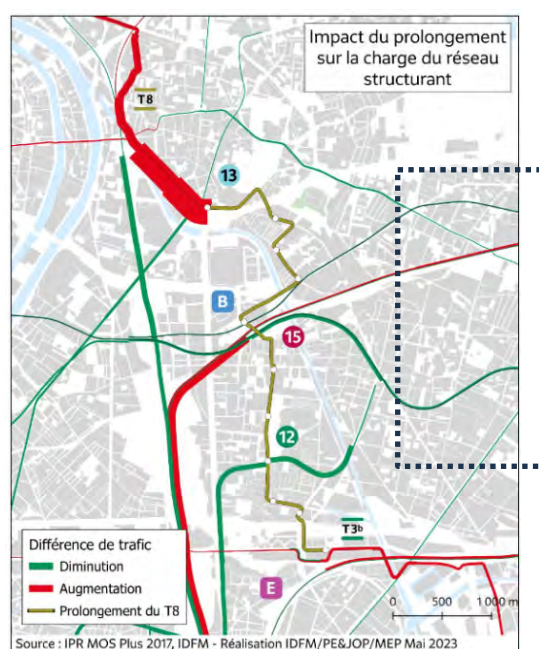


Figure 68 : Effet du prolongement du T8 sur les niveaux de charge des lignes encadrantes, à l'heure de pointe du matin (Dossier d'enquête T8Sud, 2024)

Question :

Pouvez-vous apporter des réponses aux propositions des 3 prolongements évoqués :
c. Le prolongement entre Épinay-Orgemont et la ville d'Argenteuil

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le terminus « Épinay-Orgemont » de la branche Ouest du Tramway T8 est actuellement localisé à Epinay-sur-Seine.

Le Maire d'Epinay-sur-Seine a sollicité Ile-de-France Mobilités en septembre 2022 puis en novembre 2023 pour étudier « un **nouveau projet de prolongement vers l'Ouest** et le département voisin du Val d'Oise, afin de désengorger le trafic routier au Nord-Ouest de la Seine-Saint-Denis ». Il propose d'étudier un prolongement au Nord, par la rue de Marseille.

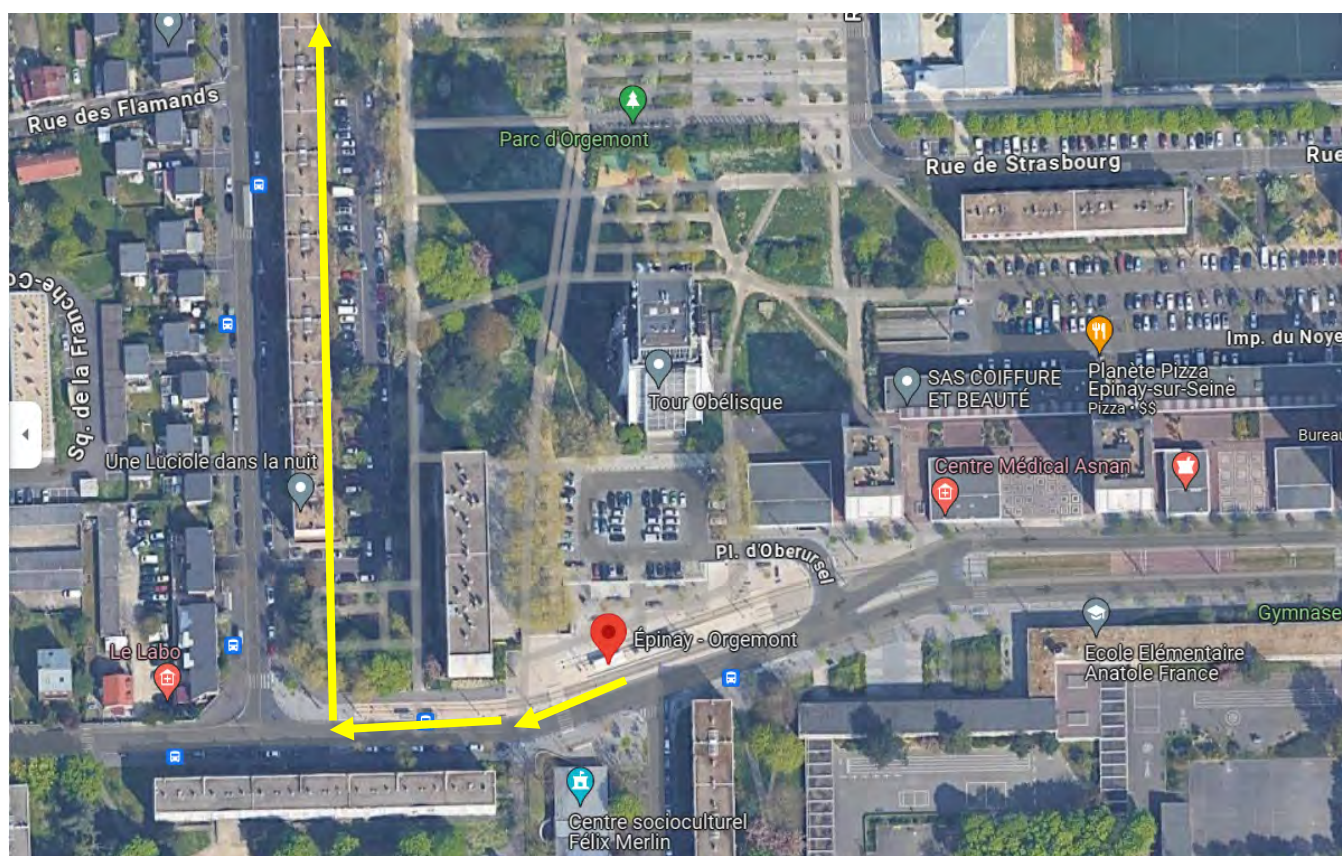


Figure 69 : Localisation du Terminus Epinay-Orgermont du T8 actuel (branche Ouest) et itinéraire de prolongement potentiel

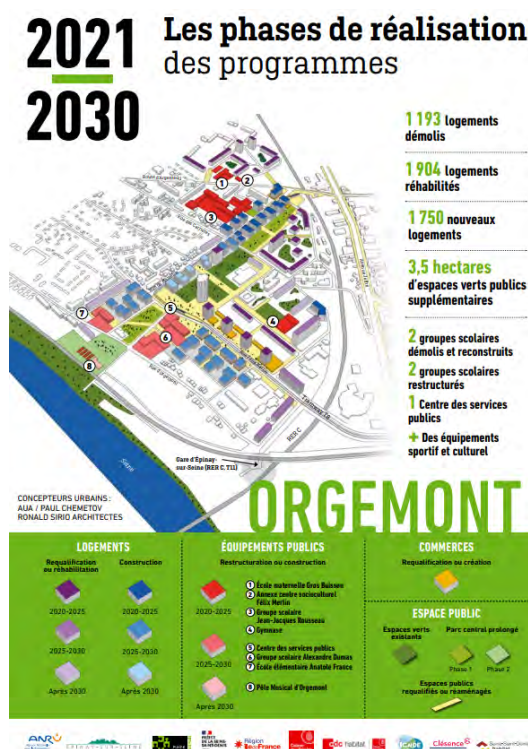
Cette ambition s'articule avec le projet urbain soutenu par la Ville dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) sur le secteur.

La Ville considère que le prolongement du tramway permettrait d'amorcer le prolongement vers le Val d'Oise et de toucher près de 12 000 habitants supplémentaires dans un rayon de 500 mètres parmi lesquels des habitants d'Argenteuil et de Saint-Gratien.

Dans un courrier de janvier 2023, Ile-de-France Mobilités a indiqué être favorable à ce que les études puissent être discutées avec l'Etat et la Région dans le cadre du Contrat de Plan Etat – Région 2023-2027.

Ces études d'opportunité, **indépendantes du projet de prolongement T8 au Sud** qui fait l'objet de la présente enquête, ne sont pas encore financées.

Figure 70 : Extrait du dossier de communication sur le NPNRU du quartier Orgemont (Ville d'Epinay-sur-Seine)



Commentaires de la commission d'enquête

En réponse aux observations portant sur des prolongements ultérieurs de la ligne, le maître d'ouvrage indique, à juste titre, que la genèse de nouveaux projets de transport collectif est orientée par des arbitrages politiques, retranscrits dans les documents cadres tels que le SDRIF et le Plan des mobilités.

A ce jour, d'éventuels prolongements ne sont pas prévus dans les documents cadres et les études préalables nécessaires ne sont pas budgétées, souligne IDFM. En l'état actuel, le seul prolongement qui, en cas de décision politique, pourrait être réalisé grâce à des aménagements compatibles avec les infrastructures et à un coût limité, est celui vers Epinay-Orgemont.

Quant aux observations invitant IDFM à garder ouverte la possibilité de prolonger le T8Sud vers l'intérieur de Paris, la commission juge recevables les réponses du maître d'ouvrage et les informations complémentaires de la Ville de Paris.

La commission considère les réponses du maître d'ouvrage parfaitement motivées.

Synthèse du thème 1

Le maître d'ouvrage a longuement exposé les avantages et les inconvénients des différentes variantes du tracé et du terminus, recourant à de nombreuses illustrations (photos, schémas et plans). Il a fait une analyse multicritère détaillée de chaque itinéraire alternatif, le comparant au scénario retenu. Les tableaux synthétiques sont particulièrement éclairants et ont convaincu la commission d'enquête que le tracé et le terminus proposés étaient les plus à même de répondre aux enjeux de desserte du territoire et d'insertion urbaine.

En revanche, la commission regrette que la solution de franchissement du Canal Saint-Denis n'ait pas été suffisamment étudiée, au regard notamment de l'impact sur un immeuble d'habitation situé à faible distance d'un futur ouvrage au nord de l'actuel pont Pressensé. Elle constate en outre qu'une troisième option, qui n'a pas été présentée dans le dossier d'enquête publique, semble être moins impactante pour les habitants de l'immeuble, sis au droit de l'ouvrage d'art, et pour le calendrier des travaux. Ainsi, la lumière des options présentées à ce stade et des effets importants constatés sur son environnement d'un nouvel ouvrage au nord du pont de Pressensé, la commission d'enquête engage la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ses études, afin d'examiner lors de la phase ultérieure les alternatives possibles et de parvenir à une solution de franchissement permettant de limiter les impacts temporaires et définitifs, tant fonciers, sonores, visuels que financiers.

Concernant les postes de redressement dont la localisation sera précisée dans des études à venir, la commission souhaite qu'IDFM travaille en concertation avec les acteurs locaux. Elle devra aussi assurer une veille réglementaire spécifique sur les ondes électromagnétiques afin d'anticiper toute évolution de la réglementation intervenant avant l'obtention des autorisations définitives.

Enfin, la fréquentation du prolongement sud du T8 apparaît acquise, aux vues des études menées sur le sujet et de l'attente forte manifestée par les collectivités et le public. IDFM a été invité à se prononcer sur les propositions d'allongement des quais des stations et d'une nouvelle augmentation du SMR pour préserver l'avenir. Ces propositions sont estimées irréalisables pour la quasi-totalité des stations existantes ou à venir tandis que le calibrage de l'extension du SMR est jugé suffisant pour garder une marge de manœuvre en cas de mise services partiels afin de répondre à des besoins accrus sur certains tronçons. La maîtrise d'ouvrage est dès lors invitée à poursuivre l'analyse de ses propositions lors de l'enquête et à anticiper, à titre conservatoire, toute mesure permettant de faire face à une augmentation forte de la fréquentation.

Thème 2 : Les travaux (impacts temporaires)

Ce thème a fait l'objet d'un nombre plutôt modeste d'observations, une dizaine environ en comptant les registres et la réunion publique. Est-ce parce que les habitants de ces quartiers en pleine mutation ont l'habitude des travaux ? Trois personnes expriment en effet une grande lassitude face aux multiples chantiers dont les riverains subissent les désagréments depuis des années. Pour éviter les nuisances pendant les travaux et par la suite quand le tram sera en service, certaines (obs @22 et @23) proposent un tracé alternatif dans des zones moins résidentielles. Une autre (obs @25) affirme que c'est l'une des raisons de son opposition au projet.

Les autres contributions s'attachent au calendrier des travaux, à l'information des riverains, à la circulation des automobilistes, cyclistes et piétons, au stationnement et au maintien de l'activité. A noter en particulier, que dans une longue contribution, la société ICADE, propriétaire du Parc des Portes de Paris (ancien site des EMGP, 44 ha) consacre un chapitre détaillé à la phase chantier.

➤ Le calendrier de réalisation

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et des questions posées par la commission d'enquête

Le prolongement du tram T8 au sud était très attendu, ce que font remarquer certaines observations (« *plus de dix ans de retard* », « *un tramway nommé désir* », « *on attend avec impatience* »...). Une observation (@39) rappelle que le projet avait déjà été évoqué dans le dossier de candidature aux Jeux olympiques de 2012, mais considère toutefois que « *le temps consacré pour améliorer le projet entre la consultation publique et l'enquête publique a permis d'aboutir à un projet de grande qualité* ».

Les participants demandent des précisions sur ce chantier d'envergure qui va durer plusieurs années. « *Je suis le président du comité Porte de Paris. Je voudrais connaître le phasage précis des travaux. Le boulevard Paul-Vaillant-Couturier connaît une circulation très importante. Je voudrais savoir combien de temps dureront les travaux sur l'aménagement entre la Porte de Paris et la rue des Fillettes. Il y a des parkings privés à cet endroit. Comment les riverains feront-ils pour se garer ?* » (un participant de la réunion publique)

« *On suppose que les travaux vont démarrer sur plusieurs tronçons. Il y aura une partie qui va partir de Rosa Parks, une partie qui partira de la Porte de Paris. Est-ce qu'il y aura des chantiers intermédiaires ?* » (un participant de la réunion publique)

« *Vous annoncez une livraison du tram en 2031. A quel point cette information est-elle fiable ?* » (un participant de la réunion publique)

Questions :

1. ***Pouvez-vous indiquer le phasage des travaux ? Peut-on établir un calendrier d'ensemble, décomposé en phases ? Quelles sont les dates (même approximatives) et la durée des chantiers affectant les différents secteurs, y compris celui du SMR ?***
2. ***Dans quelle mesure une livraison du tramway en 2031 est-elle assurée ?***

3. *Pouvez-vous détailler en particulier les travaux concernant le franchissement du canal Saint Denis (viaduc de l'A86, pont Francis de Pressensé actuel sur lequel devrait passer le tram et nouvel ouvrage routier prévu dans le projet) ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Calendrier de réalisation

Le phasage des travaux, y compris sur le SMR, n'est arrêté qu'à l'issue des études détaillées actant le programme de l'opération et les principes d'organisation du chantier. Certaines modalités opératoires ne sont connues qu'une fois les entreprises de travaux notifiées. Toutefois, les maîtres d'ouvrage s'appuieront sur leur expertise pour définir au plutôt le phasage et en informer la population et les riverains des travaux à venir sur leur secteur.

La livraison du tramway en 2031, estimée tenant compte des durées des autorisations réglementaires, de la complexité du chantier et des phases stratégiques d'essais et marche à blanc, est l'objectif poursuivi par le MOA et annoncé dans le dossier d'enquête, **sous réserve de l'obtention des financements et des éventuels aléas qui pourraient survenir.**

La consistance des travaux du franchissement du canal Saint-Denis et le calendrier associés seront définis lors des études de conception à venir en fonction de la solution retenue. Ce chantier d'envergure contraint par le maintien au maximum de la circulation routière et les exigences des canaux de Paris, pourrait se dérouler ainsi : installation du chantier, approvisionnement des matériaux, réalisation des ouvrages, tests et mise en service.

Question :

1. *Pouvez-vous indiquer le phasage des travaux ? Peut-on établir un calendrier d'ensemble, décomposé en phases ? Quelles sont les dates (même approximatives) et la durée des chantiers affectant les différents secteurs, y compris celui du SMR ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Pour rappel, le **planning directeur du T8Sud** indiqué dans le dossier d'enquête est le suivant :



Figure 71 : Planning directeur simplifié du T8Sud (Dossier d'Enquête, 2024)

Après l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), les travaux préparatoires et le déplacement des réseaux concessionnaires pourraient commencer (en 2026, selon le calendrier prévisionnel).

Suivront ensuite les travaux d'infrastructures et d'aménagements urbains (en 2027, selon le calendrier prévisionnel).

Une fois les travaux d'insertion achevés, une phase d'essais des infrastructures et du matériel roulant et de formation des conducteurs est nécessaire. Cette phase essentielle permet le démarrage de la marche à blanc pendant laquelle l'exploitant teste l'offre de service nominale et les modes dégradés avant la mise en service, prévue pour l'horizon 2031.

La durée de chaque chantier ne pourra être calibrée qu'en fonction des études à venir d'Avant-Projet (AVP) en 2025, puis de Projet (PRO) en 2026 qui actent le programme de l'opération et les principes d'organisation du chantier : allotissement des travaux et donc nombre d'entreprises qui interviennent, nombre et localisation des fronts de chantier, enchaînement des tâches, phasage du chantier, etc. Certaines modalités opératoires ne sont connues qu'une fois les entreprises de travaux notifiées, ce sont elles qui proposent les déviations d'itinéraire et la signalétique, par exemple.

Les maîtres d'ouvrage s'appuieront sur leur expertise dans la conduite de chantiers d'envergure pour anticiper cette réflexion et en informer la population et les riverains des travaux à venir sur le court et moyen terme.

UN CHANTIER MAÎTRISÉ

T8Sud - Réunion publique du 29.05.2024 34



Figure 72 : Les étapes type d'un chantier de tramway (Support de la réunion publique T8Sud du 29/05/2024)

Site de maintenance et de remisage (SMR)

Les travaux d'extension et adaptation du SMR s'inscrivent dans le **planning directeur ci-dessus**, avec les contraintes calendaires suivantes :

- l'extension de l'atelier de maintenance fait l'objet d'une procédure ICPE dont l'instruction conditionne le démarrage des travaux ;
- l'extension du remisage nécessite la libération des emprises aujourd'hui occupées au Sud du site (tout comme sur la ligne, les premiers déplacements des concessionnaires pourraient intervenir **dès 2026**) ;
- les travaux du SMR peuvent se dérouler de manière relativement indépendante du reste de la ligne, même si le raccordement des systèmes est nécessaire ;
- la finalisation des travaux de voie ferrée et des équipements (signalisation, électricité, ...) et la réalisation des essais conditionnent l'arrivée des rames au SMR ;
- le maintien de l'exploitation du T8 en service sera recherché sur toute la durée des travaux y compris lors du basculement du Poste de Contrôle Ligne (PCL) existant sur le nouveau PCL ;
- une fois l'extension du SMR mise en service et les premières rames arrivées, les essais dynamiques sur le T8 existant et le prolongement pourront démarrer en vue d'une **mise en service en 2031**.

Question :

2. *Dans quelle mesure une livraison du tramway en 2031 est-elle assurée ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La mise en service en 2031 est l'objectif poursuivi par le MOA et annoncé dans le dossier d'enquête, sous réserve de l'obtention des financements et des éventuels aléas qui pourraient survenir.

Le calendrier prévisionnel du projet est estimé à ce stade en tenant compte des autorisations réglementaires nécessaires (au titre des codes de l'environnement, de l'urbanisme, du patrimoine, de l'expropriation pour cause d'utilité publique...), de la complexité du projet (notamment la réalisation des ouvrages d'art et de l'ensemble de l'infrastructure tout en maintenant au maximum les conditions de circulation) et des interfaces avec les projets connexes. Les phases stratégiques d'essais, formation de conducteurs et marche à blanc avant la mise en service ont également été prises en compte. Enfin, Ile-de-France Mobilités s'est également appuyée sur son retour d'expérience sur des projets et chantiers similaires pour ajuster ce calendrier.

Les études de conception détaillée confirmeront le calendrier de réalisation qui sera approuvé dans le Dossier d'Avant-Projet par Ile-de-France Mobilités. Ce calendrier objectif deviendra la feuille de route des financements à débloquer, mais reste tout de même assujéti aux aléas imprévisibles propres aux projets d'une telle envergure.

Question :

3. *Pouvez-vous détailler en particulier les travaux concernant le franchissement du canal Saint Denis (viaduc de l'A86, pont Francis de Pressensé actuel sur lequel devrait passer le tram et nouvel ouvrage routier prévu dans le projet) ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les principes d'intervention seront arrêtés lors des études de conception ultérieures, en fonction des choix techniques retenus pour le franchissement du canal.

Compte tenu des piles du viaduc de l'A86, **deux ouvrages de franchissement sont nécessaires** pour accueillir tous les usages (tramway, VL, modes doux). La solution retenue dans le dossier d'enquête consiste à faire passer le T8Sud par le Pont Pressensé et créer un nouvel ouvrage au Nord pour la RD30 et les modes doux. Cette répartition d'usages permet de limiter les croisements et donc de favoriser les continuités et la performance du tram.

Des incertitudes demeurent néanmoins sur le devenir du **Pont Pressensé** : plusieurs options restent envisageables. L'arbitrage sera acté avec le département 93 et les financeurs à l'issue des études détaillées à venir :

- Renfort préventif de l'ouvrage centenaire ;
- Démolition et reconstruction de l'ouvrage ;
- Maintien de la RD30 sur le Pont Pressensé et construction d'un nouvel ouvrage pour le tramway.

Quelle que soit l'option retenue, des travaux d'envergure sont nécessaires au droit de la RD30 pour aboutir au franchissement du canal par tous les usages. Les travaux intégreront dans la mesure du possible, les contraintes de fonctionnement liées aux infrastructures environnantes (RD30, RD24, A86, canal, ...). De manière générale, le déroulement du chantier pourrait se dérouler ainsi (*cf. principes d'intervention rappelés dans la réponse 11 sur le chantier du Pont Pressensé du thème 2 : Les travaux*) :

- **Installation des emprises chantier**, notamment de la base-vie et des zones de stockage ;
- Aménagement des **surfaces d'installation de chantier** et pistes d'accès sécuritaires ;
- **Gestion de la circulation** aux abords du chantier, recherchant à maintenir à tout moment la continuité de la circulation de la RD30 et de la RD24 par un phasage approprié ;
- **Approvisionnement** du chantier et **évacuation** des déblais ;
- Mise en place des mesures permettant de maîtriser les **impacts environnementaux** ;
- **Réalisation des ouvrages** : fondations des culées et des piles, fabrication des pièces de la structure, assemblage et pose, installation des éléments de finition (garde-corps, trottoirs, revêtements de surface dont la plateforme tramway...) ;
- **Essais et mise en service** des ouvrages : afin de maintenir la circulation sur la RD30, il est envisagé un phasage des travaux particuliers, de sorte à construire un premier ouvrage sur lequel la circulation serait basculée puis réaliser le second ouvrage. Cette planification phasée allonge la durée du chantier mais garantit la continuité du franchissement du canal pour tous les usagers.

Il est envisagé à ce jour un délai global d'exécution des travaux entre 30 et 36 mois en fonction du type de solution envisagée, incluant une période de préparation des travaux de 2 - 3 mois, les travaux de franchissement de 18 à 24 mois puis les travaux d'aménagement urbain et du système de transport de 4 à 6 mois.

La consistance et le phasage des travaux ainsi que le calendrier associé seront définis lors des études de conception à venir en fonction de la solution technique qui sera retenue.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que la maîtrise d'ouvrage n'est pas en mesure, en l'état actuel du projet, d'établir un calendrier précis de réalisation. Ce n'est pas anormal, dans la mesure où les études d'avant-projet (AVP) ne sont pas engagées. Celles-ci, prévues en 2025 seront suivies en 2026 des études de Projet (PRO). Ce sont elles qui actent le programme de l'opération et les principes d'organisation du chantier. La durée de chaque chantier ne pourra être calibrée qu'à ce stade-là. La commission note que les travaux d'extension et d'adaptation du SMR peuvent se dérouler de manière relativement indépendante du reste de la ligne et que le maintien de l'exploitation du T8 en service actuellement sera recherchés.

Le dossier d'enquête prévoit une livraison des travaux en 2031. C'est une estimation qui tient compte des durées des autorisations réglementaires, de la complexité du chantier et des phases stratégiques d'essais et marche à blanc. 2031 est bien l'objectif, selon IDFM qui ajoute néanmoins que le respect de cette date dépend aussi de l'obtention des financements et d'éventuels aléas. Une prudence convenue dans ce genre de situation.

Le franchissement du canal Saint-Denis fait l'objet d'un développement particulier, comme l'a demandé la commission d'enquête. Celle-ci considère qu'il représente un enjeu majeur du projet (*voir aussi le sous-thème Ouvrages d'art - Thème 1 et le sous-thème Chantier-Thème 2*).

Il va nécessiter des travaux d'envergure avec de fortes contraintes liées aux infrastructures environnantes (continuité de la circulation de la RD30 et de la RD24, exigences des canaux de Paris, viaduc de l'A86...), mais également de fortes nuisances en matière d'approvisionnement du chantier, de bruit, de vibrations, de pollution de l'air..., pour le secteur concerné. La solution présentée dans le dossier d'enquête (passage du T8 sur le Pont Pressensé et création d'un nouvel ouvrage au nord pour la RD30 et les modes doux) n'est plus la seule option de franchissement envisagée. Elle a l'avantage de limiter les croisements et de favoriser ainsi la performance du tram, mais des incertitudes demeurent sur le devenir du Pont Pressensé construit en 1921. En réponse, IDFM fait état d'une nouvelle expertise rendue en mars 2024 et d'autres investigations sont annoncées. Elle précise que l'arbitrage sera acté avec le Département, propriétaire du pont, et les autres financeurs, à l'issue des études détaillées. Y aura-t-il renfort préventif de l'ouvrage centenaire, démolition et reconstruction de l'ouvrage ou maintien de la RD30 sur le Pont Pressensé avec construction d'un nouvel ouvrage au sud pour le tramway ?

A ce jour, il est envisagé un délai global d'exécution des travaux entre 30 et 36 mois en fonction du type de solution retenue.

➤ Le chantier

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

Une observation de la société ICADE relève les points qui risquent de gêner l'activité du Parc des Portes de Paris pendant la phase des travaux. Pour le reste, il y a eu peu de remarques sur les nuisances prévisibles du chantier.

Celles-ci sont évoquées par un contributeur hostile au projet et par deux autres qui proposent un tracé alternatif.

Les observations qui évoquent les impacts sur l'environnement (les arbres notamment), se réfèrent plutôt à la phase d'exploitation du tram T8 (voir thème 3). Par ailleurs, l'information des riverains est souhaitée.

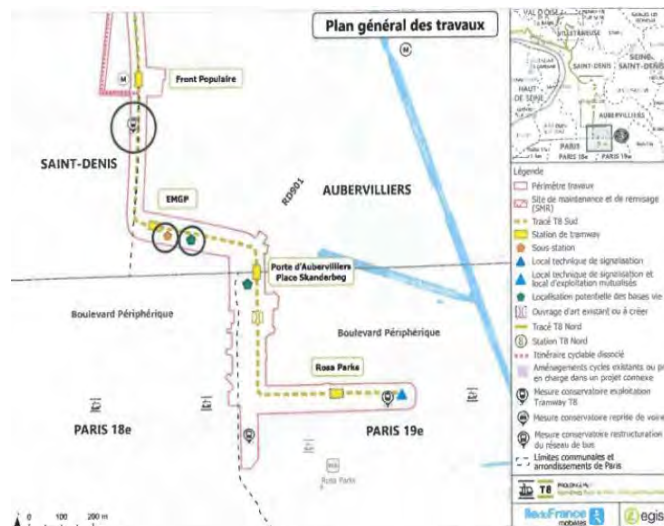
« Le projet prévoit le passage au sein de la zone résidentielle de la Plaine, soit beaucoup de désagréments directs et indirects pendant les travaux et par la suite (accès maintenu pour les voitures ? Travaux, nuisances sonores évidentes) (obs @22) »

« Les désagréments subis par le chantier de construction et ensuite le fonctionnement du tram généreront plus de nuisances que ce nouveau tronçon n'apportera de bénéfice » (obs@ 25) »

« Concernant les chantiers, je pense qu'effectivement, votre structure permet d'accompagner efficacement les riverains. Sur certains chantiers (pas les vôtres), il y a un déficit très important d'information aux usagers sur la tenue des chantiers. Il faut que les panneaux de chantiers soient bien renseignés » (un participant à la réunion publique) »

Les points abordés par la société ICADE (obs@49):

- « La base vie : Cette installation nécessaire et indispensable au bon déroulement de ce chantier ne peut être installée au milieu du parc et ses activités. Son installation suggérée est positionnée face à des activités évenementielles, des activités productives, du stockage et des bureaux. Cette installation est également suggérée sur la Porte d'Aubervilliers ce qui semble moins pénalisant pour le bon fonctionnement du quartier et des entreprises présentes.
- « Le périmètre travaux représenté en rouge sur le plan, inclut des immeubles en exploitation. Ces immeubles qui accueillent des activités, devront pouvoir continuer à fonctionner pendant la phase travaux.



Par ailleurs, le périmètre rouge représenté sur ce document ne correspond pas à celui figurant dans le document F2/ Description du projet (voir illustrations plus bas). Il faudrait clairement préciser lequel de ces deux périmètres sera retenu.



Extrait plan graphique (F2 – p.66)

- La voie « pompiers » au sud de l'îlot D (JUMP) n'est pas représentée, ainsi que la phase 2 de la « forêt urbaine » réalisée à ce jour. Ces sujets majeurs d'interface doivent être intégrés à la réflexion d'ensemble pour garantir le bon fonctionnement du Parc en phase travaux ainsi qu'à terme.
- ICADE entend consulter ses locataires pour connaître leurs contraintes et tolérances en matière de bruits (chantier/ exploitation). En ce qui concerne le bruit chantier, des « plages aménagées » avaient été convenues sur le chantier du Métro 12, permettant notamment le fonctionnement des studios d'enregistrement.

La MRAE recommande dans son avis « un bilan quantifié précis de l'ensemble des déchets de chantier et des terres excavées, ainsi que par des précisions sur le dispositif envisagé pour leur évacuation et

leur traitement comprenant notamment une étude relative à l'utilisation du canal Saint-Denis pour évacuer les déchets. »

Questions :

1. a. Où seront situées les bases provisoires pour les installations de chantier ? Rendront-elles nécessaires des expropriations ?
b. Concernant l'emplacement des bases vie, ICADE juge moins pénalisante l'installation suggérée sur la Porte d'Aubervilliers que celle au milieu du parc. Que répondez-vous ?
c. Plus généralement, quelles raisons président-elles au choix de localisation des bases vie ?
2. a. Pouvez-vous préciser les notions de « périmètre travaux », « périmètre opérationnel », « périmètre de mesures conservatoire dite d'exploitation », « périmètre projet » et leur articulation avec le périmètre de DUP.
b. ICADE voit une contradiction entre deux plans de périmètres. Lequel doit-elle retenir ?
3. Qu'est-il prévu concernant l'impact des travaux, comme le bruit, les vibrations et la pollution de l'air, sur les zones résidentielles et les établissements publics (scolaires, universitaires, notamment) ?
4. a. Quels seront les horaires de chantier, le nombre de camions et leur trajet ?
b. La société ICADE rappelle concernant le bruit chantier, que des « plages aménagées » avaient été convenues sur le chantier du Métro 12, permettant notamment le fonctionnement des studios d'enregistrement. Ces « plages aménagées » sont-elles envisagées ?
5. Les ondes et les vibrations qui se propagent dans les sols sont susceptibles de causer des dommages aux constructions environnantes. Y aura-t-il des référés préventifs de réalisés préalablement et des mesures prévues pendant la phase travaux pour les bâtis situés à proximité du tracé ?
6. Quel dispositif d'information et d'échange avec les riverains allez-vous mettre en place ? mise en place d'une « maison de projet » et désignation d'un référent chargé du contact avec les résidents, un médiateur ?
7. Impacts visuels : obligations des entreprises : « chantier bien tenu », Pouvez-vous préciser le contenu de la « charte chantier » évoquée dans le dossier
8. Les arbres font l'objet d'une attention particulière. Fruit d'un travail partenarial entre le maître d'ouvrage IDFM, ses partenaires et les riverains pour en limiter au maximum l'abattage. Comment les sujets restants seront-ils protégés ?
9. Les travaux risquent de nuire à la visibilité des commerces, compliquent les livraisons et peuvent décourager les clients. Qu'est-il prévu pour limiter ces inconvénients ? Y aura-t-il la mise en place d'une Commission d'Indemnisation à l'amiable pour les commerces/entreprises ?
10. Quelles seront les modalités d'approvisionnement des chantiers et d'évacuation des déblais ? En fonction des volumes prévisibles, avez-vous estimé le nombre de camions sur les routes ? Le canal de Saint-Denis sera-t-il utilisé ?
11. Cas particulier du chantier de génie civil du pont de Pressensé : pouvez-vous préciser les grands principes d'interventions envisagés à ce jour : accès, circulation, sécurité, évacuation des déblais et approvisionnement du chantier...

12. Coordination des différents chantiers : Plusieurs projets de construction seront en cours de réalisation en même temps dans le territoire (NPNRU Franc Moisin, Campus Condorcet, ZAC de la Montjoie, ZAC Nozal - Front Populaire, Gare des Mines-Fillettes, la rénovation lourde de la cité Charles Hermite etc.) Une coordination est-elle envisagée ?

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Le chantier

Les travaux s'organisent autour d'une base vie principale et d'autres emprises chantier permettant le stockage des matériaux. Ces emprises doivent être situées **à proximité du chantier, faciles d'accès et réparties régulièrement au long du tracé**. Les localisations exactes sont à rechercher en phase de conception détaillée, en collaboration avec les acteurs locaux, de manière à concilier le maintien des activités riveraines tout en assurant le bon fonctionnement du chantier.

L'« **emprise projet** » / « **périmètre opérationnel** » / « **périmètre projet** » délimite la zone qui sera réaménagée à terme par le T8 Sud. Une emprise plus large, le « **périmètre d'utilité publique** » / « **périmètre des travaux** », englobant la première, constitue le périmètre objet de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

La phase chantier est une période particulièrement sensible pour les riverains, qui sont exposés aux **nuisances inévitablement générées par les travaux de construction** (bruit, vibration, pollution de l'air notamment). Ile-de-France Mobilités est particulièrement attentive à ce que les travaux respectent les réglementations en vigueur pour minimiser l'impact sur les riverains, et à ce que le maître d'œuvre mette en place des mesures pour **éviter, limiter et éventuellement compenser ces nuisances**. Les mesures précises de gestion de ces nuisances seront arrêtées dans les phases ultérieures du projet (ex : phasage des travaux, règles de gestion du chantier, communication, etc.).

Les horaires de chantier ne sont pas connus à ce stade mais les entreprises seront tenues de respecter les arrêtés en vigueur et les règles de gestion du chantier définies par Ile-de-France Mobilités, afin de limiter les nuisances pouvant être générées par le chantier sur les riverains, y compris sur le parc d'activités des EMGP.

L'information des riverains est un enjeu essentiel en phase de chantier : Ile-de-France Mobilités assurera une communication continue sur le projet et mobilisera des agents de proximité pour informer au mieux la population.

Une attention particulière sera portée à **la protection des arbres en phase chantier**, depuis le système racinaire jusqu'au houppier, afin de garantir leur état sanitaire postérieurement aux travaux (palissade de protection, règles pour le terrassement à proximité, etc.).

Par ailleurs, les modalités d'approvisionnement et d'évacuation du chantier seront précisées dans les phases ultérieures du projet. Île-de-France Mobilités cherchera à privilégier l'utilisation de **modes alternatifs à la route, notamment le mode fluvial par le canal Saint-Denis**, pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais, en accord avec les recommandations de l'Autorité Environnementale. Des opportunités de mutualisation des moyens d'approvisionnement / évacuation avec les autres chantiers du secteur pourront être recherchées.

Un autre enjeu du projet sera la définition des principes d'intervention sur **l'ouvrage de franchissement du canal (pont de Pressensé)**, qui seront consolidés dans les phases ultérieures en fonction des choix techniques retenus.

La **coordination des chantiers des projets connexes** est un enjeu crucial pour la réussite du chantier T8 Sud. Des fiches d'interfaces et une méthodologie de travail seront mises en place pour parvenir à une organisation des travaux satisfaisante pour toutes les parties prenantes.

Question :

1. a. *Où seront situées les bases provisoires pour les installations de chantier ? Rendront-elles nécessaires des expropriations ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les localisations des bases-vie ne sont pas entérinées à ce stade, toutefois des localisations potentielles ont été identifiées à titre indicatif sur les plans généraux des travaux présents dans la pièce E « Plan général des travaux » (voir extrait ci-après).

La priorité du maître d'ouvrage est de ne procéder à aucune maîtrise foncière forcée pour les installations de chantier et de privilégier des occupations temporaires amiables. Sur la base de propositions d'implantation établies par le maître d'œuvre en accord avec le coordinateur sécurité et protection de la santé (CSPS), les maîtres d'ouvrage mettront en place des conventions d'occupation temporaire avec le propriétaire (public ou privé) lesquelles définiront les conditions et modalités de mise à disposition.



Figure 73 : Localisations potentielles des bases-vie de chantier – secteur La Plaine (Dossier d’Enquête Pièce E, 2024)

Question :

1. b. Concernant l'emplacement des bases vie, ICADE juge moins pénalisante l'installation suggérée sur la Porte d'Aubervilliers que celle au milieu du parc. Que répondez-vous ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les travaux de construction d'une infrastructure linéaire comme un tramway imposent des installations de chantier et de stockage régulièrement positionnées : **une base vie dans le secteur des Entrepôts et Magasin Généraux de Paris sera ainsi probablement nécessaire.**

La localisation précise de la base-vie dans ce secteur sera recherchée **en phase de conception détaillée, en collaboration avec les acteurs locaux** (ICADE, Plaine Commune) afin d'intégrer leurs contraintes et maintenir les activités aux abords de la base-vie, tout en répondant aux besoins du chantier.

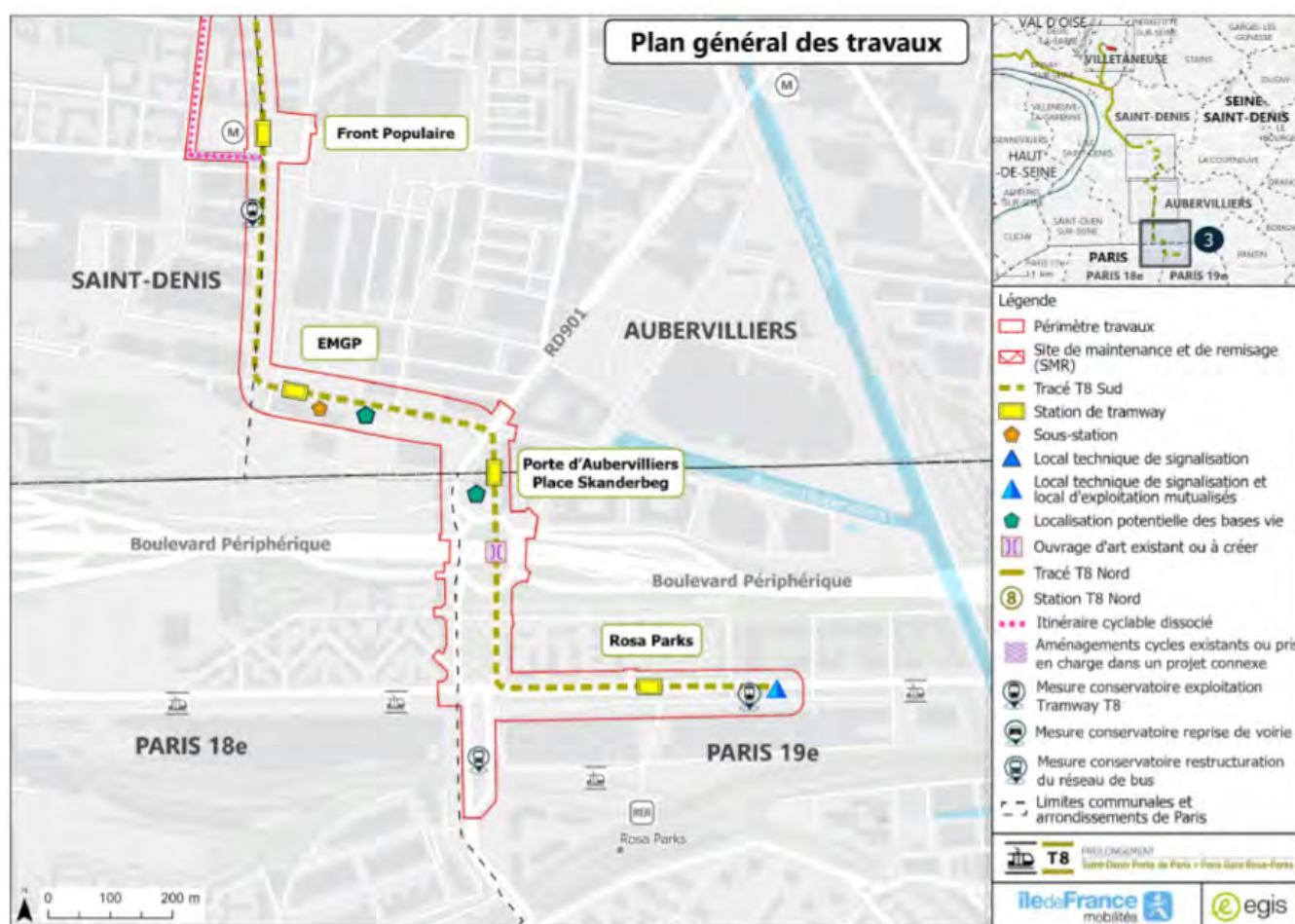


Figure 74 : Localisation potentielle des bases-vie de chantier - Secteurs EMGP / Paris (Dossier d'Enquête, Pièce E, 2024)

Question :

1. c. Plus généralement, quelles raisons président-elles au choix de localisation des bases vie »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les emprises des bases vie doivent :

- être situées à proximité des travaux ;
- bénéficier d'un accès aisé ;
- être réparties le long du tracé en fonction de l'ampleur des travaux.

Les travaux s'organisent autour d'une base vie principale et de bases vie complémentaires le long du linéaire servant notamment au stockage des matériaux. La position et la superficie de la base vie principale du chantier permettra de déterminer le besoin d'autres bases de stockage de matériaux. La

superficie et la configuration des bases vie ne sont pas connues à date. Elles dépendront notamment de leur localisation, des fonctions attendues, de la nature et de la consistance des travaux adjacents.

Le choix de localisation tient également compte des opportunités du territoire (emplacements non occupés proches du tracé et ayant accès à l'eau, l'électricité, etc.) et des contraintes des acteurs locaux (foncier disponible en attente d'un projet urbain). Des conventions d'occupation temporaire avec le propriétaire (qu'il soit public ou privé) sont mises en place pour encadrer les modalités d'occupation, les délais, les éventuels coûts et travaux de remise en état, etc.

Le Coordinateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPS) est également consulté dans le choix de localisation des bases vie.

Question :

2. a. Pouvez-vous préciser les notions de « périmètre travaux », « périmètre opérationnel », « périmètre de mesures conservatoire dite d'exploitation », « périmètre projet » et leur articulation avec le périmètre de DUP.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Emprise projet

L'« **emprise projet** » ou « **périmètre opérationnel** » ou « **périmètre projet** », est figurée en rouge sur les plans d'insertion du dossier d'enquête (cf. figure ci-après), et délimite **la zone qui sera réaménagée à terme par le projet**.

Elle comprend l'espace dans lequel s'insère le tracé, généralement de façade à façade (cf. précisions ci-après). Elle s'étend ponctuellement au niveau des carrefours car les travaux du tramway nécessiteront aussi des reprises de nivellement et de tracé des voiries débouchant sur le carrefour.

Cette « **emprise projet** » présentant le périmètre du projet T8S dans le dossier d'enquête comprend :

- Des séquences où l'aménagement est prévu de « façade à façade », i.e. pour lesquelles l'intégralité des aménagements proposés sera réalisée par le projet T8Sud. Il s'agit ici de la très grande majorité des séquences traversées par la ligne ;
- Des séquences où l'aménagement proposé n'est pas de « façade à façade », par exemple au niveau du cours du Ru de Montfort ;
- Des sections où le projet T8Sud ne réalisera que le périmètre « GLO » (correspondant à la plateforme de tramway, ses bordures, aux stations et à la reprise de carrefours), et les aménagements cyclables associés au projet si inexistant à l'heure actuelle. Le reste des aménagements présenté est supposé existant, ou pris en charge par les aménageurs des projets urbains. Cela concerne notamment la place du Front Populaire et le secteur du pôle de *La Plaine – Stade de France* ;
- Des sections où le projet T8Sud ne porte que les aménagements cyclables et/ou le stationnement vélos. C'est le cas de l'itinéraire vélo dissocié (avenue du Stade de France, rue du Landy, avenue George Sand, rue Proudhon), et de quelques stationnement vélos du pôle de *La Plaine – Stade*

de France puisque les aménagements cyclables y sont déjà programmés au titre du projet de Pôle.

L'« **emprise projet** » comprend également la zone d'extension du SMR de Villetaneuse.

Périmètre d'utilité publique

Le « **périmètre d'utilité publique** » ou « **périmètre des travaux** », figuré en jaune sur les plans du dossier d'enquête ou en rouge dans la pièce E : *Plan Général des Travaux* du dossier d'enquête (cf. figure ci-après) permet de visualiser l'espace considéré comme nécessaire pour la réalisation du projet T8Sud. Ce périmètre correspond à la zone d'intervention potentielle nécessaire à la réalisation de l'infrastructure et de ses aménagements connexes et constitue donc le périmètre de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Il s'agit ici d'un fuseau d'une largeur de 25 mètres de part et d'autre du tracé de la ligne de tramway (largeur totale de 50 mètres). La largeur du fuseau s'étend ponctuellement pour englober des emprises prévisionnelles identifiées pour les besoins du chantier ou pour des réaménagements de voirie adjacentes dans le cadre du projet.



Figure 75 – Distinction entre « Emprise projet » et « Périmètre des travaux » / Périmètre d'utilité publique »
(Dossier d'enquête - gauche plans d'insertion, droite – Plan Général des Travaux)

Ce **périmètre des travaux** ou **périmètre d'utilité publique** englobe en particulier :

- l'ensemble des ouvrages du projet : plateforme tramway, stations, aménagements urbains de voirie et espaces verts, Site de Maintenance et de Remisage, locaux techniques, ouvrages d'art : **les espaces concernés seront mis en service à la fin du chantier ;**
- un périmètre rapproché autour de l'itinéraire vélos dissocié dans le secteur de la Plaine, **les espaces concernés seront mis en service à la fin du chantier ;**
- des zones de mesures conservatoires permettant des interventions complémentaires, induites par des évolutions non substantielles du projet (par exemple les sous-stations qui alimenteront la ligne en énergie ou des aménagements complémentaires en vue de l'amélioration de l'exploitation de la ligne) : **les espaces concernés seront mis en service à la fin du chantier ;**

- le périmètre prévisionnel des travaux, les installations de chantier, les secteurs nécessitant des réaménagements de voirie du fait du projet, etc. : **les espaces concernés seront libérés et remis en état à la fin du chantier.**

Le « périmètre travaux » ou « périmètre de DUP », présente donc un périmètre plus élargi que les autres périmètres mentionnés qui sont supposés inclus dans ce périmètre travaux. Ce périmètre ne préjuge pas des adaptations de détail qui pourraient se révéler nécessaires sans toutefois porter atteinte à l'économie générale du projet.

Ile-de-France Mobilités souligne que toutes les parcelles incluses dans ce **périmètre des travaux** ou **périmètre d'utilité publique ne feront pas systématiquement l'objet d'acquisitions foncières**. Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet précisées lors des études de conception à venir, et donneront lieu à la réalisation d'enquêtes parcellaires.

Question :

b. ICADE voit une contradiction entre deux plans de périmètres. Lequel doit-elle retenir ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme précisé ci-avant le « périmètre travaux » ou « périmètre de DUP », présente un périmètre plus élargi que les autres périmètres mentionnés qui sont supposés inclus dans ce périmètre travaux. **Il n'y a donc pas de contradiction en soi entre les différents périmètres mentionnés.**

De même, il est à noter que toutes les parcelles incluses dans la zone d'intervention potentielle ne feront toutefois pas systématiquement l'objet d'acquisitions foncières dans le cadre du projet.

Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet précisées lors des études de conception à venir, et donneront lieu à la réalisation d'enquêtes parcellaires.

Question :

3. *Qu'est-il prévu concernant l'impact des travaux, comme le bruit, les vibrations et la pollution de l'air, sur les zones résidentielles et les établissements publics (scolaires, universitaires, notamment) ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La phase chantier est une période particulièrement sensible pour les riverains, qui sont exposés aux nuisances inévitablement générées par les travaux de construction (bruit, vibration, pollution de l'air notamment). Ile-de-France Mobilités est particulièrement attentive à ce que les travaux respectent les réglementations en vigueur pour minimiser l'impact sur les riverains et à ce que le maître d'œuvre mette en place les mesures possibles pour éviter, limiter et éventuellement compenser ces nuisances. Les mesures précises de gestion de ces nuisances seront arrêtées dans les phases ultérieures du projet (ex :

phasage des travaux, règles de gestion du chantier, communication), mais de premiers principes et pistes de gestion des impacts des travaux sont explicités ci-après.

Bruit

Les nuisances sonores sont règlementées par des **arrêtés municipaux et préfectoraux** (arrêté du 12/07/2017 de la Ville de Paris, arrêté n°99-5493 modifié par le n°00-2796 du 18/07/2000 de la Seine-Saint-Denis). Des **exigences / prescriptions spécifiques et règles de gestion de chantier** (matériel ou techniques non autorisés, horaires imposés, organisation du chantier, etc.) sont également mises en place par Ile-de-France Mobilités envers ses prestataires.

La charte chantier d'Ile-de-France Mobilités demande aux entreprises diverses solutions pour limiter les nuisances sonores comme l'insonorisation de leurs engins et matériels, la réduction des découpes de matériaux sur les chantiers, la limitation des manœuvres en marche arrière, la coupure du moteur des engins et limitation des livraisons, etc. Ce sont au total 22 mesures qui sont demandées aux entreprises travaux pour limiter les nuisances sonores sur les riverains.

Un **dossier « bruit de chantier »** est à établir par les entreprises qui réaliseront les travaux et à déposer par Ile-de-France Mobilités auprès des services instructeurs avant les travaux, pour présenter l'analyse d'impact sonore et les dispositions de réduction des impacts. Pour les phases les plus bruyantes et plus sensibles, une **modélisation acoustique** pourra être réalisée (en façade des bâtiments concernés).

Les **dispositions de réduction des nuisances sonores** pourront inclure les points suivants :

- l'adoption d'engins motorisés et de matériels conformes aux normes en vigueur sur le bruit et disposant de certificats de contrôle,
- la planification du chantier et notamment les horaires de travaux à déterminer en fonction des contraintes locales, avec une attention particulière portée sur la planification des travaux les plus bruyants,
- les modes opératoires, avec par exemple la limitation de la vitesse de circulation des engins de chantiers sur les pistes,
- les dispositions de lutte contre le bruit de chantier à la source : mise en place de protection acoustique (type barrière de chantier), capotage du matériel bruyant, etc.

Ile-de-France Mobilités s'assurera de la mise en œuvre d'une **communication de chantier** efficace, permettant de tenir informés les riverains en permanence de la durée et du rythme des travaux, en particulier pour les activités les plus bruyantes.

Complément de la Ville de Paris

La ville de Paris impose à l'ensemble des entreprises intervenantes son 8eme protocole de bonne tenue de chantier.

Ce protocole rappelle qu'un chantier peut générer des nuisances sonores. Par conséquent, l'atteinte à la tranquillité du voisinage ne sera caractérisée que dans certaines circonstances : absence d'autorisation si celle-ci est nécessaire, utilisation de matériels non homologués, insuffisance de précautions appropriées pour limiter le bruit ou comportement anormalement bruyant, ou plus généralement toute activité bruyante contrevenant aux réglementations en vigueur.

Les matériels, les engins et véhicules de chantier sont homologués et convenablement entretenus pour rester conformes à la réglementation sur le bruit, et notamment :

> Article R1334-36 du code de la santé publique

> Article R 1334-31 et R 1337-7 du code de la santé publique pour les chantiers ne nécessitant pas d'autorisation particulière.

Les entreprises veilleront le plus systématiquement possible à l'utilisation de matériels, engins et véhicules propres et silencieux. Les bénéfices sont notables pour les ouvriers et pour les riverains.

Les chantiers doivent en outre respecter des horaires fixés par l'arrêté du 12 juillet 2017 :

Les travaux bruyants et gênant le voisinage sont interdits, en tous lieux, à l'intérieur des immeubles comme sur le domaine public, aux heures suivantes :

> avant 7 h et après 22 h les jours de semaine ;

> avant 8 h et après 20 h le samedi ;

> les dimanches et jours fériés.

En complément et dans un souci de respect, de tranquillité du voisinage et d'acceptabilité des chantiers, les entreprises veilleront dans la mesure du possible à ne pas démarrer les activités bruyantes du chantier avant 8h en semaine et 10h les week-ends et jours fériés et à les terminer avant 19h. Des agents de la Direction de la Police Municipale et de la Prévention, formés et assermentés, seront disposés à intervenir sur le chantier en cas de nuisances anormales.

La Ville de Paris veillera dans la mesure du possible à organiser les tâches les plus bruyantes du chantier aux abords des écoles pendant les périodes de vacances scolaires.

Vibrations

Il existe plusieurs sources de vibrations pouvant générer des gênes pour les riverains et des risques de dommages matériels sur le bâti environnant : les engins circulant sur l'emprise du chantier, les travaux de démolition, le fonctionnement du matériel de chantier (perceuse, etc.).

Un état des lieux initial et préalable aux travaux sera réalisé sur les bâtis à proximité et susceptibles de subir des dommages. Les méthodes de travaux et la nature des engins utilisés pourront être modifiées pour éviter toute pathologie sur les bâtis existants.

Le dossier « bruit de chantier » cité précédemment inclut un volet sur l'impact vibratoire du projet.

Les **mesures de réduction de l'impact vibratoire** pourront intégrer les points suivants :

- la planification du chantier et notamment les horaires de travaux à déterminer en fonction des contraintes locales, avec une attention particulière portée sur la planification des travaux à fort impact vibratoire,
- les modes opératoires, avec par exemple l'optimisation des circulations des engins,
- des contrôles périodiques sur les bâtiments pendant le chantier et un traitement immédiat des plaintes éventuelles seront réalisés. Un monitoring vibratoire pourra être mis en place sur les zones sensibles (mise en place de témoins de suivi des fissures existantes voire de capteurs de vibrations pour les cas spécifiques, etc.).

La **communication de chantier** informera les riverains sur le phasage et la durée des travaux susceptibles de générer des vibrations.

Pollution de l'air

En phase chantier/travaux, les principales sources d'émissions polluantes sont :

- Les émissions des moteurs thermiques des matériels roulants, compresseurs, groupes électrogènes, etc. ;
- Les rejets des centrales à bitume, centrales d'enrobage, etc. ;
- Les émissions de poussières produites par la circulation des engins, les mouvements des terres (notamment lors du terrassement) et les matériaux (transport, stockage, mise en œuvre) ;
- Les émissions de poussières issues des opérations d'épandage de liants hydrauliques ; ces poussières sont susceptibles de véhiculer des composés nocifs pour la santé.

Ile-de-France Mobilités s'assurera de la mise en place de **mesures d'atténuation et de système d'alerte** par ses entreprises travaux pour limiter les émissions de polluants en phase chantier et l'impact sur la qualité de l'air et la santé, en cohérence notamment avec les préconisations de l'ADEME « **Qualité de l'air et émissions polluantes des chantiers du BTP** »⁹.

Ces mesures pourront intégrer notamment les points suivants :

- **Organisation et gestion global du chantier** : arroser régulièrement le sol ; éloigner le plus possible les activités génératrices de polluants et les voies d'accès au chantier des populations sensibles ; installer des barrières solides, équipements anti-poussières, coupe-vent autour du chantier ou autour des activités émettrices de polluants ; éviter les opérations de traitement à la chaux ou aux liants hydrauliques et les opérations de chargement / déchargement des matériaux les jours de vents forts ; mettre en place des dispositifs de protection (bâchage par exemple) au niveau des aires de stockage (permanentes ou temporaires) des matériaux susceptibles de générer des envols de poussières ; établir des conditions d'arrêt du chantier basées sur les conditions météorologiques et/ou sur le dépassement d'un niveau d'alerte relatif aux concentrations de particules fines dans l'air autour du chantier ; etc.
- **Développement d'un plan logistique pour la livraison des matériaux et enlèvement des déchets** : imposer des standards d'émission minimum aux poids-lourds accédant au site ; développer les pratiques d'éco-conduite ; mettre en place un système alternatif de livraison (par le canal Saint-Denis par exemple) ; paver/enduire la surface des routes d'accès au chantier ; limiter la quantité de terre dans les camions de transport à la capacité de chargement du camion et sécuriser le contenu avec une bâche ; nettoyer les rues impactées avec balayeuses à eau à la fin de la journée ; etc.
- **Réguler le fonctionnement des véhicules et engins sur site** : limiter la vitesse de circulation des véhicules à l'intérieur du chantier ; entretenir et régler proprement les équipements de construction ; favoriser l'utilisation d'équipement électriques ; etc.
- **Gestion des stocks sur site** : minimiser la manipulation des stocks ; installer des barrières physiques pour protéger du vent ; appliquer des sprays d'eau (si applicable) durant les périodes sèches ; Couvrir ou enterrer les stocks de longue durée ; etc.
- **Choix des méthodes de construction** pour limiter l'émission de pollution atmosphérique : terrassement, revêtement des chaussées, méthodes de construction ou démolition ;
- **Surveillance – monitoring** ;

⁹ ADEME – Qualité de l'air et émissions polluantes des chantiers du BTP – État des connaissances et mesures d'atténuation dans le bâtiment et les travaux publics en faveur de la qualité de l'air – Mars 2017

- NOTA : il est rappelé que, conformément à la réglementation en vigueur, les brulages de matériaux (emballages, plastiques, caoutchouc, etc.) sont interdits.

La **communication de chantier** intégrera les informations nécessaires relatives à la pollution de l'air.

Question :

4. a. *Quels seront les horaires de chantier, le nombre de camions et leur trajet ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les horaires de chantier ne sont pas connus à ce stade mais les entreprises travaux respecteront les arrêtés en vigueur afin de limiter les nuisances sur les riverains pouvant être générées par le chantier. Lorsque ponctuellement des interventions en dehors des horaires réglementés seront nécessaires, elles feront l'objet d'échanges avec les communes et les gestionnaires et seront appuyées d'une information aux riverains concernés.

Il est compliqué de quantifier à ce stade le nombre de camions qui interviendront sur le chantier car cela dépendra de la conception des infrastructures et ouvrages, du phasage des travaux, des éventuels aléas géotechniques, etc.

Le trajet des camions dépendra du phasage et des zones de travail. Lors des périodes de préparation des travaux le trajet des camions sera étudié avec l'OPC, profil en charge de l'ordonnancement, pilotage et coordination du chantier, pour respecter les règles et arrêtés en vigueur, et limiter les nuisances sur les activités riveraines.

Question :

- b. *La société ICADE rappelle concernant le bruit chantier, que des « plages aménagées » avaient été convenues sur le chantier du Métro 12, permettant notamment le fonctionnement des studios d'enregistrement. Ces « plages aménagées » sont-elles envisagées ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Des échanges avec ICADE sur la thématique de la gestion de chantier sur la zone des Magasins Généraux, et plus particulièrement sur la rue des Fillettes, ont été initiés. ICADE a informé IDFM que des préconisations avaient été partagées avec le MOA des travaux du métro de la ligne 12. A ce stade les préconisations et les « plages aménagées » ne sont pas définies sur le projet T8Sud, mais pourront l'être à l'avenir lors de la finalisation du programme et de la planification des travaux. IDFM fera ses meilleurs efforts pour intégrer les contraintes d'ICADE et limiter les impacts sur les activités riveraines, tout en intégrant les contraintes inévitables du chantier et en s'inscrivant dans les objectifs de planning des travaux du T8Sud.

Question :

5. *Les ondes et les vibrations qui se propagent dans les sols sont susceptibles de causer des dommages aux constructions environnantes. Y aura-t-il des référés préventifs de réalisés préalablement et des mesures prévues pendant la phase travaux pour les bâtis situés à proximité du tracé ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme précisé à la question 3 relative aux mesures de protection contre les vibrations en phase chantier, des contrôles périodiques sur les bâtiments pendant le chantier et un traitement immédiat des plaintes éventuelles seront réalisés. Un monitoring vibratoire pourra être mis en place sur les zones sensibles (mise en place de témoins de suivi des fissures existantes voire de capteurs de vibrations pour les cas spécifiques, etc.).

En amont des travaux, le MOA pourra établir un référé préventif au droit des constructions environnantes qui pourraient être exposées à des vibrations, permettant d'établir un état initial précis du bâti et constater toute évolution.

Question :

6. *Quel dispositif d'information et d'échange avec les riverains allez-vous mettre en place ? mise en place d'une « maison de projet » et désignation d'un référent chargé du contact avec les résidents, un médiateur ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Île-de-France Mobilités met en place habituellement un **dispositif d'information de proximité** sur les projets dont elle a la maîtrise d'ouvrage. Sur le terrain, la communication panneautique est complétée par une diffusion d'outils comme des flyers "info travaux" et des dépliants "Lettre d'information". A ces actions de communication et à l'alimentation régulière du site internet dédié au projet, "**un agent de proximité**" est déployé pour répondre aux questions des usagers et riverains sur le chantier, par mail et téléphone. Il participe à des rencontres locales (fête des associations, fête de quartier) et peut aussi programmer des rencontres sectorielles ou thématiques. Tenu informé au fil de l'eau de l'avancement des travaux par le maître d'ouvrage (parfois il participe aux réunions de chantier ou aux réunions du MOA), l'agent de proximité suit le chantier et ses avancées de près.



Figure 76 : Information et dialogue avec les riverains et usagers (Support de la réunion publique T8Sud du 29/05/2024)

Question :

7. *Impacts visuels : obligations des entreprises : « chantier bien tenu », Pouvez-vous préciser le contenu de la « charte chantier » évoquée dans le dossier*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Partant du principe que la phase chantier implique nécessairement des nuisances pour les riverains et les usagers, Île-de-France Mobilités s'est dotée d'un **référentiel de conception dit « charte des chantiers »** pour améliorer l'acceptabilité de ses chantiers et **éviter ou limiter au maximum les nuisances** que ces derniers peuvent produire sur les riverains et usagers. Cette charte chantier est applicable par l'ensemble des entreprises titulaires d'un marché de travaux ainsi qu'à leurs sous-traitants. Son application est surveillée de près par les équipes de la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités.

Pour ce qui relève des **impacts visuels**, la charte chantier exige que les chantiers soient « bien préparés et bien tenus ». On peut noter par exemple les deux axes suivants, permettant de limiter l'impact visuel du chantier :

- **Un chantier propre :** Le nettoyage des cantonnements, des accès, zones de passage et zones de travail est effectué a minima une fois par semaine. Chaque entreprise est responsable du nettoyage de ses zones de travail. Les entreprises veillent à restituer les emprises dans un état identique à leur état initial à la fin des travaux. Elles s'engagent par ailleurs à assurer la propreté de l'espace public par un nettoyage des roues des camions, une intervention rapide en cas de salissures sur les voies extérieures, la création d'une zone de stationnement des véhicules de chantier.
- **La préparation du chantier :** L'attention est portée sur divers éléments nécessaires à la bonne délimitation et tenue du chantier : l'étude des dévoiements de réseaux concessionnaires, le balisage des zones de chantier, la création d'un plan d'installation du chantier et d'affichage sur place ainsi que la mise en place d'un registre du chantier.

Compléments pour la Ville de Paris :

Pour le secteur parisien, la Ville de Paris s'est également dotée d'une charte chantier dénommée 8^{ème} protocole de bonne tenue des chantiers, disponible sur le site de la Ville de Paris au lien suivant : <https://www.paris.fr/pages/effectuer-des-travaux-sur-la-voie-publique-3506>

Question :

8. *Les arbres font l'objet d'une attention particulière. Fruit d'un travail partenarial entre le maître d'ouvrage IDFM, ses partenaires et les riverains pour en limiter au maximum l'abattage. Comment les sujets restants seront-ils protégés ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Une attention particulière est portée à la protection des arbres conservés pendant le chantier (estimation d'environ 643 arbres conservés). Il convient de mettre en place des protections efficaces de toutes les parties de l'arbre, depuis le système racinaire jusqu'au houppier, afin de garantir leur état sanitaire postérieurement aux travaux.

Les mesures proposées pour protéger les arbres existants en phase travaux sont détaillées dans la Pièce F de l'Etude d'Impact – Partie 5, chapitre 2.4.3.2. (voir MR04 – R2.1t - Protection des arbres existants en phase travaux). On y retrouve les points clés suivants :

- **Etablir une zone de protection autour de chaque arbre**, en prenant en compte les dimensions de l'arbre et le système racinaire. La mise en place d'une palissade au niveau de l'aplomb de l'extérieur du houppier reste la meilleure protection à appliquer. Une palissade de 2m de haut permet d'éviter le compactage du sol et des racines, ainsi que l'accrochage et la dégradation des branches basses. Cet espace devra être maintenu propre : pas de « décharge » de chantier, ni rejets de liquides nocifs pour la végétation (huiles, ciment, hydrocarbures...).
- **Assurer une taille d'entretien avant les travaux**, remontée sur couronne « dans les règles de l'art », afin d'éviter les arrachements ou la rupture des branches, si le besoin est avéré.
- **S'assurer que l'ouverture des tranchées respecte les racines rencontrées**, à savoir décaissement manuel si nécessaire et aspiration mécanique de la terre. Des distances minimales sont à respecter pour le terrassement, selon le type d'arbres (ex : vieil arbre : aucun terrassement à moins de 5m du tronc). Toute racine d'ancrage rencontrée lors des fouilles devra être préservée et non blessée. Si les tranchées à proximité des arbres restent ouvertes plus de 10 jours, un film étanche sera disposé afin de préserver l'humidité du sol autour des racines. Le sol au pied des arbres ne devra pas être remblayé (risque d'asphyxie des racines).



Figure 77 : Exemple de protections pour les arbres

- **Remise en état en fin de chantier** : Les arbres sont nettoyés après les travaux, avec aspersion d'eau si nécessaire pour éliminer les dépôts de poussière sur les feuilles (ciment, ...). Le sol au pied des arbres sera décompacté en fin de chantier si nécessaire.
- **Suivi de l'état des arbres et des mesures de protection** : Le suivi sera réalisé par la maîtrise d'œuvre et par l'entreprise travaux en charge du projet paysager.

Par ailleurs, des pénalités financières incluses dans les contrats avec les entreprises des travaux pourront être appliquées par le Maître d'ouvrage à celles-ci si elles ne respectent pas les règles de protection des arbres existants et si elles impactent des sujets. Ces règles sont détaillées dans les Règlements de Voirie de chaque territoire (Ville de Paris, Plaine Commune et Département de Seine-Saint-Denis).

Compléments de Ville de Paris

En vertu de l'article 7.4 du règlement de voirie, toutes les mesures et précautions devront être prises pour préserver les arbres durant les travaux. En cas de dommages, ceux-ci seront imputés à l'intervenant et pénalisables selon les termes suivants indiqués dans le règlement de voirie : « Les dégâts subis par les arbres et imputables au chantier seront pris en charge par l'intervenant, conformément aux tarifs votés par le Conseil de Paris. ». Ce barème permet d'évaluer le coût des dommages causés aux arbres en tenant compte de plusieurs critères, tels que leur état sanitaire, leur dimension, leur valeur patrimoniale dans la ville ainsi que la nature et la localisation de l'opération (ce document est accessible en ligne).

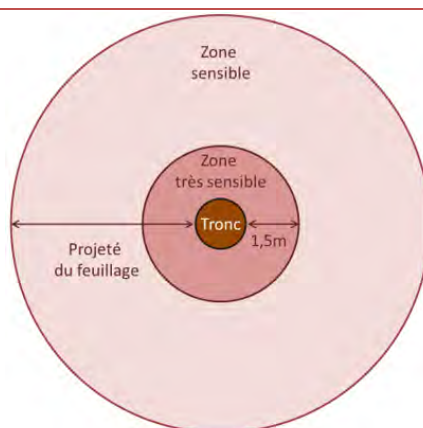
Compléments du Département de la Seine Saint-Denis

Si des arbres sont abimés ou abattus par erreur sur le territoire du Département, celui-ci prévoit d'aller chercher la responsabilité des entreprises. La pénalité financière devra tenir compte de l'essence et de l'âge du sujet abattu ; la compensation de 1 pour 3 sera également appliquée.

Compléments de Plaine Commune :

La protection des végétaux et particulièrement des arbres, occupe une place importante dans le nouveau règlement de voirie de Plaine Commune, tel qu'approuvé le 25 juin 2024. Le chapitre 7 de ce règlement définit le cadre de la protection des arbres de voirie de la manière suivante :

Le premier article de ce chapitre définit une obligation de protection visant à prévenir des atteintes involontaires. A ce titre, il définit une zone sensible et une zone très sensible autour de l'arbre au sein desquels les interventions sont limitées. Certaines protections telles que l'interdiction de sectionner une racine de plus de 10cm de diamètre s'applique indépendamment de la distance du tronc.



Le deuxième article définit deux procédures :

- une procédure de demande d'atteinte, qui doit être réalisée préalablement à toute atteinte et obtenir l'accord de Plaine Commune et qui entraînera le versement d'une indemnité définie par le règlement de voirie en fonction de la nature de l'atteinte,
- une procédure de constat, lorsque l'atteinte n'a pas été autorisée en aval par Plaine Commune qui, outre le mécanisme d'indemnité mentionné ci-dessus, pourra faire l'objet de poursuites judiciaires en vue d'obtenir réparation du préjudice causé par l'atteinte à l'arbre.

Le troisième article décrit les procédures de demande d'abattage d'arbres et les obligations de compensation qui s'y attachent.

Lorsque l'abattage est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, la compensation demandée sera de trois arbres plantés par arbre abattu.

Lorsque cet abattage est motivé par des raisons phytosanitaire ou mécaniques ou afin de préserver la sécurité des biens et personnes, la compensation requise sera de 1 arbre planté par arbre abattu.

Le quatrième article définit une procédure d'état des lieux à réaliser avant tout travaux à proximité des plantations afin que soit procédé à un état des lieux avec le service en charge des espaces verts de Plaine Commune. Cet état des lieux permettra notamment la définition de mesures préventives complémentaires et l'identification des végétaux présents.

Outre le règlement de voirie, l'article R. 116-2 1° du Code de la voirie routière dispose que sont punis d'amende de cinquième classe ceux qui, sans autorisation, ont porté atteinte à une plantation établie sur le domaine public routier.

Question :

9. *Les travaux risquent de nuire à la visibilité des commerces, compliquent les livraisons et peuvent décourager les clients. Qu'est-il prévu pour limiter ces inconvénients ? Y aura-t-il la mise en place d'une Commission d'Indemnisation à l'amiable pour les commerces/entreprises ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :



Figure 78 : Exemple de panneau

Les travaux de tramway, par leurs emprises et leurs modalités d'exécution, peuvent avoir des incidences sur l'activité des professionnels situés à proximité des chantiers.

Le maître d'ouvrage s'engage à accompagner les commerces dans cette période de travaux en trouvant avec eux des dispositifs de communication sur le terrain afin qu'ils préservent la visibilité de leur commerce depuis l'espace public (par exemple, fabrication des bâches pour accrocher devant les palissades « vos commerces restent ouverts pendant le chantier »). Les perturbations potentielles des travaux sont aussi partagées en amont, par le biais de flyer "Information Travaux", afin que les commerces se préparent au mieux et adaptent leur activité le cas échéant.

Les commerces peuvent aussi recourir à la Commission de Règlement Amiable (CRA). Cette dernière instruit les demandes d'indemnisation présentées par les professionnels qui sont implantés le long du tracé du prolongement du tramway. Elle a pour objectif d'anticiper et raccourcir les procédures auprès d'un tribunal, mais porte bien sur les mêmes préjudices qui auraient été réparés par juge administratif.

La CRA est une assemblée de membres qui analysent les éléments techniques, juridiques et financiers de chaque dossier, votent, et émettent un avis. Cet avis est transmis à Île-de-France Mobilités qui s'appuie sur celui-ci pour prendre sa décision finale. La commission est présidée par un magistrat désigné par le tribunal administratif compétent localement. La CIA est composée classiquement de représentants du maître d'ouvrage (IDFM), des acteurs économiques du territoire, des communes concernées, du département et d'un expert-comptable conseil.

d'information des professionnels riverains du chantier (Tramway T4)



Figure 79 : Exemple de guide

Question :

10. Quelles seront les modalités d'approvisionnement des chantiers et d'évacuation des déblais ? En fonction des volumes prévisibles, avez-vous estimé le nombre de camions sur les routes ? Le canal de Saint-Denis sera-t-il utilisé ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La quantité de déblais à évacuer lors des travaux du T8Sud sera importante mais n'a pas fait l'objet d'une évaluation précise à ce stade des études.

Des valeurs estimatives du volume de terre excavée ont été évaluées au stade préliminaire (voir le dossier d'enquête publique, pièces F, partie 5, chapitre 2.2.1.2.1 Impacts en phase travaux) :

- le long du tracé (hors nouvel ouvrage routier) : volumes totaux de matériaux à excaver d'environ **82 000 m³** ;
- au niveau de l'extension du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de Villetaneuse : un volume des terrassements pouvant être estimé à environ **3 800 m³**, et les remblais à environ **3 800 m³**.

Ces valeurs et les modalités d'approvisionnement du chantier et d'évacuation des déchets et des déblais seront précisées lors des **phases de conception détaillée** où les méthodes constructives et les phasages travaux seront définis. Ces exigences feront partie des cahiers de charges des entreprises de travaux qui détailleront le mode opératoire fin, proposant le cas échéant des optimisations.

Comme principe général, et sous réserve notamment du degré de pollution des terres, Île-de-France Mobilités recherchera un **équilibre du mouvement des terres** afin d'éviter, soit trop de déblais nécessitant des mises en dépôt, soit trop de remblais nécessitant un approvisionnement extérieur en matériaux. En outre, les matériaux déblayés qui possèdent de bonnes qualités mécaniques seront réutilisés autant que possible dans les terrassements. Une étude ultérieure sera menée pour déterminer la qualité des sols et le taux envisageable de **réutilisation des matériaux**.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités cherchera à privilégier l'utilisation de **modes alternatifs à la route, notamment le mode fluvial (canal Saint-Denis)**, pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais, en particulier pour le secteur du Pont Pressensé. En accord avec les recommandations de l'Autorité Environnementale, Île-de-France Mobilités privilégiera ainsi l'utilisation du canal Saint-Denis et le valorisera au stade de la consultation des entreprises travaux. Cette méthode a déjà été utilisée avec succès sur des chantiers majeurs du secteur, notamment pour le chantier du Grand Paris adjacent au Pont Pressensé.

La possibilité de **mutualiser les moyens logistiques** avec d'autres chantiers environnants et sur les mêmes phasages pourra aussi être explorée.

Question :

11. *Cas particulier du chantier de génie civil du pont de Pressensé : pouvez-vous préciser les grands principes d'interventions envisagés à ce jour : accès, circulation, sécurité, évacuation des déblais et approvisionnement du chantier...*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les principes d'intervention seront arrêtés en phase d'études de conception ultérieures, en fonction des choix techniques retenus pour cet ouvrage de franchissement.

Néanmoins quelques grands principes peuvent être rappelés ci-après :

- **Recherches d'emprises chantier à proximité** : Une base-vie sera établie à proximité de l'ouvrage. Un inventaire des emprises de la zone d'étude sera mené avec les partenaires du projet.
- **Aménagement sécuritaire des aires d'installation de chantier et pistes d'accès** : L'aire de chantier du nouveau pont se décompose en une aire nécessaire à l'exécution des appuis (culées et piles) et des murs des rampes d'accès, et une aire d'assemblage du nouveau pont avant mise

en place. Une réflexion particulière sera à mener pour assurer la sécurité des ouvriers en interface avec la circulation routière à proximité.

- **Gestion de la circulation aux abords du chantier :** L'organisation et le phasage du chantier prendront en compte les impacts sur la circulation routière aux abords du chantier (en cas par exemple de limitation de vitesse pour des raisons sécuritaires, ou de coupures nocturnes selon les besoins du chantier), notamment sur la RD24 le long du canal et la RD30 sur l'ouvrage existant. Ile-de-France Mobilités s'efforcera à trouver le phasage permettant le maintien de la circulation sur l'ouvrage existant dans l'attente de la construction du nouvel ouvrage.
- **Évacuation des déblais et approvisionnement du chantier :** Comme précisé au point 10 ci-avant, Île-de-France Mobilités cherchera à privilégier l'utilisation de modes alternatifs à la route (par exemple par voie fluviale par le canal Saint-Denis) pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais. Par exemple, pour l'ouvrage de franchissement du canal, la structure du tablier pourrait arriver par le canal, le chantier pouvant être réduit aux piles et culées. Ou encore, le tablier pourrait être apporté par lots par le canal pour être assemblés sur place.
- **Maîtrise des impacts environnementaux :** Des dispositions sont à imposer en phase travaux pour minimiser les impacts sur le site. On peut citer notamment :
 - La mise en place d'un plan de protection de l'environnement par les entreprises de travaux ;
 - Les mesures de protection liées aux nuisances sonores et vibratoires, qui risquent d'être plus élevées sur ce secteur que sur le reste du linéaire ;
 - La protection vis-à-vis des rejets : engins de chantier sur socle béton avec déshuileur, aire étanche ;
 - Le bon entretien des engins, le choix des sanitaires sur la base vie ;
 - Présence d'arroseuse sur le chantier afin, si besoin est, d'humidifier l'ensemble des pistes ;
 - Remise en état des pistes et des plateformes après construction de l'ouvrage avec suppression des matériaux d'apport et du géotextile.
- **Réalisation des ouvrages :** fondations des culées et des piles, fabrication des pièces de la structure, assemblage et pose, installation des éléments de finition (garde-corps, trottoirs, revêtements de surface dont la plateforme tramway...) ;
- **Tests et mise en service des ouvrages :** afin de maintenir la circulation sur la RD30, il se peut qu'un phasage des travaux soit planifié, de sorte à construire un premier ouvrage sur lequel la circulation serait basculée, et à réaliser ensuite le second ouvrage. Cette planification phasée allonge la durée du chantier mais garantit la continuité du franchissement du canal pour tous les usagers.

La consistance des travaux et le calendrier associés seront définis lors des études de conception à venir en fonction de la solution technique qui sera retenue comme le meilleur compromis à la lumière des considérations techniques, économiques et financières.

Question :

12. *Coordination des différents chantiers : Plusieurs projets de construction seront en cours de réalisation en même temps dans le territoire (NPNRU Franc Moisin, Campus Condorcet, ZAC de la Montjoie, ZAC Nozal - Front Populaire, Gare des Mines-Fillettes, la rénovation lourde de la cité Charles Hermite etc.) Une coordination est-elle envisagée ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le territoire qui accueillera le T8Sud est caractérisé par un fort dynamisme de mutation. Les projets de construction, portés par des entités publiques ou privées, sont très nombreux et hétérogènes en termes de calendrier, type des travaux et nature des interfaces avec les travaux du tramway.

Déjà en phase d'études, Île-de-France Mobilités a établi des liens constructifs avec les porteurs de ces projets pour présenter l'avancement du projet T8Sud, recueillir les informations opérationnelles de ces projets et identifier les contraintes exportées mutuellement afin de concilier les constructions projetées.

Dans les phases d'études à venir, l'enjeu pour le Maître d'ouvrage portera sur la planification des travaux, un profil particulier et bien identifié (OPC) dans l'équipe de maîtrise d'œuvre aura ce rôle majeur d'Ordonnancement, Pilotage et Coordination des travaux. Une **méthodologie de travail avec les projets connexes** sera mise en place par l'OPC sur la base de fiches d'interfaces élaborées par l'OPC. Elles permettent de lister les principales contraintes techniques et calendaires.

Île-de-France Mobilités pourra s'appuyer sur les différents retours d'expérience des phases travaux de projets de tramway dont elle a assuré la maîtrise d'ouvrage.

La mise en place d'une comitologie spécifique avec les bons interlocuteurs des projets connexes a souvent permis d'identifier les impacts réciproques, débloquer les difficultés et parvenir à une organisation des travaux satisfaisante pour toutes les parties prenantes. Bien évidemment, les partenaires locaux (EPT, département, Ville de Paris) sont étroitement associés à cette comitologie.

Compléments de la Ville de Paris

La Ville de Paris, en tant que gestionnaire de l'espace public, assure la coordination des interventions sur le domaine public. Conformément au règlement de voirie en vigueur, les projets T8Sud et Cité Charles Hermite devront nécessairement effectuer des demandes via le logiciel CITE pour toutes interventions sur l'espace public. Piloté par une même entité, cet outil permettra d'assurer la coordination spatiale et temporelle des travaux dans un même secteur.

Complément de Plaine Commune

L'articulation des différents chantiers fait l'objet d'échanges continus entre les services de Plaine Commune et d'IDFM afin de garantir la meilleure coordination possible.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête retient que le maître d'ouvrage ne prévoit pas d'expropriation pour les installations de chantiers, car il entend privilégier des occupations temporaires amiables. Sur la base de propositions d'implantation établies par le maître d'œuvre, en accord avec le coordinateur sécurité et

protection de la santé (CSPS), des conventions d'occupation temporaire seront passées avec le propriétaire (public ou privé) lesquelles définiront les conditions et modalités de mise à disposition.

La commission d'enquête juge utile qu'IDFM ait précisé les différentes notions utilisées dans le rapport d'enquête. Le public qui n'est pas familier avec le vocabulaire des maîtres d'ouvrage, se perd quand plusieurs termes - « emprise projet » / « périmètre opérationnel » / « périmètre projet » - recouvrent la même réalité, c'est-à-dire la zone qui sera réaménagée par le T8 Sud. Quant aux termes « périmètre des travaux » et « périmètre d'utilité publique », ils correspondent à la zone d'intervention potentielle nécessaire à la réalisation du projet et constituent donc le périmètre de Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Cet effort pédagogique est apprécié, mais il conviendrait d'être attentif à l'avenir à ce genre de difficulté. IDFM souligne que toutes les parcelles incluses dans le périmètre des travaux ou périmètre d'utilité publique ne seront pas systématiquement l'objet d'acquisitions foncières. Elles sont néanmoins susceptibles de l'être.

Concernant les nuisances inévitablement générées par les travaux de construction (bruit, vibration, pollution de l'air notamment), la commission d'enquête reconnaît qu'IDFM et ses équipes de maîtrise d'œuvre ont l'expérience nécessaire à la conduite de ce type de chantier, et les réponses apportées à ce stade lui apparaissent cohérentes. Elle constate que la maîtrise d'ouvrage prévoit un dispositif de communication riverains et de proximité (panneaux, agents de proximité, lettres d'information, flyers, site internet dédié, signalisation spécifique...). Compte tenu de la durée des travaux, cette communication devra, selon elle, intégrer des informations sur les autres chantiers prévus au voisinage du tracé à la même période.

Elle note que la Ville de Paris a des agents de la Direction de la Police Municipale et de la Prévention, formés et assermentés, qui seront disposés à intervenir sur le chantier en cas de nuisances anormales. Sur la zone des Magasins Généraux, elle retient que des échanges sur la gestion de chantier ont déjà été engagés avec ICADE.

Comme le souhaitait la commission d'enquête pour ce sujet sensible qui a fait l'objet d'un effort tout particulier de préservation, la réponse d'IDFM détaille la protection dont feront l'objet les arbres en phase chantier, depuis le système racinaire jusqu'au houppier. Reprenant leurs règlements de voirie respectifs, la Ville de Paris et Plaine Commune ont apporté d'importants compléments aux réponses d'IDFM. Le Département de Seine-Saint-Denis a également donné des précisions sur les pénalités encourues par les contrevenants. Il est essentiel d'intégrer ces volets des différents règlements dans le cahier des charges remis aux futures entreprises.

En ce qui concerne plus particulièrement les commerces dont le chiffre d'affaires serait impacté, la commission d'enquête note favorablement qu'une Commission de règlement amiable (CRA) est prévue. On peut ajouter que la présence pendant plusieurs années d'un important personnel mobilisé par les chantiers sera plutôt favorable à l'activité de certains commerces : restauration, commerces de bouche, épicerie...

La commission d'enquête a relevé que de grandes opérations d'aménagement (NPNRU Franc Moisin, Campus Condorcet, ZAC de la Montjoie, ZAC Nozal - Front Populaire, ZAC Gare des Mines-Fillettes, Front urbain à Villetaneuse, rénovation lourde de la résidence Charles Hermite dans le 18^e arrondissement parisien, voire la fin des travaux liés au Grand Paris Express...) seront en cours de réalisation en même temps que le projet du T8 sud. Tous ces travaux vont impacter les habitants pendant plusieurs années. Afin de limiter au maximum les nuisances, une organisation très précise des chantiers s'impose. IDFM indique que des fiches d'interfaces et une méthodologie de travail seront mises en place pour parvenir à une organisation des travaux satisfaisante pour toutes les parties prenantes. La Ville de Paris précise que gestionnaire de l'espace public, elle assure la coordination des interventions sur son domaine public, tandis que Plaine Commune souligne que l'articulation des différents chantiers fait l'objet d'échanges continus entre ses services de Plaine Commune.

Pour la commission d'enquête qui en prend note, la coordination de tous les chantiers reste l'un des grands enjeux du projet.

➤ La circulation et le stationnement

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

Les travaux du projet T8 Sud auront des conséquences sur la circulation routière le long du tracé du projet, notamment en prenant place principalement sur les voies existantes. La commission d'enquête remarque qu'à l'exception d'ICADE, les contributeurs se soucient plutôt de l'impact sur le trafic, une fois le tramway en service (voir Thèmes 3 « Impacts permanents » et 4 « accessibilité »). Néanmoins, eu égard à la durée des travaux, elle pose des questions sur cette phase du projet aussi. Quant à la circulation des piétons et des cyclistes lors des travaux, elle est l'objet de deux contributions.

« ICADE souligne l'enjeu d'assurer la continuité des activités économiques présentes au sein du Parc pendant les travaux du tramway, et notamment les flux des poids lourds entre l'Ouest et l'Est de la rue des Fillettes liés aux activités audiovisuelles. ICADE souhaite que lors du phasage des travaux l'un des deux axes majeurs du parc (rue des Fillettes et avenue des Magasins Généraux) soit systématiquement ouvert à la circulation pour ne pas bloquer tout le secteur (obs@49) »

« Le Département sera également attentif à ce que les cheminements piétons et cycles et plus généralement l'accessibilité de l'espace public soit maintenue en phase chantier » (obs@28 de M. Corentin Duprey, vice-président du conseil départemental, chargé des mobilités durables et du développement du territoire).

« Le chantier du prolongement du tramway T8 se situera dans des secteurs intensément fréquentés comme la station Front Populaire (ligne 12), la gare du RER B ou le Stade de France. Il est nécessaire de vérifier que durant les travaux, les cheminements piétons restent compatibles avec les flux maximaux envisageables. (Obs @46, Bernard Gobitz, vice-président de l'AUT IdF) »

Je voudrais savoir combien de temps dureront les travaux sur l'aménagement entre la Porte de Paris et la rue des Fillettes. Il y a des parkings privés à cet endroit. Comment les riverains feront-ils pour se garer ? » (un participant de la réunion publique, président du comité Porte de Paris)

La MRAe recommande dans son avis « un plan de circulation en phase travaux visant à éviter ou limiter les incidences sur l'environnement et la santé des reports de circulation routière et des phénomènes de congestion de trafic associés durant les travaux d'aménagement du tramway »

L'Autorité environnementale indique aussi au chapitre de l'amélioration du bilan carbone du projet qu'IDFM évoque plusieurs pistes à explorer « Celles-ci consistent au cours de la phase travaux à optimiser les distances d'acheminement et d'évacuation des matériaux, utiliser des matériaux moins émissifs en GES ». La MRAe recommande de « préciser quelles mesures de réduction seront mises en oeuvre pour améliorer le bilan carbone et évaluer pour chaque solution les quantités de GES évités ».

Questions :

1. **Concernant les impacts du chantier sur la circulation des véhicules, quel report de circulation sur d'autres axes est-il prévisible ? Un plan de circulation en phase travaux visant à éviter**

ou limiter les incidences sur l'environnement et la santé des reports de circulation routière et des phénomènes de congestion de trafic associés a-t-il été établi ?

2. *Les bus seront-ils impactés pendant cette période et comment les usagers seront-ils avertis d'éventuelles modifications des lignes ?*
3. *Les déplacements en toute sécurité des cyclistes, piétons et PMR seront-ils assurés et comment ces derniers seront-ils informés ?*
4. *Peut-on craindre des difficultés d'accès à des bâtiments ou à des parkings ? En raison des flux des poids lourds entre l'Ouest et l'Est de la rue des Fillettes liés aux activités audiovisuelles, peut-on être sûr qu'au moins un des axes du Parc des portes de Paris (rue des Fillettes et avenue des Magasins Généraux) restera ouvert ?*
5. *Entre la Porte de Paris et la rue des Fillettes, il y a des parkings privés. Comment les riverains feront-ils pour se garer ? Plus généralement que propose IDFM pour pallier la disparition des places de stationnement résidentiel des riverains pendant les travaux ? Y-a-t-il des possibilités de compensations temporaires ?*
6. *Qu'est-il prévu pour le stationnement des professionnels (livraisons, dépannage, chantiers d'artisans, déménagement...)*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : La circulation et le stationnement en phase chantier

Des **perturbations temporaires de la circulation routière** sont à prévoir pendant les travaux du T8 Sud, induites par l'occupation de la chaussée et la circulation des camions et engins de chantier. Ces restrictions de circulation pourront être de différentes natures : limitations de vitesse, réduction du nombre de files ou rétrécissement de chaussée, circulation alternée voire fermeture complète, etc. Ces perturbations entraîneront ainsi un **report de la circulation sur les voiries alentours**, de manière relativement similaire au report qui pourrait être imaginé à terme, après la mise en service du tramway.

La définition des travaux en phase de conception détaillée permettra d'établir un **plan de phasage prévisionnel des travaux** et par conséquent **un plan de circulation adapté à celui-ci** dans l'optique de limiter les incidences des reports sur l'environnement et la santé des riverains.

L'ensemble des mesures prises pour réorganiser les circulations sera **élaboré en concertation** avec les gestionnaires de voirie des territoires concernés par les travaux, les services de secours, les Préfectures, les services de l'Etat, etc., entre autres, pour garantir pendant le chantier la circulation des véhicules de sécurité et d'urgence, les convois exceptionnels, l'accès des pompiers aux logements, activités et commerces.

Un travail sera mené par Ile-de-France Mobilités en phase de conception détaillée pour **adapter les itinéraires des bus en fonction des phasages des travaux**, de manière à maintenir une desserte fine du territoire.

La maîtrise d'ouvrage recherchera d'assurer une continuité de la circulation pour **maintenir les accès aux activités** riveraines, aux entrées d'immeubles et aux commerces ainsi que le stationnement. Elle veillera

au maintien de cheminements accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, et à la continuité des itinéraires cyclables.

Question :

1. *Concernant les impacts du chantier sur la circulation des véhicules, quel report de circulation sur d'autres axes est-il prévisible ? Un plan de circulation en phase travaux visant à éviter ou limiter les incidences sur l'environnement et la santé des reports de circulation routière et des phénomènes de congestion de trafic associés a-t-il été établi ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Report de circulation en phase travaux

Des perturbations temporaires de la circulation routière sont en effet à prévoir pendant les travaux du T8Sud, induites par l'occupation de la chaussée et la circulation des camions et engins de chantier. Ces restrictions de circulation pourront être de différentes natures : limitations de vitesse, réduction du nombre de files ou rétrécissement de chaussée, circulation alternée voire fermeture complète, etc.

Les difficultés de circulation seront principalement localisées le long du tracé, mais on peut également attendre des perturbations dans les rues sécantes, en raison de la présence des travaux.

Ces difficultés de circulation routière le long du tracé seront ainsi de nature à créer un report de trafic vers les autres axes. Les reports de circulation attendus en phase travaux peuvent être considérés comme relativement similaires à la situation future avec le projet mis en œuvre (voir détail au §4.1). Les principaux reports de trafic se feront sur les voiries structurantes du périmètre (autoroutes A1 et A86, Boulevard Périphérique, N186, ...) et à l'échelle locale sur les voiries adjacentes.

À ce stade des études, le phasage précis des travaux n'est pas établi. Les restrictions sur la circulation en phase travaux ne sont donc pas encore précisément définies.

Plan de circulation en phase travaux

La définition des travaux en phase de conception détaillée permettra d'établir un plan de phasage prévisionnel des travaux et par conséquent **un plan de circulation adapté à celui-ci dans l'optique de limiter les incidences des reports sur l'environnement et la santé des riverains.**

Île-de-France Mobilités pourra s'appuyer sur les différents **retours d'expérience** des phases travaux de projets de Tramway dont elle a assuré la maîtrise d'ouvrage, pour mettre en place un phasage travaux qui permette de **limiter l'intervention à des secteurs successifs du tracé, sans intervenir simultanément sur l'ensemble de la ligne.** Ce phasage sera établi pour garantir au maximum **le maintien des usages en place et réduire le temps de travaux.**

L'ensemble des mesures prises pour réorganiser les circulations sera élaboré **en concertation avec les gestionnaires de voirie des territoires concernés par les travaux, les services de secours, les Préfectures, les services de l'Etat, etc.**, entre autres, pour garantir pendant le chantier la circulation des véhicules de sécurité et d'urgence, les convois exceptionnels, l'accès des pompiers aux logements, activités et commerces.

Afin d'optimiser le phasage travaux proposé et les plans de circulation associés, **une comitologie spécifique sera mise en œuvre.** Elle regroupera la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre, l'OPC (profil en charge de la planification du chantier), les entreprises une fois celles-ci notifiées, ainsi que le

territoire et en particulier les gestionnaires de voirie, les services de secours et les exploitants du réseau de bus. Sur la commune de Paris, les travaux seront réalisés dans le respect du 8^{ème} « protocole de bonne tenue des chantiers » garantissant une prise en compte des circulations en phase chantier.

Question :

2. *Les bus seront-ils impactés pendant cette période et comment les usagers seront-ils avertis d'éventuelles modifications des lignes ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Lors de la phase travaux, des modifications sur la circulation routière pourront intervenir et potentiellement impacter les lignes de bus. **Un travail sera mené par Ile-de-France Mobilités en phase de conception détaillée pour adapter les itinéraires des bus en fonction des phasages des travaux, de manière à maintenir une desserte fine du territoire.**

Ces modifications seront notifiées aux riverains en amont grâce au dispositif d'information de proximité (actualités, infos travaux distribuées dans les boîtes aux lettres, panneaux), et aux usagers des lignes de bus via l'information voyageur déployée par l'exploitant.

Question :

3. *Les déplacements en toute sécurité des cyclistes, piétons et PMR seront-ils assurés et comment ces derniers seront-ils informés ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Lors des travaux, les cheminements piétons et cycles pourront être impactés de manière temporaire. **Toutefois, la maîtrise d'ouvrage et les entreprises de travaux veilleront au maintien de cheminements sécuritaires et accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, des entrées d'immeubles et de commerces ainsi que des itinéraires cyclables.** Le dispositif d'information de proximité permettra de notifier les riverains de ces modifications en amont de leur mise en place et de surveiller leur conformité (actualités, infos travaux distribuées dans les boîtes aux lettres, panneaux, agent de proximité).

Question :

4. *Peut-on craindre des difficultés d'accès à des bâtiments ou à des parkings ? En raison des flux des poids lourds entre l'Ouest et l'Est de la rue des Fillettes liés aux activités audiovisuelles, peut-on être sûr qu'au moins un des axes du Parc des portes de Paris (rue des Fillettes et avenue des Magasins Généraux) restera ouvert ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La phase travaux induit des perturbations inévitables de la circulation, avec des fermetures ponctuelles et mise en place de déviations, etc. Le phasage précis des zones de travaux, les accès, les déviations, etc. vont être **travaillés avec les entreprises et le MOE afin de réduire au maximum la gêne occasionnée pour les usagers** (riverains, commerçants, etc.). Ces phasages seront partagés avec les gestionnaires (villes, département, etc.) afin d'anticiper les demandes d'arrêtés et de prévoir l'information riveraine.

Le point particulier de la zone des Magasins Généraux fait l'objet d'échanges avec ICADE afin d'appréhender au mieux la phase travaux et les contraintes propres aux activités du parc. Si la fermeture d'une partie de la rue des Fillettes s'avère nécessaire, une déviation et des accès provisoires seront mis en place, dans la mesure du possible, pour **assurer la continuité de la circulation et des accès aux activités diverses**.

Question :

5. *Entre la Porte de Paris et la rue des Fillettes, il y a des parkings privés. Comment les riverains feront-ils pour se garer ? Plus généralement que propose IDFM pour pallier la disparition des places de stationnement résidentiel des riverains pendant les travaux Y-a-t-il des possibilités de compensations temporaires ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le maintien au maximum des accès, places de parking, etc. est une exigence d'Ile-de-France Mobilités envers son MOE et ses entreprises. Si des fermetures de voies s'avèrent nécessaires pour les besoins des travaux, des déviations et des accès provisoires seront mis en place, dans la mesure du possible, pour assurer la continuité de la circulation.

En cas de suppression de places pour les besoins des travaux, des solutions seront là aussi étudiées au cas par cas permettant de garantir, dans la mesure du possible, la restitution du service.

Question :

6. *Qu'est-il prévu pour le stationnement des professionnel (livraisons, dépannage, chantiers d'artisans, déménagement...)*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

En cas de suppression de places pour les besoins des travaux, des solutions seront étudiées au cas par cas permettant de garantir, dans la mesure du possible, la restitution du service.

Compléments Ville de Paris

Pendant toute la durée du chantier, les circulations piétonnes et les accès des véhicules de secours seront maintenus à chaque instant. La circulation des vélos et véhicules motorisées sera préservée au

maximum, avec un phasage des travaux adapté, avec une signalétique spécifique. Des réunions publiques seront organisées, en général sous l'égide des mairies d'arrondissement, pour informer les riverains en amont du phasage des travaux.

Dans certains cas exceptionnels (fouille ou pose de l'asphalte sur trottoir), et avec l'accord des riverains ou professionnels qui ont besoin de leur accès, des solutions pour fermer momentanément tout en proposant d'autres moyens d'accès, peuvent être trouvées pour permettre de réaliser les travaux plus rapidement et limiter ainsi la gêne dans le temps.

Durant la phase travaux, certaines places de stationnement pourront être neutralisées.

Le phasage des travaux prendra en compte les flux de livraisons, leur fréquence et le profil des véhicules utilisés, avec un dialogue prévu avec l'ensemble des commerçants impactés.

Un **agent de communication de proximité** se rendra disponible pour échanger et trouver des solutions temporaires adaptées pour les usagers professionnels qui ont besoin d'un stationnement ou d'un arrêt (transport de marchandises). Les camions porteurs et semi-remorques qui livrent les commerces feront l'objet d'une attention particulière, avec par exemple des livraisons à effectuer en horaires décalées (tard le soir, tôt le matin) et éventuellement, selon possibilités, la création d'un espace logistique de proximité.

Des **lettres infos chantiers** seront distribuées avec une mise en ligne de l'avancement du chantier sur un site internet dédié.

Toutes les places pour les personnes en situation de handicap sont restituées au plus proche de la position initiale y compris en phase travaux. Tous les accès y compris ceux des véhicules de secours seront restitués et adaptés en phase chantier.

De même, les emprises et aménagements doivent respecter les conditions minimales d'accessibilité de la voirie.

Une commission de Règlement Amiable (CRA) sera mise en place pour examiner les demandes d'indemnisation des professionnels impactés par les travaux.

Compléments de Plaine Commune

Plaine commune instruira les demandes d'arrêtés de voirie du porteur de projet et veillera au respect des dispositifs nécessaires à la circulation dans les meilleures conditions et en toute sécurité des usagers sur les voiries impactées ou à défaut les voiries adjacentes. Si nécessaire des aménagements pourront être demandés pour faciliter les cheminements (piétons, vélo, bus...) sur des voies annexes.

Commentaires de la commission d'enquête

Les difficultés de circulation seront principalement localisées le long du tracé, mais on peut également attendre des perturbations dans les rues sécantes, en raison de la présence des travaux. Elles seront de nature à créer un report de trafic vers les autres axes. À ce stade des études, le phasage précis des travaux n'étant pas établi, les restrictions sur la circulation ne sont donc pas encore précisément définies. Il faudra attendre les études de conception détaillée pour avoir un plan de circulation adaptée qui sera élaboré en concertation avec les gestionnaires de voirie des territoires concernés par les travaux, les services de secours, les Préfectures, les services de l'Etat, etc., entre autres, pour garantir pendant le

chantier la circulation des véhicules de sécurité et d'urgence, les convois exceptionnels, l'accès des pompiers et des particuliers et professionnels aux logements, activités et commerces.

Pour la même raison, la commission d'enquête ne dispose pas à ce stade d'informations sur les itinéraires de bus et les cheminements piétons et cycles. Elle note les engagements d'IDFM à prendre des mesures pour le maintien des accès aux activités riveraines, aux entrées d'immeubles et aux commerces ainsi que le stationnement. La maître d'ouvrage s'assurera de cheminements accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, et à la continuité des itinéraires cyclables.

Synthèse du thème 2

La phase chantier est toujours une période sensible pour les riverains, qui sont exposés aux nuisances inévitablement générées par les travaux de construction (bruit, vibration, pollution de l'air notamment).

La maîtrise d'ouvrage ne cache pas non plus les difficultés de circulation dans le secteur concerné, et même au-delà, à cause des reports de trafic. La commission d'enquête a pris bonne note de ses engagements à minimiser l'impact sur l'environnement et en particulier sur les riverains. Elle juge pertinentes les mesures annoncées pour éviter, réduire et éventuellement compenser ces nuisances.

La définition temporelle et géographique de certaines mesures ne peut pas à ce stade être davantage précisée. L'avancement des études de projet en 2025-2026 acteront le programme de l'opération et les principes d'organisation du chantier. IDFM souligne qu'elle s'appuie sur les retours d'expérience de ses projets tramway précédents. La commission d'enquête le lui reconnaît volontiers. Elle attire néanmoins l'attention sur :

- L'urgence à conduire de nouvelles études sur le franchissement du canal Saint-Denis, qui est un enjeu majeur du projet, afin d'aider à l'arbitrage entre les différentes options ;
- La mise en œuvre des mesures de protection des arbres conservés pendant les travaux ;
- La sécurisation des cheminements piétons et cyclistes ;
- Sur le recours au canal Saint-Denis comme mode alternatif à la route pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais ;
- La coordination des chantiers des projets connexes, particulièrement importants sur les territoires traversés.

Thème 3 : Les impacts permanents

Les effets permanents du futur tracé sont de plusieurs natures, parfois évoqués en source d'amélioration, ou trop importants justifiant, soit la non-réalisation du projet, soit la recherche de tracés alternatifs.

Sont ainsi évoqués dans ce chapitre les impacts :

- Sur le foncier et le périmètre du projet,
- Sur la santé : pollutions atmosphérique, sonore, vibrations et électromagnétisme,
- Sur l'environnement : impacts visuels sur le paysage et le patrimoine, sur les arbres d'alignement et mesures compensatoires

Les impacts socio-économiques sont abordés dans le thème 7, ceux liés à l'accessibilité dans le thème 4.

➤ Impacts fonciers et périmètre du projet

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par des questions posées par la commission d'enquête

Les impacts fonciers sur ce projet sont mesurés, le tracé privilégiant largement l'insertion du tramway dans l'espace public. Les acquisitions nécessaires se limitent ainsi à des parcelles spécifiques, principalement contiguës à la voirie existante et relevant du domaine public non bâti. Ces acquisitions feront l'objet d'une enquête parcellaire ultérieure lors de la phase d'études Avant-Projet (AVP), une fois les parcelles impactées par le projet plus finement définies.

Les impacts fonciers identifiés dans le dossier se situent en particulier au niveau du foyer Coallia rue des Fillettes ou encore sur le site de France Pain au Franc-Moisin.

La société Icade en signale d'autres, notamment l'emprise des installations CPV du Studio 128 : *« Il est demandé la réduction des emprises des installations CVC d'un immeuble qui accueille des studios de télévision. Cette installation est vitale pour la continuité de l'activité. Elle ne peut être installée sur les voies adjacentes, celle-ci étant trop étroites. De même, un tel équipement ne peut être installé en toiture, l'immeuble n'étant pas dimensionné pour accueillir un tel poids. Il y a nécessité de faire réaliser une étude d'encombrement, puis de réaménager l'ensemble de cette installation technique nécessaire et indispensable pour l'activité économique. Icade souhaite que les études opérationnelles intègrent la conception et le financement du maintien des équipements technique existantes. »* (obs@49).

Par ailleurs, le périmètre du projet et des travaux est interrogé (par la directrice générale des services de Villetaneuse pour le SMR ou encore la société Icade dans la zone d'activités des Portes de Paris), ces derniers entraînant des confusions sur ce qui serait potentiellement impacté par le projet.

Obs@46 de la société Icade : « /.../ *Périmètre d'emprise projet (rouge)* : Comme indiqué plus haut, ce périmètre ne correspond pas à celui représenté dans la pièce E. Icade souhaiterait que les périmètres de réflexion du projet T8 et du périmètre de travaux soient identifiés et clarifiés. Par ailleurs, ICADE souhaiterait comprendre pourquoi le périmètre englobe les carrefours de façon large, en remontant le long de certaines voies perpendiculaires (exemple ci-dessous, rue du Mimosa F2 - p.66). Une telle emprise vient contraindre les accès aux activités présentes et ne correspond pas aux espaces qui pourraient être rétrocédés. /.../ »



Questions :

1. Pouvez-vous présenter les impacts fonciers du projet ?

Pouvez-vous préciser les actions allant être menées pour le foyer Coallia rue des Fillettes ou encore sur le site de France Pain au Franc-Moisin ?

2. Quelle réponse pouvez-vous apporter à l'observation de la société Icade concernant la réduction de l'emprise des installations CVC Studio 128 ?

3. Périmètres DUP, projet et travaux : pouvez-vous préciser les différences entre le périmètre DUP, celui du projet et celui des travaux pour répondre aux interrogations exprimées par la commune de Villetaneuse au niveau du SMR et celle de la société Icade dans la zone d'activités des Portes de Paris ?

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Impacts fonciers et périmètre du projet

Les impacts fonciers du projet, estimés sur la base des études préliminaires revêtent encore un **caractère provisoire et indicatif à ce stade du projet, et seront confirmés en phase de conception détaillée.**

Dans le cadre d'un dialogue permanent avec les services de Plaine Commune, le maître d'ouvrage s'est efforcé de **limiter les impacts fonciers du T8 Sud au strict nécessaire.** Malgré les surfaces modestes qui sont concernées, ces impacts fonciers restent particulièrement sensibles dans la mesure où ils affectent plusieurs activités très importantes pour le territoire. Tout l'enjeu est donc pour le projet de **garantir les conditions favorables à la reprise et à la pérennisation des activités qui sont affectées.**

Par exemple, pour le cas du **foyer Coallia**, le projet est garant du maintien de l'intégrité des logements, de la reconstitution des accès et clôtures et de la restitution d'un local adapté pour y recréer la cantine. Sur le **site de France Pain**, des solutions sont recherchées pour permettre les manœuvres d'entrée / sortie et de chargement des poids lourds sur le site, en tenant compte de l'articulation avec la future plateforme de tramway sur la rue Danielle Casanova. Pour le **studio 128** sur le secteur Magasins Généraux, le projet garantira le maintien des accès existants et la pérennisation des conditions de fonctionnement du site (CVC notamment).

A l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage engagera ou poursuivra les échanges avec les parties prenantes concernées en **étroite collaboration avec les acteurs du territoire** (EPT, Villes, propriétaires

et occupants des différents sites) afin de poursuivre les négociations à l'amiable, privilégiées par Ile-de-France Mobilités, et préciser les projets de reconstitution riveraine découlant de ces acquisitions foncières.

Les emprises nécessaires pour les installations de chantier (base-vie, zone de stockage) feront l'objet des conventions d'occupation temporaire et seront restituées à l'issue du chantier. C'est bien le cas des **installations chantier au Sud du SMR de Villetaneuse** dont la surface et durée d'occupation seront précisées par la suite.

Question :

1. *Pouvez-vous présenter les impacts fonciers du projet ?
Pouvez-vous préciser les actions allant être menées pour le foyer Coallia rue des Fillettes ou encore sur le site de France Pain au Franc-Moisin ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Nota : le sujet spécifique des accès aux parcelles est traité au §4.3, question 1 et 2.

Les impacts fonciers du projet

Dans le cadre d'un dialogue permanent avec les services de l'EPT Plaine Commune¹⁰, le maître d'ouvrage s'est efforcé de limiter les impacts fonciers du T8Sud au strict nécessaire. Malgré les surfaces modestes qui sont concernées, ces impacts fonciers restent particulièrement sensibles dans la mesure où ils affectent plusieurs activités très importantes pour le territoire. Tout l'enjeu est donc pour le projet de **garantir les conditions favorables à la reprise et à la pérennisation des activités** qui sont affectées.

Les impacts fonciers du projet, estimés sur la base des études préliminaires revêtent encore un **caractère provisoire et indicatif à ce stade du projet**. Ces impacts sont identifiés en hachures roses dans les cartes du projet, afin d'alimenter le travail à conduire avec les propriétaires et les occupants des sites concernés : l'objectif est de **trouver des solutions qui conviennent à tous et consolider l'acceptabilité du projet**.

En s'appuyant sur ce travail, les besoins fonciers seront par la suite **confirmés et précisés dans les études de conception** à venir et retranscrits dans un dossier d'enquête parcellaire.

A l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage engagera ou poursuivra les **échanges avec les parties prenantes concernées en étroite collaboration avec les acteurs du territoire** (EPT, Villes, propriétaires et occupants des différents sites) afin d'avancer les négociations à l'amiable, privilégiées par Ile-de-France Mobilités, et préciser les projets de reconstitution riveraine découlant de ces acquisitions foncières.

Le cas du foyer Coallia, rue des Fillettes

La résidence sociale Fillettes (329 logements) gérée par l'Association Coallia offre une solution de logement temporaire pour accompagner au mieux les personnes vulnérables dans leur parcours

¹⁰ A Paris, le Projet T8 Sud s'insère exclusivement sur le domaine public de la Ville de Paris

résidentiel vers un logement plus pérenne. Le foyer existe depuis 1970 à Aubervilliers et la cantine du foyer, gérée par les résidents, est un lieu de sociabilité du quartier.

L'insertion du projet T8Sud dans la rue des Fillettes implique une acquisition foncière d'environ 120 m² sur la parcelle où est implanté le foyer et la démolition de la cantine.

Le projet est garant du maintien de l'intégrité des logements, de la reconstitution des accès et clôtures et de la restitution d'un local adapté pour y recréer la cantine, sur la parcelle impactée ou sur une parcelle adjacente. Comme illustré dans le plan ci-contre, les **accès existants sont préservés** pour les résidences et équipements côté Est de la rue des Fillettes (flèches rouges pour les véhicules et bleues pour les piétons sur la carte), tel que détaillé au §4.3 question 1 sur les accès au foyer (Figure 106 : Accès actuels et futurs au Foyer Coallia, localisation de l'ERPC031).

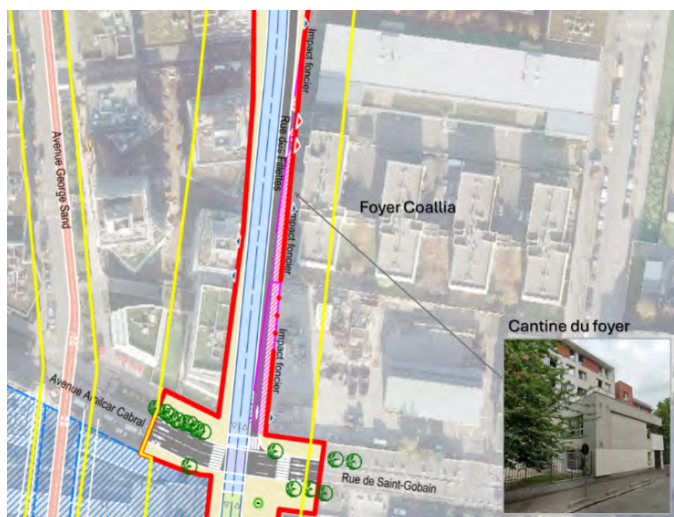


Figure 80 : Carte du projet T8Sud au niveau du Foyer Coallia rue des Fillettes (Planche d'insertion, Dossier d'enquête, 2024)

La nouvelle localisation de la cantine n'est pas encore déterminée : un travail partenarial est à mener avec le gestionnaire du Foyer Coallia, Plaine Commune et la ville d'Aubervilliers pour rechercher la meilleure solution. **Le projet est par ailleurs garant de la continuité des fonctionnalités du foyer (cantine, etc.) pendant les travaux,** et des solutions transitoires seront ainsi proposées pour maintenir un espace de restauration pendant les travaux, en coordination avec le gestionnaire du bâtiment.

Ces exigences informent les actions restant à conduire. Ainsi, dans le cadre des études de conception, le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre travailleront avec le Foyer et son gestionnaire pour définir plus précisément et mener à bien les travaux de démolition et de reconstitution riveraine nécessaires pour la réalisation du prolongement du tramway.

Site de France Pain dans le quartier du Franc-Moisin

Le site de France Pain est un site de fabrication et de logistique de produits alimentaires. Il a historiquement été occupé par l'entreprise Charcuteries Gourmandes, un acteur économique important du territoire.

L'insertion du projet T8Sud et en particulier de la station *Casanova – Pressensé* pour laquelle le territoire s'est battu, implique une acquisition foncière d'environ 360 m² sur la parcelle du parking du site.

Le projet est garant de la reconstitution des accès et clôtures et de la restitution d'un foncier adapté sur une parcelle adjacente pour permettre les manœuvres d'entrée / sortie et de chargement des poids lourds sur le site. Dans le même temps le projet doit garantir le bon fonctionnement de la ligne de tramway, la robustesse de l'exploitation et l'accessibilité et la sécurité des usagers de la future station desservant l'Est du quartier du Franc Moisin et les quartiers d'Aubervilliers à proximité.



Figure 81 : Carte du projet T8Sud au niveau du Site France Pain, rue Danielle Casanova (Planche d'insertion, Dossier d'enquête, 2024)

L'accès au site se ferait ainsi par la rue Angela Medici, en traversant la plateforme du tramway au droit de la station Casanova-Pressensé. Un **carrefour à feu permettrait de gérer en sécurité les mouvements des voitures/ camions et du tramway**. Néanmoins, cette solution n'étant pas idéale du fait de la traversée de la plateforme par les poids lourds, d'autres solutions d'accès continueront à être recherchées en collaboration avec les parties prenantes (accès au site par une autre rue par exemple), tel que détaillé au §4.3, question 2, voir [Figure 107 : *Projet T8Sud au niveau de la station Casanova Pressensé (IDFM 2022) et fonctionnement du site France Pain (Plaine Commune 2022)*]. Cette zone fait l'objet d'un travail partenarial fin avec le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) Franc Moisin et le service Foncier de Plaine Commune.

Ces exigences informent les actions restant à conduire. Ainsi, dans le cadre des études de conception, le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre travailleront avec Plaine Commune et les parties prenantes de la future ZAC Franc Moisin qui doit être créée d'ici la fin de l'année 2024, pour définir plus précisément et mener à bien les travaux de démolition et de reconstitution riveraine nécessaires pour la réalisation du prolongement du tramway et l'insertion de la station *Casanova-Pressensé*.

Quant au périmètre DUP indiqué sur les cartes du dossier d'enquête, Ile-de-France Mobilités tient à préciser que toutes les parcelles comprises dans ce périmètre de travaux ou périmètre d'utilité publique ne feront pas systématiquement l'objet d'acquisitions foncières.

Complément de Plaine Commune

Comme mentionné par Île-de-France Mobilités, ce projet fait l'objet d'un dialogue permanent entre leurs services et ceux de Plaine Commune avec pour volonté commune de limiter les impacts fonciers du T8 Sud à ce qui est strictement nécessaire pour la réalisation de ce projet.

Question :

2. *Quelle réponse pouvez-vous apporter à l'observation de la société Icade concernant la réduction de l'emprise des installations CVC Studio 128 ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le studio 128 est un studio d'enregistrement recevant du public (capacité d'environ 500 spectateurs) situé le long de la rue des Fillettes dans le secteur des EMGP. **Le projet T8Sud est garant du maintien des accès existants (accès piétons représentés par des flèches bleues dans la carte ci-contre) et de la pérennisation des conditions de fonctionnement du site.**

En avril 2022, puis en février 2023, le maître d'ouvrage a alerté la société ICADE sur le fait qu'un recul des installations CVC du studio 128 sera nécessaire afin de **disposer d'un trottoir de 2m de largeur** suite aux travaux du T8Sud comprenant la réalisation (d'Ouest en Est) de la plateforme tramway, de la chaussée en sens unique et de la piste cyclable.

Au cours de l'année 2022, Ile-de-France Mobilités a constaté l'installation d'une structure métal/bois en avancée sur le trottoir devant ces installations. L'impact a donc été précisé à ICADE, avec un recul nécessaire variant de 1,50m à 1,80m. Cette mise en recul impacte à la fois la structure bois créée en 2022 et l'équipement CVC n°3 localisé dans le schéma ci-dessous.



Figure 82 : Carte du projet T8Sud au niveau du Studio 128 le long de la rue des Fillettes dans le secteur des EMGP

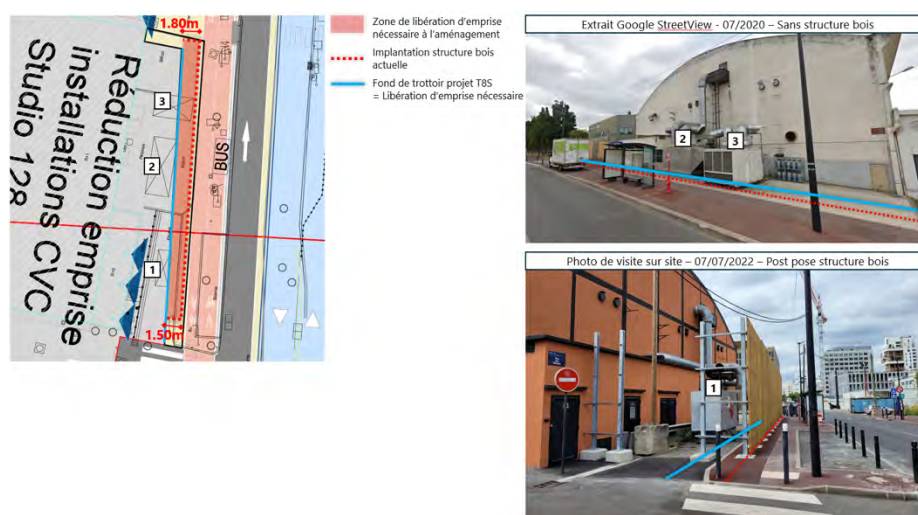


Figure 83 : Analyse graphique du recul nécessaire (Etudes de schéma de principe, 2023)

En février 2023, le gestionnaire d'exploitation de la société ICADE informait Île-de-France Mobilités qu'il saisirait le Studio 128 pour l'avertir de cet impact et **initier la réflexion sur les solutions techniques envisageables**.

Ainsi, ayant engagé les discussions avec ICADE dès les phases très amont de la conception, Ile-de-France Mobilités a bien identifié l'enjeu de la localisation du bloc 3 de la CVC du studio 128. Les discussions se poursuivent avec ICADE afin de trouver les meilleures solutions permettant de préserver les fonctionnalités nécessaires aux activités actuelles du site, tout en permettant le passage du tramway dans les conditions de sécurité et de performance requises. **Différentes pistes sont en cours de discussion avec ICADE et seront stabilisées lors des études détaillées de conception.**

Question :

3. *Périmètres DUP, projet et travaux : pouvez-vous préciser les différences entre le périmètre DUP, celui du projet et celui des travaux pour répondre aux interrogations exprimées par la commune de Villeteuse au niveau du SMR et celle de la société Icade dans la zone d'activités des Portes de Paris ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Nota : Cette réponse est la même que celle apportée dans le Thème 2 « Les travaux » / 2.2 Le Chantier, question 2a.

Emprise projet

L'« **emprise projet** » ou « **périmètre opérationnel** » ou « **périmètre projet** », est figurée en rouge sur les plans d'insertion du dossier d'enquête (cf. figure ci-après), et délimite **la zone qui sera réaménagée à terme par le projet**.

Elle comprend l'espace dans lequel s'insère le tracé, généralement de façade à façade (cf. précisions ci-après). Elle s'étend ponctuellement au niveau des carrefours car les travaux du tramway nécessiteront aussi des reprises de nivellement et de tracé des voiries débouchant sur le carrefour.

Cette « **emprise projet** » présentant le périmètre du projet T8S dans le dossier d'enquête comprend :

- Des séquences où l'aménagement est prévu de « façade à façade », i.e. pour lesquelles l'intégralité des aménagements proposés sera réalisée par le projet T8Sud. Il s'agit ici de la très grande majorité des séquences traversées par la ligne ;
- Des séquences où l'aménagement proposé n'est pas de « façade à façade », par exemple au niveau du cours du Ru de Montfort ;
- Des sections où le projet T8Sud ne réalisera que le périmètre « GLO » (correspondant à la plateforme de tramway, ses bordures, aux stations et à la reprise de carrefours), et les aménagements cyclables associés au projet si inexistant à l'heure actuelle. Le reste des aménagements présenté est supposé existant, ou pris en charge par les aménageurs des projets urbains. Cela concerne notamment la place du Front Populaire et le secteur du pôle de La Plaine – Stade de France ;

- Des sections où le projet T8Sud ne porte que les aménagements cyclables et/ou le stationnement vélos. C'est le cas de l'itinéraire vélo dissocié (avenue du Stade de France, rue du Landy, avenue George Sand, rue Proudhon), et de quelques stationnement vélos du pôle de La Plaine – Stade de France puisque les aménagements cyclables y sont déjà programmés au titre du projet de Pôle.

L'« **emprise projet** » comprend également la zone d'extension du SMR de Villetaneuse.

Périmètre d'utilité publique

Le « **périmètre d'utilité publique** » ou « **périmètre des travaux** », figuré en jaune sur les plans du dossier d'enquête ou en rouge dans la pièce E : *Plan Général des Travaux* du dossier d'enquête (cf. figure ci-après) permet de visualiser l'espace considéré comme nécessaire pour la réalisation du projet T8Sud. Ce périmètre correspond à la zone d'intervention potentielle nécessaire à la réalisation de l'infrastructure et de ses aménagements connexes et constitue donc le périmètre de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Il s'agit ici d'un fuseau d'une largeur de 25 mètres de part et d'autre du tracé de la ligne de tramway (largeur totale de 50 mètres). La largeur du fuseau s'étend ponctuellement pour englober des emprises prévisionnelles identifiées pour les besoins du chantier ou pour des réaménagements de voirie adjacentes dans le cadre du projet.

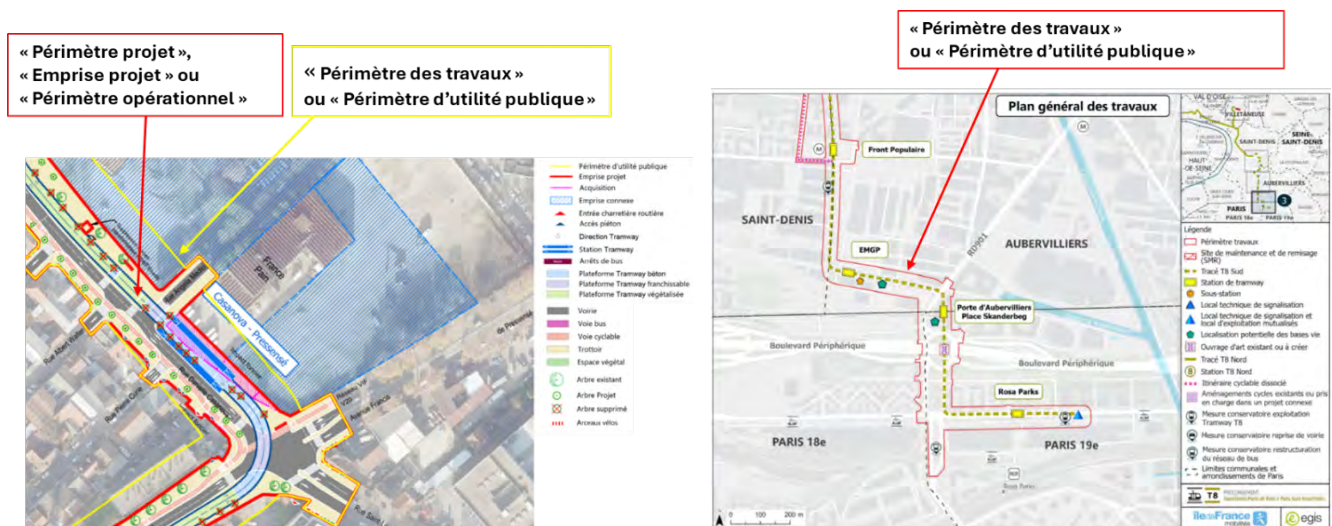


Figure 84 – Distinction entre « Emprise projet » et « Périmètre des travaux » / Périmètre d'utilité publique »
(Dossier d'enquête - gauche plans d'insertion, droite – Plan Général des Travaux)

Ce **périmètre des travaux** ou **périmètre d'utilité publique** englobe en particulier :

- l'ensemble des ouvrages du projet : plateforme tramway, stations, aménagements urbains de voirie et espaces verts, Site de Maintenance et de Remisage, locaux techniques, ouvrages d'art : **les espaces concernés seront mis en service à la fin du chantier ;**
- un périmètre rapproché autour de l'itinéraire vélos dissocié dans le secteur de la Plaine, **les espaces concernés seront mis en service à la fin du chantier ;**

- des zones de mesures conservatoires permettant des interventions complémentaires, induites par des évolutions non substantielles du projet (par exemple les sous-stations qui alimenteront la ligne en énergie ou des aménagements complémentaires en vue de l'amélioration de l'exploitation de la ligne) : **les espaces concernés seront mis en service à la fin du chantier ;**
- le périmètre prévisionnel des travaux, les installations de chantier, les secteurs nécessitant des réaménagements de voirie du fait du projet, etc. : **les espaces concernés seront libérés et remis en état à la fin du chantier.**

Le « **périmètre travaux** » ou « **périmètre de DUP** », présente donc un **périmètre plus élargi que les autres périmètres mentionnés qui sont supposés inclus dans ce périmètre travaux**. Ce périmètre ne préjuge pas des adaptations de détail qui pourraient se révéler nécessaires sans toutefois porter atteinte à l'économie générale du projet.

Ile-de-France Mobilités souligne que toutes les parcelles incluses dans ce **périmètre des travaux** ou **périmètre d'utilité publique** ne feront pas systématiquement l'objet d'acquisitions foncières. Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet précisées lors des études de conception à venir, et donneront lieu à la réalisation d'enquêtes parcellaires.

Site de Maintenance et de remisage (SMR)

Dans le cas des travaux d'extension et d'adaptation du SMR, le périmètre d'utilité publique englobe le SMR existant, la surface de son extension et une emprise travaux complémentaire au Sud pour accueillir la base vie du chantier et la zone de stockage. Cette **emprise travaux** (environ 5 700 m²) **a été définie en concertation avec les acteurs du projet Front Urbain** à Plaine Commune et Villetaneuse afin de minimiser l'impact sur les activités qui pourront être maintenues à l'Ouest, au Sud et à l'Est de cette emprise pendant la phase travaux. Elle **pourra être adaptée en fonction de l'évolution du projet Front Urbain**.

Lors des études détaillées, les partenaires continueront à travailler et veiller à la bonne coordination des chantiers, tant sur les interfaces techniques que calendaires des travaux. Le calendrier détaillé des travaux du T8Sud, qui sera défini dans le cadre des études de conception, prendra en compte celui des travaux du projet Front Urbain qui, à ce jour reste également à préciser.

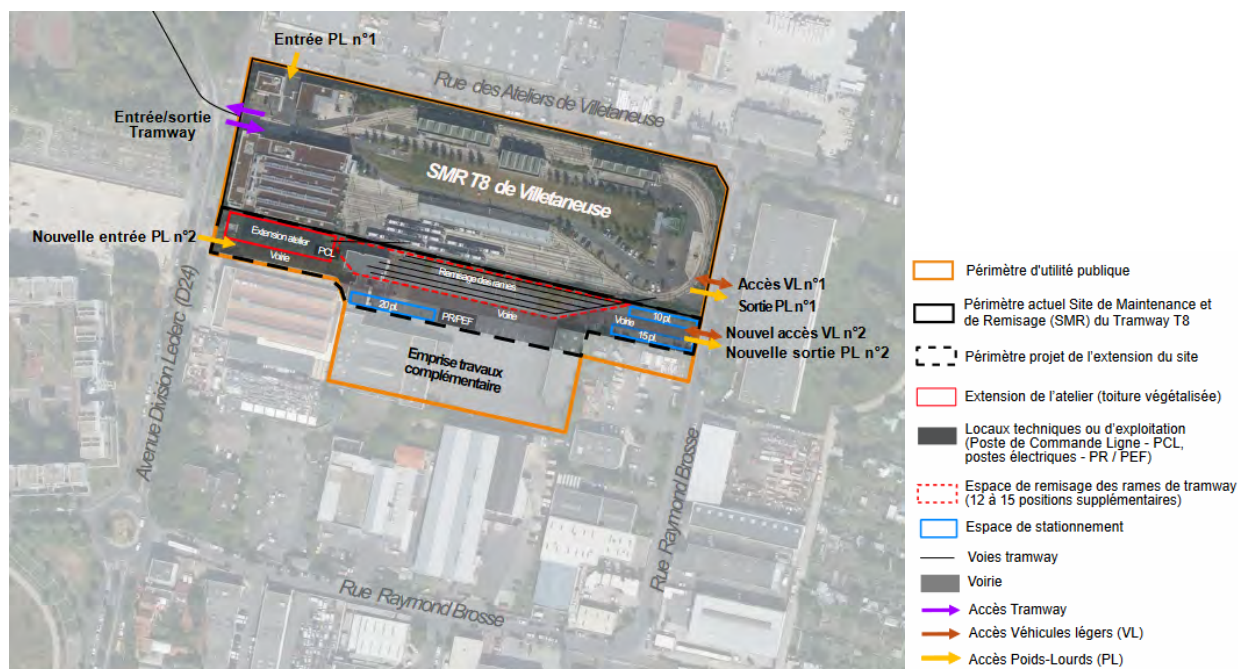


Figure 85 : Carte du projet T8Sud au niveau du SMR de Villetaneuse (Dossier d'enquête, 2024)

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête estime que les précisions apportées sur les différents périmètres (DUP, projet, travaux) mentionnés dans le dossier d'enquête apparaissent de nature à clarifier ce qu'ils recouvrent précisément et à rassurer les contributeurs, notamment pour le site de maintenance et de remisage (SMR).

Par ailleurs, elle note que les impacts fonciers sont plutôt circonscrits et qu'un travail partenarial entre Ile-de-France Mobilités et Plaine Commune a permis de réfléchir à des solutions les limitant.

Comme le présente le dossier d'enquête, l'insertion de la plateforme du Tramway T8 Sud et des stations a en effet été réalisée préférentiellement sur le domaine public et privé non bâti pour limiter d'une part, les acquisitions de parcelles (une soixantaine de parcelles privées ou appartenant à des établissements parapublics ou SEM d'aménagement sont impactées sur le tracé du projet, dont une partie du fait de régularisations foncières sur le domaine « public de fait » en attente suite à l'aménagement d'espaces publics), et d'autre part la destruction de constructions

La commission d'enquête est particulièrement attentive à ces impacts, notamment sur des secteurs sensibles du territoire, et aux mesures prises pour les éviter autant que faire ce peut, à défaut les réduire ou les compenser.

Elle entend que l'avancement des études ne permette pas encore de les préciser complètement, ni de les confirmer, le périmètre de Déclaration d'utilité publique (DUP) lui offrant une certaine latitude pour aboutir à un projet satisfaisant techniquement et aux impacts mesurés sur son environnement, en collaboration avec l'ensemble des acteurs concernés. Les études de conception permettront ainsi de définir précisément les impacts fonciers qui alimenteront le dossier d'enquête parcellaire.

Le dossier présente trois sites en particulier : le foyer Coallia rue des Fillettes, le site de l'entreprise France Pain rue Danielle Casanova au Franc Moisin et les impacts sur le studio 128 rue des Fillettes dans le secteur des Magasins Généraux.

Une incertitude demeure également quant à l'impact foncier du franchissement du canal Saint-Denis au nord du pont du Pressensé.

- Pour le foyer Coallia, la commission d'enquête juge favorablement l'engagement de la maîtrise d'ouvrage à garantir l'intégrité des logements, la reconstitution des accès et clôtures et la restitution d'un local adapté pour y recréer la cantine impactée par le projet. Et, si sa relocalisation définitive tardait, à trouver une solution temporaire pour garantir son fonctionnement sans interruption ;
- Concernant le site de France Pain, l'implantation de la station supplémentaire Casanova-Pressensé, résultant de la concertation préalable, nécessite l'acquisition d'un foncier d'environ 360 m². L'accès reconstitué au site ne paraît toutefois pas satisfaisant pour la commission d'enquête : ce dernier, positionné au droit de la station, nécessite la mise en place d'un feu de circulation pour sécuriser, à la fois le passage du tramway, des passagers et des circulations des camions de France Pain devant traverser la plateforme. Elle encourage donc le maître d'ouvrage à poursuivre ces réflexions, en collaboration avec le projet de NPNRU Franc Moisin et Plaine Commune pour améliorer l'accessibilité à la parcelle et sécuriser la station Casanova Pressensé. ;
- Pour la parcelle du studio 128 et le bloc 3 de la CVC rue des Fillettes dans le secteur des Magasins Généraux, la commission d'enquête a pris note des échanges très amont avec la société ICADE sur les besoins de foncier nécessaire pour le passage du tramway et encourage la poursuite des discussions, afin de trouver les meilleures solutions pour préserver les fonctionnalités nécessaires aux activités actuelles du site, tout en permettant le passage du tramway dans les conditions de sécurité et de performance requises ;
- La mairie d'Aubervilliers, rencontrée par la commission d'enquête, a alerté sur les impacts potentiels du franchissement du canal Saint-Denis pour un immeuble appartenant à l'Office Départemental HLM de la Seine-Saint-Denis. Les échanges de la commission d'enquête sur le sujet avec IDFM ne permettent pas vraiment, en l'état des études, de statuer précisément sur les besoins fonciers, et l'éventualité d'aller au-delà des espaces extérieurs impactés, jusqu'à l'expropriation du bâti comportant 6 logements. Ces incertitudes, doublées des impacts visuels, acoustiques et vibratiles du nouvel ouvrage pour ces logements, conduisent la commission d'enquête à engager IDFM à explorer toutes solutions de franchissement pour favoriser un ouvrage aux impacts les plus réduits possibles.

La commission d'enquête note par ailleurs, non seulement l'absence d'expropriation pour les besoins du chantier et le dialogue à venir pour définir les emprises temporaires nécessaires aux installations de chantier dans des conditions les moins pénalisantes possibles pour le bon fonctionnement des quartiers.

➤ Impacts sur la santé humaine : pollutions atmosphérique, sonore, vibrations et électromagnétisme

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

La question de l'impact de la pollution sonore et de l'air constitue des enjeux majeurs de santé environnementale et la co exposition air-bruit est un enjeu important pour les autorités locales qui cherchent à améliorer la santé et la qualité de vie de leurs résidents. Au mois de mai dernier, Airparif et Bruitparif ont publié une étude montrant que seulement 316 collectivités franciliennes sont "relativement épargnées" par les concentrations de polluants dans l'air et la pollution sonore, avec des niveaux proches des seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la Santé¹¹. <https://www.bruitparif.fr/pages/En-tete/700%20Accompagner/720%20Carto%20air-bruit%20en%20IdF/550%20Les%20ressources%20documentaires/2024-05-28%20-%20Note%20m%C3%A9thodologique%20et%20de%20r%C3%A9sultats%20de%20la%20cartographie%20air-bruit.pdf>

Les moyens d'action relèvent de différents acteurs, État, Région et collectivités, qui doivent agir conjointement pour apporter des solutions à différentes échelles de temps.

La pollution atmosphérique est déjà présente sur le territoire traversé par le prolongement du T8, fortement impacté par les grandes infrastructures routières et autoroutières et par leur congestion. La crainte exprimée par les riverains est de la voir s'accroître significativement par la réduction des voies sur les rues empruntées par le tram et les reports de circulation sur les voies adjacentes.

L'autorité environnementale, quant à elle, souligne, dans son avis « *que les données de trafic sont issues de projections réalisées pour les horizons 2030 et 2050, présentant elles-mêmes des incertitudes quant aux hypothèses retenues lors de leur élaboration. En effet, l'étude d'impact prend l'hypothèse du déploiement des zones à faibles émissions (ZFE) et prévoit que la totalité des véhicules en circulation d'ici 2030 seront « propres » (partie 5, p. 240). Pour l'Autorité environnementale, au regard du retard sur la mise en place de l'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants, cette hypothèse n'est pas réaliste* ».

Plusieurs contributeurs ont exprimé leur crainte de perdre le calme de leurs quartiers avec l'arrivée du tram : circulation des rames, notamment en phase de freinage ou de virage (obs@47) , et également le bruit résultant du report de la circulation (obs@22, 23 et 25).

Obs@25: « */.../Dommage toutefois que le trajet du Tram ne soit pas plus localisé le long du canal saint Denis plutôt que de traverser des zones résidentielles avec les nuisances sonores qu'un tram peut produire.* »

Obs@47: « *Les parties en croisement de voirie avec des angles assez serrés sont connus, avec pour exemple le T2 arrivant Porte de Versailles : un parcours différent aurait pu éviter cette contrainte d'exploitation bruyante, lente et perturbatrice du trafic de voirie.*

¹¹ Étude menée par Airparif et bruitparif : <https://www.bruitparif.fr/pages/En-tete/700%20Accompagner/720%20Carto%20air-bruit%20en%20IdF/550%20Les%20ressources%20documentaires/2024-05-28%20-%20Note%20m%C3%A9thodologique%20et%20de%20r%C3%A9sultats%20de%20la%20cartographie%20air-bruit.pdf>

Concernant les impacts en matière de bruit, la modélisation effectuée dans le cadre de l'étude d'impact présente 69 bâtiments recensés comme points noirs du bruit (PNB)¹¹, principalement au nord et dans une moindre mesure au sud du tracé du futur T8 Sud. Le projet s'inscrit dans une zone déjà soumise sur l'essentiel du parcours à des niveaux de bruit élevés. L'autorité environnementale, dans son avis, ne partage pas les conclusions qui qualifie par conséquent l'enjeu lié au bruit de « modéré » (Étude d'impact, partie 4, p. 345) et considère que cet enjeu est aussi, voire plus important encore que l'enjeu lié à la qualité de l'air, retenu par le maître d'ouvrage comme « fort », compte tenu des niveaux constatés, de leurs incidences potentielles sur la santé et le cadre de vie, et des nuisances sonores susceptibles d'être générées par le projet.

Par ailleurs, l'impact vibratoire du prolongement de la ligne T8 a été évalué par îlot, permettant un traitement différencié pour chaque groupe de bâtiments (logements individuels et collectifs). Selon cette étude, aucun bâtiment comprenant des équipements sensibles (IRM, microscope électronique, etc.) n'a été identifié le long du tracé. La société Icade mentionne toutefois un studio d'enregistrement au sein du parc d'activités Icade des Portes de Paris

Questions :

1. *Pouvez-vous préciser la méthodologie retenue pour présenter vos conclusions sur le chapitre de la pollution atmosphérique dans votre étude d'impact ? Les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact prennent-elles compte l'ensemble des projets ?*
2. *L'autorité environnementale a recommandé « de réexaminer dans un sens plus réaliste les hypothèses retenues dans le cadre de l'analyse prospective de la qualité de l'air et fondées sur le déploiement à l'horizon 2030 des zones à faibles émissions ainsi que sur l'absence de toute émission de polluants générées par le parc de véhicules en circulation à cette échéance ». Pouvez-vous présenter les éléments de réponse que vous avez apportés à cette recommandation ?*
3. *Pollutions atmosphériques et sonores : pouvez-vous présenter les axes d'action menés sur le territoire, tant par les collectivités que la Région ou l'État pour les réduire*
4. *Pouvez-vous indiquer les dispositifs prévus pour minimiser les impacts sonores, et en particulier au niveau des virages ? En effet, comme le souligne l'autorité environnementale dans son avis « les mesures de réduction du bruit à privilégier sont non pas les mesures d'isolation acoustique en façade, mais les mesures de réduction à la source et celles qui permettent d'exposer le moins possible les populations aux nuisances, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs. »*
5. *Mesures de suivi en phase d'exploitation des impacts sonores et modalités de mise à disposition du public : la commission d'enquête rejoint les préconisations émises par l'autorité environnementale et souhaiterait connaître les mesures de suivi des impacts sonores allant être mises en œuvre et les mesures correctives pouvant s'avérer nécessaire en cas de dépassement des valeurs cibles. Pouvez-vous préciser, par ailleurs, les modalités de mise à disposition du public de ces données de suivi et de mesures correctives éventuelles ?*
6. *Mêmes questions portant sur les impacts vibratiles.*
7. *Équipements sensibles : la commission s'interroge sur la nécessité de refaire un point sur les équipements sensibles à proximité du chantier (abords du SMR) compris. Quelle est votre position sur le sujet ?*

Par ailleurs, la société Icade alerte sur la présence d'un studio enregistrement (Icade obs 49 du registre électronique). Pouvez-vous préciser la démarche que vous allez mettre en place concernant cette structure ?

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Impacts sur la santé humaine

La pollution de l'air et les nuisances sonores et vibratoires sont des enjeux de santé publique, et d'autant plus en milieu urbain dense comme sur le secteur du T8 Sud. Ile-de-France Mobilités et ses partenaires sont ainsi particulièrement vigilants à la maîtrise de ces impacts sur la santé des habitants du territoire.

En termes de **pollution de l'air**, des projections ont été réalisées pour estimer l'évolution des polluants à horizon 2030 et 2050, en lien avec les émissions générées par le trafic routier. Le projet du T8 Sud ne représente ainsi qu'une petite partie des évolutions mesurées dans cette analyse, qui prend en compte tous les futurs projets d'infrastructures et d'aménagement urbain générateurs de déplacements supplémentaires, mais également les politiques encourageant l'évolution du parc vers des véhicules « propres » (Zones à faibles émissions - ZFE, Crit'air). Néanmoins, les projections montrent que l'intégration du projet T8 Sud permettrait **une diminution supplémentaire de -5% des émissions, quel que soit le polluant**. Il est toutefois à noter des légères évolutions locales des concentrations en polluants induites par les reports de trafics engendrés par l'aménagement du projet.

En termes de **pollution sonore**, Ile-de-France Mobilités partage la vision de l'Autorité Environnementale qui préconise de **privilégier des mesures de réduction du bruit à la source**, d'autant plus que le territoire traversé est déjà sujet à de fortes nuisances sonores (A1, A86, périphérique, RER...). Tout au long du tracé, **les choix techniques relatifs à la plateforme qui permettent la réduction du bruit seront privilégiés**, par exemple un revêtement de plateforme végétal lorsque c'est possible. Les analyses préliminaires ont aussi permis **d'identifier certaines zones sensibles** sur lesquels des mesures spécifiques pourront être implémentées à la source (réduction de la vitesse de circulation routière à 30km/h, type de revêtement / de pose de voies) ou directement par l'isolation des façades des logements concernés. A terme, l'exploitant sera chargé du **bon entretien des rails et des roues du tramway (meulage, graissage, etc.) pour éviter toute nuisance sonore supplémentaire** (crissement en virage par exemple).

De même pour les vibrations, Ile-de-France Mobilités privilégiera **des choix techniques de conception qui permettent de limiter les nuisances vibratoires**, par exemple avec des dalles anti-vibratiles. Le recensement des **équipements sensibles** aux abords du tracé est maintenu à jour, et un **monitoring vibratoire** sera déployé pendant les travaux sur les zones sensibles. Le studio d'enregistrement dans le secteur des EMGP ne rentre pas dans la catégorie d'équipement sensible, mais Ile-de-France Mobilités s'efforcera, en concertation avec ICADE, à limiter l'impact sur cette activité.

Des **mesures de contrôle sonore et vibratoire après la mise en service** au droit des zones les plus sensibles permettront de contrôler les impacts en phase exploitation et d'éventuelles mesures de rectification ou compensation seront mises en place.

Question :

1. *Pouvez-vous préciser la méthodologie retenue pour présenter vos conclusions sur le chapitre de la pollution atmosphérique dans votre étude d'impact ? Les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact prennent-elles compte l'ensemble des projets ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :**Méthodologie d'évaluation des émissions routières dans le secteur du projet**

La méthodologie détaillée pour l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air est présentée dans la partie F9 – Méthodes et auteurs de la présente étude d'impact. La dispersion et l'évaluation des teneurs en polluants dans l'air ambiant ont été déterminées avec le logiciel ADMS Roads, puis la cartographie a été réalisée sous SIG (Système d'Information Géographique). Ces résultats mettent en évidence la contribution des émissions induites par le réseau routier étudié, à l'exclusion de toute autre source d'émissions. La méthodologie appliquée suit le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du CEREMA.

Pour ce faire, différents scénarios ont été analysés et comparés :

- A horizon 2020 : un scénario Etat Initial portant sur l'état actuel ;
- A horizon 2030 : un scénario avec le projet T8S et un scénario sans le T8S ;
- A horizon 2050 : un scénario avec le projet T8S et un scénario sans le T8S.

Ces modélisations se basent sur les modèles de prévisions socio-démographiques de l'Ile-de-France et prennent en compte les projets d'infrastructures et les projets urbains sur le secteur d'études. En effet, les nombreux projets du secteur vont générer du trafic routier supplémentaire.

A horizon 2030, les données prospectives se basent sur le modèle MODUS qui intègre l'évolution socio-démographique sur le secteur et tient compte :

- **Des projets d'infrastructures du territoire**, y compris la modification des axes majeurs (ex : suppression des bretelles de l'A1 à Porte de Paris, modernisation et complément du diffuseur Pleyel, requalification de l'avenue Victor Hugo à Aubervilliers, etc.) et les voiries créées ou requalifiées dans le cadre de projets urbains (ex : reconfiguration des voiries du secteur La Plaine, piétonnisation du centre-ville de Saint-Denis, etc.) ;
- **Des projets urbains du secteur**, communiqués par Plaine Commune et la Ville de Paris (voir tableau ci-dessous) ;
- De l'hypothèse d'une réduction de la part modale de la voiture sur le secteur Plaine Saint-Denis, passant de 28,6% (EGT 2018, recalée 2021) à 22,6% en 2030 ;
- De l'ajustement des capacités des voiries sur l'axe tramway et la réduction de capacité sur les axes transversaux suite à l'impact de la priorité tramway, pour les scénarios intégrant le prolongement du T8.

	Surface logements (m²)	Nombre de logements	Surface commerces (m²)	Surface bureaux (m²)	Surface équipements (m²)
ZAC des Impasses		118	30		
PRU Cristino Garcia - Landy	64 316	1 039	1 529	61 441	5 146
Secteur Porte de la Chapelle	34 728	450		159 346	
ZAC Port Chemin Vert	43 000	604	500	0	13 600
ZAC Nozal Front Populaire	282 937	4 983	6 120	285 947	5 400
ZAC Centre Moutier	15 600	192	1 060		
Ouest Canal		3 000		100 000	
ZAC Montjoie	149 250	2 300	1 470	117 761	67 255
Les Cathédrales du Rail	55 888	735			
Secteur Trézel-Petits Cailloux	46 787	615	3 565		
ZAC Canal Porte d'Aubervilliers	38 010	390	72 200	187 900	
Pont de Stains / Aimé Césaire	44 000	630	1 500	58 000	600
Secteur Hébert	49 000	450	1 000	39 500	4 800
Campus Condorcet - Porte de la Chapelle	9 000	120	6 100	39 800	20 000
Campus Condorcet - Aubervilliers		150	1 400		
JO 2024 : ZAC Plaine Saulnier	40 000	500	20 000	140 000	40 000
GPRU - Monmartre-Clignancourt		98	750	24 100	7 400
ZAC Gare des Mines - Fillettes	41 100	750	4 600	52 300	24 500
ZAC Porte de Paris	33 717	601	1 888	12 323	4 389
Op. du Macreux	7 493	66			
ZAE Précurseur				11 419	
Total	954 826	17 791	123 712	1289 837	193 090

Tableau 16 - Liste des projets urbains – Horizon 2030

A l'horizon 2050, il n'existe pas de modèle de trafic utilisable. Ainsi, la méthodologie proposée consiste à corrélérer l'évolution des trafics à :

- L'évolution de la population issue du modèle Omphale de l'INSEE (H2050) ;
- Une hypothèse de stagnation de la mobilité individuelle ;
- La projection de tendances d'évolution des parts modales selon les tendances observées durant les périodes inter-EGT¹² (2010-2018 notamment).

Bilan des émissions routières dans la zone d'études

Les projections montrent ainsi une **augmentation du trafic routier sur le secteur**, induite par les nombreux projets de développement du territoire.

L'analyse comparative des émissions polluantes entre 2020 et 2030, hors projet T8Sud, met en évidence **une diminution moyenne globale de -29 % des émissions en polluants**, à l'exception du dioxyde de soufre, des PM10, des métaux et de quelques HAP, sur l'ensemble des tronçons routiers. **En intégrant le projet T8Sud, les projections montrent une diminution supplémentaire de -5% des émissions, quel que soit le polluant**, en cohérence avec les estimations d'évolution du trafic routier le long du tramway.

Les émissions routières diminuent donc pour certains des polluants, malgré l'augmentation du kilométrage parcouru (+45 %). Ces résultats montrent les effets positifs liés aux **améliorations technologiques des véhicules** et des motorisations. Le **renouvellement du parc roulant** est un facteur important de réductions des pollutions atmosphériques. La prise en compte de la **Zones à faibles émissions (ZFE) de la Métropole du Grand Paris** a également un impact sur l'évolution des émissions en polluants. À noter notamment que la **disparition des véhicules légers (VL) diesel** provoque une très

¹² EGT = Enquête Générale Transports

forte baisse des émissions en dioxyde d'azote et la disparition des émissions en acénaphène et acénaphthylène.

Néanmoins les émissions augmentent pour plusieurs polluants car malgré le renouvellement du parc roulant, l'augmentation du kilométrage parcouru est trop importante pour être compensée par les améliorations technologiques.

Ainsi, le projet T8Sud n'a pas d'impact significatif sur la qualité de l'air. À noter toutefois des légères évolutions locales des concentrations en polluants en lien avec les reports de trafics engendrés par l'aménagement du projet.

Question :

2. *L'autorité environnementale a recommandé « de réexaminer dans un sens plus réaliste les hypothèses retenues dans le cadre de l'analyse prospective de la qualité de l'air et fondées sur le déploiement à l'horizon 2030 des zones à faibles émissions ainsi que sur l'absence de toute émission de polluants générées par le parc de véhicules en circulation à cette échéance ». Pouvez-vous présenter les éléments de réponse que vous avez apportés à cette recommandation ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'étude d'analyse prospective de la qualité de l'air a été conduite sur la base des hypothèses disponibles au moment de l'établissement du rapport associé, ce qui inclut le respect de la réglementation et notamment, le **déploiement des Zones à Faibles Émissions (ZFE) qui positionne un objectif 100 % de véhicules propres à l'horizon 2030**. La bande d'étude est localisée dans l'aire d'influence de la **ZFE de la Métropole du Grand Paris**¹³.

L'étude d'impact du T8Sud constitue une vision à date de la réglementation en vigueur et de la bibliographie associée aux différents déploiements envisagés à l'échelle nationale. **L'étude ne peut remettre en question le principe de déploiement et l'objectif fixé pour la ZFE de la Métropole du Grand Paris** même si ceux-ci peuvent peut-être paraître ambitieux, alors qu'aucune remise en question du planning objectif n'est aujourd'hui actée.

Les objectifs Crit'Air de la ZFE sont présentés sur la figure suivante présentant le projet de calendrier progressif des vignettes Crit'Air :

¹³ZFE Métropole du Grand Paris - <https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr/>

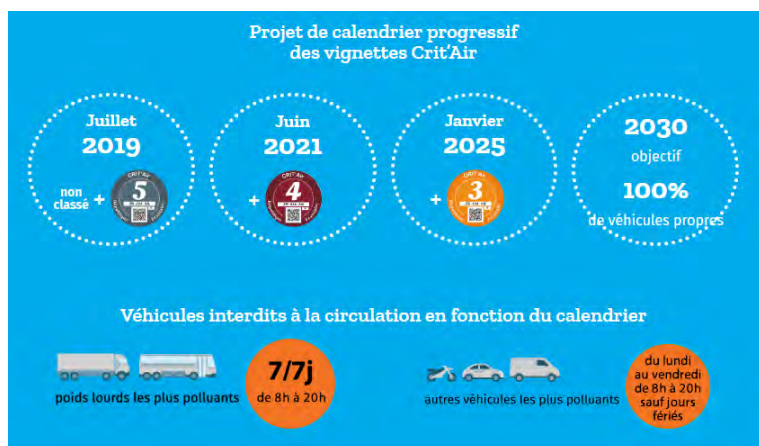


Figure 86 - Projet de calendrier progressif des vignettes Crit'Air (Source : site internet de la ZFE Métropole du Grand Paris)

Par ailleurs, concernant la remarque sur « l'absence de toute émission de polluants générées par le parc de véhicules en circulation », il est à souligner qu'il **n'est pas considéré qu'il n'y aura aucune émission de polluants générées par le parc de véhicule en circulation à horizon 2030**. En effet, avoir 100% de véhicules propres n'implique pas zéro émission de polluants, les véhicules Crit'Air 1 étant à date considérés comme des véhicules propres. Les hypothèses prises sont ainsi que :

- Après 2030, il est prévu par la ZFE **un parc roulant à motorisation « propre »**, sachant que les véhicules Crit'Air 1 sont considérés comme propres. La disparition des véhicules légers diesel provoque une très forte baisse des émissions en dioxyde d'azote et la disparition des émissions en acénaphène et acénaphylène ;
- En 2050, les véhicules légers sont à motorisation non-thermique, et les poids lourds sont à motorisation « propre » ou Crit'Air 1. Ainsi, les émissions en polluants sont exclusivement dues aux poids lourds thermiques.

Question :

3. *Pollutions atmosphériques et sonores : pouvez-vous présenter les axes d'action menés sur le territoire, tant par les collectivités que la Région ou l'État pour les réduire*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Plusieurs axes d'actions sont menés sur le territoire pour lutter contre les pollutions atmosphériques et sonores. Le projet T8Sud s'inscrit ainsi dans les orientations fixées par les différents plans établis au niveau national, régional, départemental et communal.

En termes de pollution atmosphérique, la zone d'étude est soumise à des outils de planification au niveau régional et local concernant **la qualité de l'air et la santé**. Ces outils fixent des orientations et/ou des actions pour limiter et prévenir la pollution atmosphérique :

- Le Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques (PREPA) ;
- Le Schéma Régional Climat, Air, Énergie (SRCAE) ;

- Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ;
- Le Plan Climat Air Énergie Territorial du territoire de Plaine Commune (PCAET) ;
- Le Plan Régional Santé Environnement 3 (PRSE3) et le Plan National Santé Environnement (PNSE4).

En termes de pollution sonore, les communes de la zone d'étude sont couvertes par deux **Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**. Ces documents ont pour objectif de protéger des nuisances sonores les zones d'habitation, les établissements scolaires ou de santé et de préserver les zones calmes. Le PPBE permet, après une première étape de diagnostic consistant à identifier les secteurs et bâtiments exposés à des nuisances sonores excessives, de mettre en place, sous proposition des gestionnaires des voies concernées, des mesures visant à protéger les populations contre ce type de nuisances. Les Plans de Prévention en vigueur sur le secteur d'étude sont :

- PPBE de la Métropole du Grand Paris (2019) ;
- PPBE des infrastructures terrestres de l'Etat dans le département de la Seine-Saint-Denis (2020).

Réponse de l'Etat

A l'échelle nationale, l'État définit les grands objectifs de politiques de lutte contre la pollution atmosphérique et sonore.

En matière de **lutte contre la pollution atmosphérique**, l'État établit la Stratégie bas carbone (SNBC), le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), le Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) et le Plan national santé environnement (PNSE).

A l'échelle régionale, l'État établit le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) et élabore conjointement avec la Région le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE).

Les actions majeures initiées par le précédent PPA sur les principaux polluants atmosphériques (NO₂, PM₁₀) sont le déploiement en cours de la ZFE intra A86 pour 62 communes sur un total de 77 concernées par la ZFE et le déploiement du fonds air bois du Plan national Air Bois avec comme objectif la baisse de 50 % des émissions de chauffage au bois permettant d'obtenir une aide pouvant aller jusqu'à 2 000 euros pour remplacer un équipement de chauffage individuel au bois ancien par un équipement plus performant. Parmi les autres actions pour baisser les émissions des polluants atmosphériques, il y a par exemple la prime à la conversion qui permet une aide financière pour l'acquisition ou location d'un véhicule neuf ou d'occasion sous conditions de mettre au rebut un véhicule polluant ancien.

En matière de **lutte contre la pollution sonore**, l'État a mis en place une politique depuis 1992, renforcée en 2002, avec des plans d'actions, dits Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement sur la base des cartes d'exposition aux bruits terrestres (ferroviaires et routiers) et aériens.

A l'échelle régionale, les cartes de bruit stratégiques, réalisées par l'État pour les grandes infrastructures et par les agglomérations pour le bruit cumulé (en partenariat avec BruitParif) permettent d'identifier les secteurs soumis à des nuisances sonores importantes et en dépassement des seuils réglementaires. Ces cartes sont actualisées tous les 5 ans, avec un dernier millésime arrêté en 2023.

Sur la base de ces cartes, les gestionnaires d'infrastructures proposent des Plans de prévention du bruit (PPBE) dans l'environnement, plans d'actions visant à réduire les nuisances à la source et l'exposition des populations. Les préfets de départements arrêtent ainsi des PPBE intégrant les plans d'actions de la

SNCF, de la RATP, d'IDFM et de la DIRIF. Les projets de PPBE de la Seine-Saint-Denis et de Paris seront bientôt soumis à consultation du public. Ils comportent notamment des mesures de remplacement de matériel roulant, de renouvellement de voies, de travaux sur les ouvrages d'art, d'isolation de façades.

En complément, l'État met en place des outils réglementaires : les classements sonores qui imposent des normes d'isolation aux nouvelles constructions à proximité des axes bruyants et les Plans d'exposition au bruit (PEB), qui encadrent l'urbanisation des zones soumises aux nuisances sonores aéroportuaires. Les classements sonores de Paris (pour le réseau ferré) et de la Seine-Saint-Denis ont été révisés en 2021 et 2023. Ces classements sonores seront révisés régulièrement pour intégrer les nouvelles infrastructures, comme le prolongement du T8 vers le Sud.

Le contrat de Plan Etat-Région concrétise l'investissement massif et continu de l'État dans les transports collectifs du quotidien, pour améliorer la qualité de l'air et atteindre ses objectifs environnementaux dans une démarche de planification écologique. Il assure également les investissements vers les transports non routiers de marchandises et ceux de la politique de Résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF).

D'autres supports financiers, comme les appels à projets pour le Plan national Vélo de l'État, permettent de développer les mobilités douces.

Le fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires (Fonds Vert) mis en place par le Gouvernement dans le cadre de la planification écologique au niveau national, permet de cofinancer des projets en Ile-de-France avec l'appui technique de l'État dans le cadre de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole du Grand Paris.

Membre de Bruitparif, l'observatoire du bruit en Île-de-France, et d'Airparif, l'association agréée en charge de la surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France, l'État contribue à la surveillance de la qualité de l'air et des environnements sonores, et, à l'information mise à disposition sur la co-exposition aux pollutions atmosphériques et sonores au sein de la région Île-de-France.

Réponse de la Région Ile-de-France

Concernant la pollution atmosphérique :

Depuis 2016, la Région Île-de-France a engagé une révolution des transports qui lui permettra fin 2025 d'être la **première métropole européenne aux transports en commun totalement décarbonés**. Le matériel roulant a été modernisé, les lignes qui roulaient il y a peu au diesel ont été électrifiées.

Plus de 100 projets de transport sont portés par la Région d'ici à 2040 :

- des métros pour Paris et la périphérie,
- des tramways banlieues-banlieues,
- du transport à la demande et des cars express pour la ruralité.

400 millions d'euros seront également investis sur le vélo pour multiplier par 3 son usage quotidien. La Région subventionne également l'achat de véhicules électriques ou à hydrogène depuis 2017. Ces aides peuvent atteindre 9 000 euros pour les particuliers. Les entreprises et les communes de moins de 10 000 habitants peuvent également en bénéficier. Pour rappel, le transport routier est responsable de 16 % des émissions de particules fines et de 47 % des émissions d'oxydes d'azote (dont 86 % dues aux véhicules diesel particuliers, utilitaires, bus et poids lourds).

Par ailleurs, le **Plan des mobilités en Île-de-France** fixera jusqu'à 2030 la stratégie régionale en matière de mise en œuvre et d'exploitation des projets de transports et de mobilités, pour répondre aux besoins des Franciliens et placer la mobilité en Île-de-France sur la voie de la neutralité carbone.

L'objectif ? Une région zéro carbone en 2050.

Ambitieux sur le plan environnemental, le Plan des mobilités en Île-de-France vise à horizon 2030 :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre de 26 % liées aux déplacements,
- La baisse de la concentration de polluants sous les valeurs réglementaires,
- L'amélioration de la sécurité routière et la réduction de moitié des accidents de la circulation.

Pour y parvenir, le Plan des mobilités en Île-de-France favorisera l'évolution des usages et des habitudes des Franciliens en matière de déplacements.

Pour ce faire, il prévoit notamment :

- La baisse de 15 % des déplacements en voiture en en 2 roues motorisés,
- L'augmentation de 15 % de la fréquentation des transports collectifs,
- La poursuite de la dynamique de l'utilisation des transports en commun par le plus grand nombre,
- Le triplement de la part des déplacements à vélo d'ici à 2030,
- L'augmentation de la part de véhicules électriques dans le parc automobile franciliens de 20 % d'ici à 2030,
- D'encourager le covoiturage, notamment dans les territoires peu denses et faiblement desservis par les transports collectifs.

Afin de favoriser les déplacements en transports en commun et les mobilités douces, décarboner les déplacements du quotidien et le fret logistique, le Plan des mobilités en Île-de-France s'articule autour de 14 axes d'action répondant à 5 grandes orientations :

Développer les alternatives à la voiture individuelle

- 1- Développer l'utilisation des transports collectifs en les rendant plus attractifs : en proposant une offre sûre et performante adaptée aux usages des Franciliens.
- 2- Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité en améliorant les conditions de déplacements à pied et en créant des espaces réservés et sûrs.
- 3- Poursuivre la mise en accessibilité des transports.
- 4- Encourager les déplacements à vélo en poursuivant le déploiement d'infrastructures (pistes cyclables et stationnements) et d'aides à l'achat.
- 5- Soutenir le covoiturage en créant des espaces dédiés, des voies de circulation réservées et en encadrant les offres de services proposées.

Mieux partager l'espace public entre les différents modes de déplacements

- 6- Faciliter l'intermodalité sur un même parcours en assurant une connexion fluide entre les différents modes de transport (voiture, vélo, train, bus ...).
- 7- Rendre la route multimodale, sûre et durable en optimisant l'usage du réseau routier et en améliorant la sécurité de tous sur la route.
- 8- Partager la route entre les différents modes de transport et inciter les Franciliens à se porter sur les modes de déplacement collectifs ou partagés.
- 9- Adapter la politique de stationnement aux différents territoires franciliens en cohérence avec les autres modes de mobilité.

Décarboner le fret et le transport de marchandises

10- Soutenir une logistique territoriale plus durable et performante en favorisant le transport de marchandises par train ou voie fluviale, l'optimisation des flux routiers et la transition énergétique des véhicules de transport.

Décarboner le parc de véhicules franciliens

11- Décarboner le parc automobile francilien en aidant à l'achat de véhicules électriques, en mettant en place davantage de bornes de recharge et en accompagnant l'essor des énergies durables (bio GNV, hydrogène ...).

Favoriser les modes de déplacements vertueux pour tous

12- Mettre en place une politique de services de mobilités solidaires en rendant les services de transports accessibles à tous (tarifs solidaires, aides à l'écomobilité ...).

13- Favoriser une mobilité touristique plus durable en améliorant l'expérience voyageur dans l'accès aux sites touristiques.

14- Rendre plus pratique la mobilité collective en incitant les pratiques de mobilité durables dans les déplacements du quotidien (domicile – travail et domicile – école).

Concernant le bruit généré par les infrastructures de transport

La Région est un acteur majeur en matière de **lutte contre les nuisances sonores sur le réseau routier et ferroviaire**. La Région s'est engagée dans un programme d'actions comprenant plusieurs opérations qui ont déjà été financées à ce titre.

Sur le volet ferroviaire, le **CPER 15-22** prévoyait une enveloppe de 60M€ (dont 45M€ consommés fin 2022, pour des protections sur 5 sites) – avec une participation de la Région de 25%.

Par ailleurs, en 2021, la Région a souhaité réaffirmer sa volonté d'intervention et a décidé de conclure deux partenariats contractuels avec les opérateurs ferroviaires (RATP et SNCF Réseau) afin de structurer et formaliser sa politique de **lutte contre le bruit ferroviaire**. C'est dans le cadre de ces conventions d'intention que 20,5 M€ ont déjà été engagés par les partenaires, dont 5 M€ par la Région.

Au **CPER 23-27**, l'ambition est de doubler les investissements sur ce sujet : un besoin de 120M€ est identifié pour la **réalisation de murs anti-bruit, le traitement acoustique de façades d'immeubles et la réalisation de projets expérimentaux**.

Sur le volet routier, le CPER 15-22 prévoyait 37M€ pour 3 opérations (A4/A86, A6, A13, RN118) et une participation de la Région à hauteur de 50% en moyenne. Le CPER 23-27 sera l'occasion de poursuivre cette démarche.

De plus, le volet « insertion environnementale » du **plan route « route de demain »** adopté en mai 2022 permet l'accompagnement des maîtres d'ouvrages pour la mise en œuvre **d'enrobés phoniques sur le Réseau Routier d'Intérêt Régional**.

En parallèle, la Région travaille actuellement avec **Bruit Parif** en vue de l'établissement d'une liste de **100 secteurs prioritaires du bruit routier et ferroviaire en IDF** afin de prioriser les actions à mettre en place sur le second mandat de l'exécutif. La méthodologie d'identification de ces 100 secteurs repose sur une évaluation de l'impact sanitaire du bruit sur les habitants.

Réponse du Département de la Seine-Saint-Denis :

Le Département participe au financement d'infrastructures de transport en commun ainsi qu'au budget d'Ile-de-France Mobilités afin de développer l'offre et réalise des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes sur ses voiries. De nombreuses opérations sont ainsi en cours, dans une logique de réaménagement de façade à façade des voies départementales, prenant également en compte **les enjeux de l'ombre, de la désimperméabilisation, et des matériaux plus résistants aux effets du changement climatique**. Par ailleurs il renforce la présence du végétal sur son territoire au travers du **plan Canopée** ou la création de cours oasis dans les collèges. De même il développe une **stratégie d'apaisement de l'espace public**. Ces actions permettent de diminuer l'impact et la dépendance à la voiture, 1^{ère} source de pollution atmosphérique et sonore.

Par ailleurs le Département a approuvé l'échéance 3 du **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement** lors de la séance du 28 mars 2024 de la Commission Permanente du Conseil départemental. Ce document est un outil réglementaire issu d'une directive européenne de 2002 pour prévenir et réduire les effets des nuisances sonores dont les conséquences négatives sur la santé et la qualité de vie de la population sont connues. Il peut être consulté dans son intégralité à l'adresse suivante : <https://seinesaintdenis.fr/Le-Plan-de-Prevention-du-Bruit-dans-l-Environnement-PPBE>.

Réponse de la Ville de Paris :

La Ville de Paris poursuit et amplifie son action en faveur de l'amélioration de l'espace public pour garantir un cadre urbain et environnemental de qualité aux Parisiennes et Parisiens. Différents dispositifs d'aménagement pour apaiser l'espace public et encourager les mobilités actives ont contribué à relever des défis environnementaux : plus de la moitié des déplacements se font à pied ; les déplacements à vélo sont presque trois fois supérieurs à ceux réalisés en voiture. **La qualité de l'air s'est ainsi améliorée** grâce aux actions en faveur des mobilités douces et de la diminution du trafic motorisé.

Avec son nouveau **Plan Climat 2024-2030**, Paris entend aller plus loin dans sa lutte environnementale.

Cela se traduit par exemple à travers l'accélération du **rééquilibrage de l'espace public** : de grands cœurs piétons, libérés de la circulation automobile de transit, verront le jour. Il a été décidé de mettre en place la **Zone à trafic limité (ZTL) d'ici l'automne 2024 dans le centre de Paris**, outil d'ores et déjà utilisé dans d'autres villes européennes. Ce dispositif consiste en la création d'une zone où le trafic dit de « transit », c'est-à-dire des véhicules ne faisant que traverser la zone sans s'arrêter, est interdit.

Aussi, pour contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des nuisances sonores, les voies olympiques et paralympiques prioritaires durant les Jeux sont prévues de devenir ensuite **des voies dédiées au covoiturage et aux transports collectifs**.

Les **aménagements cyclables et la végétalisation de l'espace public** vont se poursuivre et s'intensifier à Paris.

Un autre objectif du plan Climat vise à sortir l'ensemble des véhicules du parc de la Ville de Paris des **motorisations thermiques** qui va de pair avec le développement de solutions partagées et la promotion des mobilités actives.

Le **secteur des transports** représente à Paris intramuros 24 % des émissions à gaz à effet de serre et la première source de pollution atmosphérique. Paris se fixe comme objectif de disposer de 100 % de transports en commun décarbonés et s'est engagée dans le développement des transports en commun en Ile-de-France notamment par le financement de projets structurants de réseau dont celui-ci.

Concernant ce secteur Nord des 18^e et 19^e arrondissements, qui se situe à proximité des autoroutes A1 et A86 et du boulevard périphérique, la cartographie air-bruit montre des environnements très dégradés – voir carto.airparif.bruitparif.fr

Réponse de Plaine Commune :

Plusieurs actions ont été mise en œuvre par Plaine Commune afin de lutter contre les nuisances atmosphériques et sonores ainsi que leurs conséquences sur la santé humaine.

PCEAT

Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) de Plaine Commune voté en 2020 cherche à répondre aux urgences climatiques et sociales : lutter contre la pollution de l'air, réduire les émissions de gaz à effet de serre, augmenter la résilience du territoire, protéger les habitants contre les impacts du changement climatique...

Il propose une stratégie ambitieuse qui vise à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Le PCAET se décline en 64 actions, à mettre en pour porter un nouveau modèle de développement urbain.

MODELAIURBA

Dans la poursuite des ambitions portées par son Plan Local d'urbanisme intercommunal (PLUI), l'Établissement Public Territorial (EPT) Plaine Commune (Seine Saint-Denis) souhaite améliorer la prise en compte de la pollution atmosphérique dans ses décisions d'aménagement. A partir de l'expérimentation menée sur deux projets urbains à des stades d'avancement différenciés une étude pilote propose des réponses opérationnelles concrètes pour limiter l'exposition à la pollution de l'air des habitants et usagers des futurs projets urbains situés aux abords d'axes routiers très pollués. Des outils innovants et des techniques métrologiques et de modélisation 3D ont permis de dresser des recommandations qui seront systématisées sur d'autres zones d'aménagement du territoire. La méthodologie complète, baptisée « méthode MODELAIURBA », constitue un outil précieux d'aide à la décision pour aménager des sites de plus en plus contraints, tout en respectant l'enjeu majeur de ne pas surexposer les populations à la pollution de l'air.

Le projet d'OAP Environnement Santé dans le futur PLUi de Plaine Commune

La révision du PLUi de Plaine Commune doit permettre l'entrée en vigueur d'une Orientation d'aménagement et de programmation Santé environnementale. Celle-ci a pour vocation d'apporter une réponse en matière de protection de la santé des populations, notamment au regard des pollutions atmosphériques et sonores. Ainsi, elle propose les mesures suivantes :

Au titre de la qualité de l'air :

L'instauration d'un périmètre de dépassements réglementaires des seuils français. Au sein de ces périmètres sont interdits la construction de bâtiments ainsi que le changement de destination vers les destinations suivantes : les logements collectifs, les établissements sensibles (établissements d'accueil pour la petite enfance, les écoles de la maternelle au lycée inclus, les établissements hospitaliers ou médicaux sociaux, les établissements sportifs extérieurs et intérieurs), ainsi que les aménagements de plein air d'aire de jeux, de sports ou de loisirs.

L'instauration de deux périmètres de vigilance, l'un de 200m de part et d'autre des axes magistraux du territoire (boulevard périphérique, A1 et A86) et l'autre de 35m de part et d'autre des voies comptant entre 10 000 et 100 000 véhicules par jour). Ces périmètres impliquent que les porteurs de projet au sein de ces périmètres étudient la qualité de l'air (état initial de l'environnement du projet), une modélisation 3D de l'évolution de la diffusion des particules au regard du plan masse projeté, une adaptation de celui-ci afin d'atténuer les impacts sur les populations, quitte à modifier la programmation.

Ensuite, elle propose à titre indicatif des règles qualitatives à adapter en fonction des résultats obtenus lors de l'étude d'état initial.

Au titre du bruit :

Elle instaure un périmètre de dépassement des valeurs réglementaires françaises. Ce périmètre implique pour le porteur de projet de logements collectifs ou d'établissements sensibles de réaliser un diagnostic acoustique renforcé et d'une modélisation (2D ou 3D) des évolutions induites par le projet.

Comme pour l'air, l'OAP propose à titre indicatif des règles qualitatives à adapter en fonction des résultats obtenus lors de l'étude d'état initial.

Question :

4. *Pouvez-vous indiquer les dispositifs prévus pour minimiser les impacts sonores, et en particulier au niveau des virages ? En effet, comme le souligne l'autorité environnementale dans son avis « les mesures de réduction du bruit à privilégier sont non pas les mesures d'isolation acoustique en façade, mais les mesures de réduction à la source et celles qui permettent d'exposer le moins possible les populations aux nuisances, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs. »*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Contexte actuel en termes de bruit

La zone d'étude, fortement urbanisée et présentant une activité anthropique importante, est sujette à de nombreuses nuisances sonores, principalement liées à la présence d'infrastructures de transports importantes (autoroutes A1 et A86, boulevard périphérique, lignes ferroviaires des RER B et RER E). Au total, 69 bâtiments sont recensés aujourd'hui comme Points Noirs du Bruit (PNB), principalement au Nord et au Sud du parcours du projet T8Sud, et sont soumis à de fortes nuisances sonores. **Le projet s'inscrit ainsi dans une zone où la nuisance sonore est déjà importante sur un très large périmètre. Certains bâtiments sont déjà fortement exposés au bruit et doivent faire l'objet de points d'attention.**

La lutte contre le bruit est un sujet de santé publique. **Le maître d'ouvrage est ainsi particulièrement vigilant à la maîtrise des nuisances sonores du projet, à la fois en phase chantier¹⁴ puis une fois mis en service. Ile-de-France Mobilités partage la vision de l'Autorité Environnementale qui préconise de privilégier des mesures de réduction du bruit à la source.**

Dispositif de limitation des nuisances sonores en phase d'exploitation

Une étude a été menée par le bureau d'études ACOUSTB pour évaluer l'impact acoustique du projet T8 Sud. De manière générale, l'analyse montre que **le T8 Sud a un effet bénéfique en termes de bruit le long du linéaire**. La moyenne des gains obtenus est d'environ 2 dB(A) avec des maximums pouvant atteindre 16 à 19 dB(A).

L'analyse a néanmoins permis d'identifier sur certains secteurs du tracé, des **zones où des mesures spécifiques seront nécessaires**, notamment sur l'avenue Leroy des Barres et l'avenue Pressensé qui

¹⁴ Dispositifs de limitation du bruit en phase chantier détaillés au §2.2, question 3

accueilleront le tramway, ainsi que sur les rues Daudet et Bengali concernées par le report de trafic routier.

Ainsi différentes solutions seront étudiées en phase de conception pour limiter les nuisances sonores. Les leviers identifiés sont les suivants :

- En plus du bruit induit par le passage du tramway, le **rayonnement acoustique de l'infrastructure** dépend du **revêtement de la voie** (bitume ou végétalisé) et du **type de pose de voies** (classique, semelle résiliente ou dalle flottante). Le projet privilégie les **revêtements herbeux** de la plateforme tram autant que possible afin de limiter le bruit à la source (-4dB par rapport à un revêtement minéral) ;
- La **limitation de la vitesse de circulation routière (action à la source)** permet une réduction du bruit généré par le trafic routier (exemple : limitation à 30km/h sur l'avenue Leroy des Barres, permettant de réduire des Points Noirs Bruit) ;
- **L'isolement des façades** de 6 logements est envisagé sur l'avenue Pressensé.

Ainsi le projet n'amène pas à la création de nouveau PNB moyennant les solutions proposées. Il permet même une réduction nette du nombre de PNB le long du linéaire (69 PNB aujourd'hui, contre 36 PNB en 2030 avec le projet, et 84 PNB en 2030 sans le projet).

A la mise en service, une nouvelle étude acoustique sera menée au droit des zones les plus sensibles pour évaluer l'impact du tramway et confirmer la conformité aux seuils réglementaires.

Cas particulier du bruit en virage

Le bruit émis par un tramway en circulation est multifactoriel, mais dépend en premier lieu du **contact roue-rail**. Afin de minimiser le bruit en virage, des leviers existent à la fois en phase de conception (de l'infrastructure et du matériel roulant) et en phase d'exploitation du tramway.

En phase de conception, l'attention sera portée à créer les rayons de courbures les plus grands possibles, et en cohérence avec les caractéristiques du matériel roulant fournies par le constructeur. Par ailleurs, une pose spécifique du rail peut être envisagée (dalle anti-vibratile). Concernant le matériel roulant, toutes les rames de tramway T8 sont équipées d'absorbeurs de roue, servant à atténuer les vibrations des roues (et de ce fait leur bruit) en cours d'exploitation. Des équipements complémentaires existent pour assurer le graissage de l'interface rail-roue et pourront être prévus en cas de besoin : soit du graissage embarqué dans les rames (TOR – « Top of Rail »), soit du graissage fixe sur le rail.

En phase d'exploitation, le bon entretien des voies et des roues permet de limiter voire d'éviter l'augmentation du niveau sonore à la source par usure, tel que préconisé par le rapport d'étude du CERTU « Bibliographie sur l'émission acoustique des tramways ». Il conviendra donc de **prévoir des opérations de prévoyance et d'entretien** (rodage des rames, balayage, rechargement des rails, etc.¹⁵) permettant de limiter ce bruit lié au contact rail-roue, de crissement au freinage ou dans les virages étroits.

Après prise en compte de ces mesures, l'impact résiduel sera négligeable.

¹⁵ Pour plus de détail, ces opérations de prévoyance et d'entretien sont développées dans le Dossier d'Enquête, pièce F partie 5, §2.11.2.3.2 « Mesures en phase exploitation ».

Question :

5. *Mesures de suivi en phase d'exploitation des impacts sonores et modalités de mise à disposition du public : la commission d'enquête rejoint les préconisations émises par l'autorité environnementale et souhaiterait connaître les mesures de suivi des impacts sonores allant être mises en œuvre et les mesures correctives pouvant s'avérer nécessaire en cas de dépassement des valeurs cibles. Pouvez-vous préciser, par ailleurs, les modalités de mise à disposition du public de ces données de suivi et de mesures correctives éventuelles ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

A la mise en service, une nouvelle étude acoustique sera réalisée au droit des zones les plus sensibles du tracé T8Sud. Elles seront identifiées par l'expert acoustique du projet en raison de leur forte évolution par rapport à l'état initial, ou en raison de leur niveau élevé d'exposition au bruit. Des points de mesures de bruit environnemental seront posés en façade de ces bâtiments sensibles pour évaluer l'impact du tramway et vérifier que les seuils réglementaires sont bien respectés.

En cas de dépassement, des solutions techniques, identifiées et financées par le projet, seront recherchées afin de corriger cet impact.

Le maître d'ouvrage évaluera les modalités de mise à disposition du public des résultats des études acoustiques, qui seront diffusés à minima aux riverains concernés par le biais d'un site internet dédié, par exemple.

Question :

6. *Mêmes questions portant sur les impacts vibratiles.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :**Contexte actuel en termes de vibration**

Les vibrations actuelles sont limitées et liées aux déplacements sur la zone d'étude. Les risques relatifs aux vibrations concernent à la fois les personnes et les dommages matériels aux habitations environnantes.

Le maître d'ouvrage est ainsi particulièrement vigilant à la maîtrise des nuisances vibratoires du projet, à la fois en phase chantier¹⁶ puis en phase d'exploitation. Ile-de-France Mobilités privilégie des solutions de réductions des vibrations à la source.

Dispositifs de limitation des vibrations en phase d'exploitation

Dès la phase de conception, les choix techniques de l'infrastructure sont réfléchis pour réduire les impacts vibratoires à la source. La pose des dalles anti-vibratiles en dessous des rails ferroviaires

¹⁶ Dispositifs de limitation des vibrations en phase chantier détaillés au §2.2, question 3

permet d'atténuer la vibration générée par le passage du tramway. À ce stade du projet, les trois solutions anti-vibratiles proposées sont :

- Une pose sur semelle résiliente « -8 dB » ;
- Une dalle flottante « -16 dB » ;
- Une dalle flottante « -20 dB ».

Modalités de suivi en phase exploitation

Des mesures de contrôle vibratoire pourront être réalisées au droit des zones les plus sensibles en termes de réémissions vibratoires dues aux passages du tramway. Les points de mesure devront être positionnés à l'intérieur des logements (au centre de la pièce la plus contraignante d'un point de vue vibratoire) accompagnés d'un point acoustique qui mesurera le bruit solidien ($L_{p,A,S,max}$).

Le maître d'ouvrage évaluera les modalités de mise à disposition du public des résultats des études, qui seront diffusés à minima aux riverains concernés par le biais d'un site internet dédié, par exemple.

En cas de risque sur le bâti ou de gêne sensible qui n'aurait pas été anticipé ou mal anticipé, le maître d'ouvrage réévaluera les mesures de rectification ou compensation envisageables (travaux sur les bâtiments, dédommagement).

Question :

7. *Équipements sensibles : la commission s'interroge sur la nécessité de refaire un point sur les équipements sensibles à proximité du chantier (abords du SMR) compris. Quelle est votre position sur le sujet ?*
Par ailleurs, la société Icade alerte sur la présence d'un studio enregistrement (Icade obs 49 du registre électronique). Pouvez-vous préciser la démarche que vous allez mettre en place concernant cette structure ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Il est rappelé que les « établissements et équipements sensibles » correspondent à deux types de constructions :

- les établissements recevant du public (ERP) dont la population est particulièrement vulnérable ou difficile à évacuer. Relèvent de cette catégorie deux types principaux d'établissements : les ERP dont la vocation est d'accueillir des enfants en bas âge (crèches, écoles primaires, jardins d'enfants...) et les ERP ayant la vocation d'héberger ou de soigner des personnes dont l'état de santé est fragile ou à mobilité réduite (hôpitaux, maisons de retraite, centres de rééducation...)
- ;
- les bâtiments primordiaux pour la sécurité civile, notamment les bâtiments d'intervention (casernes de pompiers, postes de police ou gendarmerie...) et les équipements nécessaires aux interventions (notamment les principaux postes de production et d'approvisionnement en électricité, en eau potable et les principaux réseaux de communication (postes émetteurs, routes principales...).

Dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet T8Sud, le maître d'ouvrage a présenté les établissements sensibles répertoriés dans la zone d'étude ainsi que les mesures d'évitement et de réductions des impacts et nuisances sur ces derniers. Il est précisé que le maître d'ouvrage, en collaboration avec les partenaires locaux, maintient à jour le recensement des équipements sensibles à proximité du chantier, y compris aux abords du SMR. Il actualisera, le cas échéant, la liste des établissements sensibles répertoriés ainsi que les mesures associées conformément à la réglementation applicable. Des discussions spécifiques avec les « établissements et équipements sensibles », tels que définis ci-avant, seront instaurées en phase de conception détaillée pour prendre en compte leurs contraintes et mettre en place les mesures adéquates afin de limiter les nuisances notamment vibratoires pendant le chantier et à terme.

Concernant le **studio d'enregistrement situé dans la zone des EMGP**, il est important de souligner que celui-ci **ne correspond pas à la catégorie des « établissements et équipements sensibles »**. Au surplus, sur le volet acoustique, les dépassements de seuils réglementaires liés au projet (création et modification d'infrastructures) ne concernent pas de studios d'enregistrement. Les mêmes remarques sont faites sur le volet vibratoire : les studios d'enregistrements identifiés (au sud de la rue des Fillettes à Aubervilliers notamment) sont éloignés des voies du tramway (> 50-100 mètres).

Néanmoins, et à l'instar des autres mesures générales mises en place, **Ile-de-France Mobilités fera ses meilleurs efforts pour intégrer les contraintes du studio d'enregistrement et limiter les impacts sur cette activité, tout en intégrant les contraintes inévitables d'insertion dans un environnement déjà étroit et de performance du T8Sud.**

Commentaires de la commission d'enquête

Les pollutions atmosphériques, sonores et vibratiles constituent des enjeux de santé publique, d'autant plus sensibles dans un territoire déjà fortement impacté au regard des infrastructures existantes et à venir qui le traversent et contraignent fortement les déplacements et des grands projets d'aménagement le faisant évoluer.

Par ailleurs, il est certain que les actions à mener en matière de pollutions sonores et atmosphériques relèvent d'actions collectives menées par différents acteurs à différentes échelles temporelles et spatiales (État, région, département, EPT, villes...), comme le rappellent les différents partenaires. Le projet conduit par IDFM s'insère ainsi dans un environnement spatial et réglementaire qu'il doit prendre en considération. Et la réalisation d'un transport en commun s'inscrit dans une politique globale de réduction de la motorisation. Pour autant, les impacts du prolongement du T8 doivent pouvoir être évalués et les mesures d'évitement, réduction, compensation (ERC) appliquées.

Si le projet de prolongement du T8 devrait permettre une part de report modal, son insertion dans le réseau viaire va également générer des transferts de circulation vers les voies adjacentes et potentiellement des congestions. La commission prend bonne note des réponses apportées en matière de circulation par les modélisations conduites par IDFM et les échanges avec les acteurs concernés (État, conseil départemental, collectivités). Elle rejoint toutefois la position de l'autorité environnementale, demeurant plus mesurée sur l'effectivité de mesures telles le renouvellement du parc de véhicules ou la mise en œuvre de la Zone à faibles émissions (ZFE) à l'horizon 2030.

Concernant les impacts sonores, la commission d'enquête ne peut qu'encourager IDFM à agir sur le bruit à la source, mais également à porter une attention particulière au niveau des rayons de courbure du tracé, et de recourir à tout système permettant de lutter efficacement contre les bruits d'exploitation (dispositifs de type dalle anti-vibratiles, équipements complémentaires pour un graissage adéquat rail-

roue...).

Concernant les nuisances vibratoires, la commission d'enquête note la décision d'IDFM de privilégier des choix techniques permettant de les réduire (dalles anti-vibratiles, ...), et un suivi monitoré pendant les travaux des zones pré identifiées comme sensibles.

Concernant les nuisances électromagnétiques, ces dernières sont largement inférieures à la réglementation en vigueur. La commission d'enquête prend note de la proposition du maître d'ouvrage de protection par écrans métalliques mis à la terre le cas échéant. Elle préconise une veille réglementaire spécifique afin d'anticiper toute évolution de la réglementation en la matière.

Enfin, la commission d'enquête prend bonne note des mesures de suivi sonore, vibratile et électromagnétiques au moment de la mise en service du T8 et, le cas échéant, la communication auprès des riverains concernés.

Concernant plus spécifiquement certains secteurs :

- Établissements et équipements sensibles : la commission d'enquête prend note des différents engagements du maître d'ouvrage au niveau d'établissements concernés, leur recensement et les mesures envisagées. Celui-ci précise que le studio d'enregistrement dans le secteur des Magasins Généraux n'entre pas dans cette catégorie. Pour autant, il s'engage à se rapprocher de la société ICADE pour intégrer les contraintes et limiter les impacts, que ce soit en phase chantier ou d'exploitation ;
- Point noir de bruit : Impact sur un immeuble d'habitation situé avenue Francis de Pressensé au niveau du canal Saint-Denis. Celui-ci se retrouve au droit (à environ 6 mètres¹⁷) d'un nouvel ouvrage routier passant au nord du pont existant de Pressensé qui serait lui utilisé pour le passage du T8. La façade sud de ce bâtiment a été identifiée¹⁸ comme exposée à un impact acoustique important du fait du rapprochement de la voirie à proximité immédiate de l'immeuble d'habitation, les analyses montrant une différence de plus de 2 dB et un dépassement du seuil¹⁹ entre la situation de référence et la situation de projet. La mise en œuvre d'un programme d'isolation de façade pour se mettre en conformité est ainsi prévu, les six logements de l'immeuble concerné ayant été pris en compte dans le cadre de la réglementation de modification d'infrastructure pour protection acoustique (atteindre 33 dB dans le logement). Si l'ouvrage de franchissement du canal au nord pour la circulation routière et les convois exceptionnels, en limite des immeubles d'habitation devait être maintenu, le dépassement du seuil réglementaire admissible devrait être traité. La commission d'enquête souhaite que les études plus poussées sur la solution devant être retenue pour le franchissement du canal puissent permettre de mesurer l'ensemble des impacts dans un environnement très contraint.

L'impact vibratoire des poids lourds allant circuler sur ce nouvel ouvrage à proximité immédiate est considéré comme négligeable selon le dossier, la vibration étant réduite grâce aux pneus et par les piles de l'ouvrage. Et l'impact vibratoire direct permanent lié au passage du tramway le long de l'avenue Francis de Pressensé est jugé faible à moyen. Une pose classique est envisagée au stade des études préliminaires sur cet axe. L'analyse de l'impact sera renouvelée en phase de conception. En cas d'impact trop sensible pour les résidents et salariés du secteur, le traitement

¹⁷ Selon la réponse fournie par IDFM au thème 1, sous-thème « ouvrages d'art »

¹⁸ Avec deux autres bâtiments, présentés dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête IDFM. Il s'agit ici du récepteur R224

¹⁹ Les seuils réglementaires admissibles pour ce secteur sont de 65 dBA de jours et 60 dBA de nuit

de la voie pourra être adapté en prenant en compte le niveau de bruit solidien pour réduire efficacement les gênes tactiles et auditives.

La commission d'enquête reste vigilante concernant ces deux exemples. Elle souhaite en particulier que les études plus poussées sur la solution devant être retenue pour le franchissement du canal puissent permettre de mesurer l'ensemble des impacts dans un environnement très contraint.

➤ **Impacts sur l'environnement : impacts visuels sur le paysage et le patrimoine, sur les arbres d'alignement et mesures compensatoires**

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

L'impact visuel du projet a peu été évoqué au niveau de l'enquête, les aménagements accompagnant le T8 apportant un effet globalement plus positif sur les secteurs concernés. L'ajout de visuels permettant de mieux appréhender l'insertion urbaine du T8, et recommandés par l'autorité environnementale, ont joué leur rôle, notamment sur des secteurs un peu sensibles. Certains points restent source d'interrogations : sa proximité avec le parc de la Légion d'honneur ou encore celle du doublement du pont du Pressensé avec les nouvelles constructions sur Aubervilliers par le maire adjoint d'Aubervilliers.

En revanche l'impact des abattages d'arbres a fait l'objet de plusieurs contributions, qui, si elles saluaient l'effort mené pour en réduire le nombre, en partenariat étroit avec les services de Plaine Commune et de la Ville de Paris et en accord avec la population riveraine, pouvaient encore avoir des marges de progression. L'identification rapide et la localisation de mesures compensatoires à proximité du projet sont attendues, à la fois par les partenaires du projet rencontrés mais également par les riverains.

obs@28 du Conseil départemental : « *Si nous reconnaissons les efforts réalisés pour minimiser l'impact du projet sur les arbres (226 arbres abattus contre 403 dans le DOCP), pour autant celui-ci reste conséquent et nous souhaitons que toutes les marges de progression envisageables dans ce domaine soient examinées dans la poursuite du projet. Ainsi les alternatives de circulation étudiées par IdFM entre la rue de la Cokerie et l'avenue du stade de France semblent permettre de préserver un alignement d'arbres, initialement menacé. En outre, le Département rappelle la nécessité de concevoir et de mettre en œuvre les mesures de compensation nécessaires le plus en amont possible* »

Obs@46 de la société Icade : « */.../ De nombreux arbres existants {28} seront supprimés dans le cadre des travaux de prolongation du T8. Ces arbres participent pourtant à la qualité urbaine du Parc des Portes de Paris et ICADE veille, en lien avec les collectivités, à renforcer la trame verte du Parc et la réduction des effets d'îlots de chaleur. Certains arbres supprimés sont des sujets remarquables de haute tige (exemples ci-dessous). Les principes d'aménagement listés en pièce C indiquent pourtant que : « La présence des arbres existants est un facteur important dans la conception du projet. De ce fait, la conservation de chaque arbre a été étudiée pour en maintenir autant que possible, tout en garantissant une insertion urbaine harmonieuse et cohérente » (C - p.10). ICADE souhaiterait alerter sur le grand nombre d'abattage d'arbres et travailler avec IDFM à une réduction du nombre d'arbres supprimés voire à leur maintien complet. ICADE souhaiterait que des modalités de compensation soient garanties en cas d'abattage d'arbres existants. /.../ Icade souhaite conserver et maintenir l'ensemble des plantations et aménagements paysagers réalisées ces dernières années qui ne sont pas en contradiction avec le passage du tramway. Les noues, les arbres, la végétalisation existante au regard du temps*

d'installation des végétaux doivent être regardés et analysés au cas par cas. Idéalement, ils ne peuvent pas être coupés ou supprimés. »

Obs@39: « /.../ Par ailleurs, le projet de nouvellement urbain du quartier Franc-Moisin intègre un espace sportif et donnant sur la rue Francis rue Pressensé, qui peut être un lieu de compensation très proche du tram. »

Obs@4 du registre de Plaine Commune : « Le jardin partagé Cristino Garcia n'a pas été référencé dans le dossier d'enquête. On le retrouve signalé comme alignement d'arbres dans le dossier. Pourtant le jardin est situé dans une zone écologique aux enjeux « assez forts ». Il s'agit de facto d'un espace vert avec des plantes ornementales et potagères. De plus il fait partie du tissu social des villes d'Aubervilliers et de Saint-Denis.

Dans l'esprit de la loi 2016-1087 du 8 août 2016 (art 69), des mesures de compensations écologiques devraient être mises en place, comme le déplacement du jardin dans une nouvelle parcelle à proximité. Cette mesure devrait préserver le tissu social et associatif dans une zone où les espaces verts sont faibles. »

Questions :

- 1. Comment avez-vous travaillé l'intégration visuelle du tramway ?**
- 2. Concernant les impacts visuels du projet sur le parc de la Légion d'honneur, quelles sont les attentes de l'architecte des bâtiments de France, notamment au sujet du mobilier urbain du tramway ?**
- 3. La proximité immédiate de riverains aux abords du doublement du Pont du Pressensé a été évoquée par l'adjoint au maire d'Aubervilliers lors de nos échanges avec lui. Qu'est-il envisagé pour en réduire les impacts visuels ?**
- 4. Pouvez-vous présenter le travail partenarial effectué pour réduire le nombre d'arbres abattus ?**
- 5. Quelles réponses pouvez-vous apporter à la société Icade au sujet des abattages au sein du parc des Portes de Paris (Icade obs 49 du registre électronique) ?**
- 6. Pouvez-vous préciser les mesures compensatoires globales envisagées et leur localisation ? La forêt urbaine aménagée par Icade au sein du parc d'activités a été mentionnée, tout comme l'espace sportif donnant sur la rue Francis rue Pressensé du projet de nouvellement urbain du quartier Franc-Moisin, par exemple.**
- 7. Pouvez-vous indiquer les mesures de suivi allant être mises en œuvre ?**
- 8. Jardin Cristino Garcia (obs 4 à Plaine Commune) : quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à son sujet ?**

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Impacts sur le paysage et les arbres

La réalisation du tramway T8 Sud implique de **réaménager les espaces publics traversés**, en tenant compte de l'ensemble des usagers du territoire : tramway, bus, voitures, cyclistes, piétons, véhicules de secours, etc. L'aménagement doit ainsi permettre **l'intégration paysagère** et la **préservation du patrimoine arboré** le long du tracé, tout en maintenant **l'ensemble des fonctionnalités urbaines**.

Les choix définitifs sur les matériaux, le mobilier urbain, les aménagements paysagers, etc. seront définis **en phase de conception détaillée en concertation étroite avec les partenaires concernés**, en particulier ceux qui ont vocation à récupérer la gestion ultérieure de tous ces aménagements. Une attention particulière sera portée à la **préservation de l'identité de chaque secteur**, à la **cohérence des aménagements** sur l'ensemble du tracé et la **mise en valeur du patrimoine** architectural, paysager et culturel des quartiers traversés. Les prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France seront notamment intégrées pour les secteurs à proximité du Parc de la Légion d'Honneur et du centre-ville de Saint-Denis.

Une attention particulière sera portée à **l'intégration paysagère du doublement du Pont Pressensé** pour lequel une équipe dédiée de maîtrise d'œuvre sera désignée, avec une compétence d'architecte paysagiste exigée.

Concernant le patrimoine arboré, **Ile-de-France Mobilités partage la volonté des habitants du territoire de préserver au maximum les arbres existants**. Un travail partenarial fort a été mené avec les acteurs locaux pour rechercher des variantes d'insertion du tramway qui **minimisent l'impact sur les arbres existants**. Depuis le début des études préliminaires (2019), les équipes projet T8Sud ont réussi à **diminuer de près de moitié le nombre d'arbres abattus** dans le cadre du projet. **Cet effort se poursuivra en phase de conception détaillée**. Par ailleurs, des mesures de compensation seront mises en place, avec un **objectif de replanter conformément aux exigences techniques, qualitatives et le cas échéant quantitatives telles qu'elles résultent des différentes réglementations précitées**. Un travail partenarial est en cours pour définir les futurs sites d'implantation de ces nouveaux arbres, au plus proche des arbres impactés, et en cohérence avec la trame verte et les orientations d'aménagement des territoires traversés (Plan Arbre de Plaine Commune, Plan Canopée du CD93, Plan Arbre de Paris, etc.).

Question :

1. *Comment avez-vous travaillé l'intégration visuelle du tramway ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Principes d'aménagement des espaces publics

La réalisation du tramway T8Sud implique de **réaménager les espaces publics traversés**, en tenant compte de l'ensemble des usagers : tramway, bus, voitures, cyclistes, piétons, véhicules de secours, etc. Le projet d'insertion doit **tenir compte de l'ensemble des fonctionnalités urbaines** qui sont à restituer au droit du tramway en particulier :

- **La fonction paysagère et biodiversité**, avec l'évitement, la réduction et la compensation de l'impact sur les espaces naturels et la préservation, le renforcement et la valorisation de l'ensemble des strates végétales et de la biodiversité le long du tracé ;
- **Les mobilités actives** en sécurisant les circulations piétonnes et en veillant à la qualité des aménagements cyclables (linéaire et stationnement) tout au long du tracé ;
- **Les autres transports en commun et la circulation motorisée**, dans une logique d'apaisement de l'espace public et de réduction de l'usage de la voiture en zone urbaine dense.

Il s'agit donc à la fois d'un projet de transport et d'un projet d'aménagement cherchant à insérer la nouvelle infrastructure de manière harmonieuse et répondant aux spécificités du territoire.

Les choix d'insertion urbaine retenus veillent à créer des **espaces qualitatifs** pour les différents usagers tout en garantissant leur **sécurité** et en respectant les normes en vigueur (confort des cheminements piétons, sécurité des pistes cyclables, largeur des voies de circulation, etc.).

Une stratégie paysagère à affiner

La conservation des **arbres existants** a été un enjeu majeur lors de l'élaboration du projet. En effet, la conservation de chaque arbre a été étudiée pour en maintenir autant que possible, tout en garantissant une insertion urbaine harmonieuse et cohérente et une exploitation performante du tramway.

Un travail sur la **stratégie paysagère du projet** sera mené en conception détaillée, en collaboration avec les territoires, de manière à définir des orientations permettant l'intégration harmonieuse du projet dans son environnement (définition des essences, alignements d'arbres, ilots, etc.).

Des profils compétents et adaptés seront exigés dans l'équipe de la maîtrise d'œuvre pour la conception paysagère et végétale du projet.

Intégration visuelle de la plateforme et de la Ligne Aérienne de Contact

La plateforme du tramway doit s'intégrer le plus possible dans l'environnement qu'elle traverse. Elle devra être traitée différemment des voies de circulation générale (revêtement contrasté) afin de permettre de la rendre visible en attirant l'attention des différents usagers.

Le choix du revêtement de la plateforme tramway doit allier les préoccupations d'harmonie paysagère avec les usages fonctionnels :

- plateforme végétale sur les avenues et rues larges, réservant l'usage du foncier pour le tramway, l'engazonnement et l'infiltration de l'eau de pluie ;
- plateforme minérale dans les rues étroites, lorsque la plateforme est partagée avec les bus, au droit des stations et des dessertes riveraines.

Les choix concernant les différents revêtements seront stabilisés dans les études de conception détaillées, en concertation avec les partenaires concernés et dans le respect des prescriptions du territoire en la matière afin d'assurer une cohérence d'aménagement au sein des secteurs traversés.

Par ailleurs, la **Ligne Aérienne de Contact**, permettant l'alimentation électrique du tramway, est supportée par des poteaux dont l'insertion dépend de choix techniques et paysagers. Les positions précises des poteaux seront déterminées en phase de conception détaillée, en prenant en compte notamment l'aspect architectural et l'intégration dans l'environnement urbain.

Intégration visuelle des stations

Les stations jouent un rôle déterminant, non seulement sur le plan fonctionnel pour les usagers du transport en commun, mais aussi parce qu'elles ponctuent le tracé d'éléments spécifiques et modifient l'aménagement de l'espace urbain.

Les objectifs de la conception d'une station sont les suivants :

- Offrir aux usagers un espace confortable, attrayant et fonctionnel qui intègre tous les éléments techniques liés au transport (armoires, vidéo, billetterie, ...) ;
- Affirmer l'identité de la ligne de Tramway T8 et du réseau tramway francilien par une architecture lisible et cohérente.

La figure suivante est donnée à titre purement illustratif :



Figure 87 : Perspective sur la future station T8S Campus Condorcet, rue des Fillettes
(stage études préliminaires, illustration non contractuelle)

Intégration visuelle de l'ouvrage Pressensé

Comme précisé à la question 3 ci-après, une attention particulière sera portée sur la qualité visuelle et paysagère du nouvel ouvrage Pressensé, quelle que soit la variante retenue. Une équipe pluridisciplinaire sera mobilisée sur la conception de l'ouvrage (architecte, paysagiste, ingénieurs, etc.), pour s'assurer de la bonne intégration du nouvel ouvrage dans son environnement urbain. Des principes d'insertion seront à définir avec les parties prenantes du projet, tenant compte notamment des immeubles à proximité (distances minimales à respecter vis-à-vis des immeubles, hauteurs, etc.).

Des représentations visuelles seront élaborées par les concepteurs pour éclairer les décisions et s'assurer de la bonne intégration visuelle de l'ouvrage. La figure suivante est donnée à titre purement illustratif, puisque les principes de conception de l'ouvrage de franchissement seront affinés en phase de conception détaillée.



Figure 88 : Perspective sur l'avenue Francis de Pressensé (stade études préliminaires, utilisation non contractuelle)

Question :

2. *Concernant les impacts visuels du projet sur le parc de la Légion d'honneur, quelles sont les attentes de l'architecte des bâtiments de France, notamment au sujet du mobilier urbain du tramway ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) a indiqué être particulièrement attentif à la **qualité urbaine et paysagère** du projet telle qu'elle sera décidée dans les études à venir.

Les aménagements urbains et paysagers devront être particulièrement soignés aux abords et en covisibilité du **Parc de la Légion d'Honneur** et en approche du **centre historique de Saint-Denis**. A ce stade aucune attente spécifique n'a encore été mentionnée concernant le choix du mobilier urbain. En revanche l'ABF a souligné souhaiter des **alignements d'arbres de haut jet** dans une composition paysagère classique favorisant la **symétrie**, la **lisibilité** des espaces urbains et en limitant le nombre d'espèces composant ces alignements.

Il a été convenu avec l'ABF de l'associer étroitement aux études de conception urbaine et paysagère afin de définir au plutôt les aménagements urbains du projet. Cette collaboration constructive permettra de mieux anticiper et intégrer dans le budget de l'opération des choix paysagers qui peuvent se révéler coûteux voire infaisables si intégrés tardivement.

La figure suivante est donnée à titre purement illustratif :



Figure 89 : Perspective sur l'Avenue Paul Vaillant Couturier (stade études préliminaires, illustration non contractuelle)

Question :

3. *La proximité immédiate de riverains aux abords du doublement du Pont du Pressensé a été évoquée par l'adjoint au maire d'Aubervilliers lors de nos échanges avec lui. Qu'est-il envisagé pour en réduire les impacts visuels ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le franchissement du canal Saint-Denis est un enjeu majeur pour le projet T8Sud, tant sur le plan fonctionnel que paysager. Ce franchissement, à cause des piles du viaduc de l'A86, sera constitué de deux ouvrages d'art.

Ile-de-France Mobilités sera particulièrement attentive à la conception et aux travaux du doublement du Pont Pressensé, pour lesquelles **une équipe pluridisciplinaire dédiée de maîtrise d'œuvre sera désignée**. Outre les profils techniques propres à la conception des ouvrages d'art, des profils d'architecte et paysagiste seront exigés pour s'assurer de la meilleure intégration visuelle possible du pont sur le site. Des principes d'insertion seront à définir avec les parties prenantes du projet, tenant compte notamment des immeubles à proximité (distances minimales à respecter vis-à-vis des immeubles, hauteurs, etc.).

Les réflexions sur le(s) pont(s) issues des études détaillées **seront partagées avec les partenaires locaux à l'aide des perspectives de synthèse** qui permettront de mieux appréhender l'insertion urbaine et l'intégration visuelle du franchissement (voir Figure 88 : *Perspective sur l'avenue Francis de Pressensé (stade études préliminaires, utilisation non contractuelle)*)

Question :

4. *Pouvez-vous présenter le travail partenarial effectué pour réduire le nombre d'arbres abattus ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage Île-de-France Mobilités et tous les partenaires du projet partagent une sensibilité très forte sur la conservation et la valorisation du patrimoine végétal urbain. **Ile-de-France Mobilités s'est engagée à respecter la volonté des habitants de n'envisager l'abattage d'arbres et la dégradation du patrimoine arboré qu'en ultime ressort, et de replanter de nouveaux arbres au plus près de l'impact.**

Le projet d'aménagement des différentes séquences le long du projet T8Sud résulte de l'étude de nombreux scénarios d'aménagement **afin de conserver au maximum le patrimoine arboré existant** tout en assurant les autres fonctionnalités nécessaires à la réussite du projet (plateforme tramway, voie bus, cheminements piétons, aménagements cyclables, voie pompiers et en dernier lieu voies de circulation routière le cas échéant). En amont, un diagnostic phytosanitaire a été établi afin de connaître l'état des arbres existants et déterminer leur valeur patrimoniale.

Ainsi, entre le début des études préliminaires en 2019 et la version stabilisée du projet en 2023, **Ile-de-France Mobilités et ses partenaires sont parvenus à réduire quasiment de moitié le nombre d'arbres abattus**, passant de 400 coupes d'arbres en 2019 à 235 coupes d'arbres en 2023.

Ces résultats ont pu être obtenus grâce à **une concertation importante sur ce sujet avec les différents acteurs du territoire** (gestionnaires de voirie, communes, porteurs de projets connexes, ...). Cela se traduit par de nombreuses visites de sites et réunions spécifiques avec l'ensemble des acteurs du territoire, des services techniques jusqu'aux élus.

Les études de conception à venir se poursuivront dans la même optique et viseront à tenter de réduire encore ce nombre si cela s'avérait possible.

Les exemples suivants illustrent des décisions et choix de variantes qui ont d'ores et déjà été faits pour éviter et réduire l'impact sur le patrimoine arboré :

- la réduction à une seule voie de circulation la section Sud-Est de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers permet effectivement de préserver un alignement de 9 arbres ;

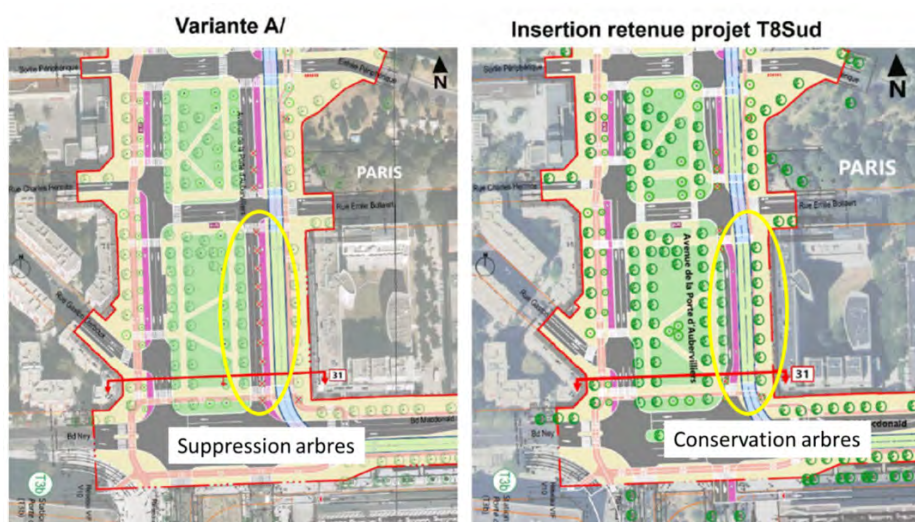


Figure 90 : Variantes de tracé T8Sud étudiées sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers (Etudes préliminaires, 2023)

- la réduction de la voirie de l'avenue Paul Vaillant Couturier à 6 m permet de ne pas impacter le Parc de la Légion d'Honneur et la décision corollaire d'élargir le périmètre des acquisitions foncières en amont du Parc permet d'implanter un nouvel alignement d'arbres côté Nord ;

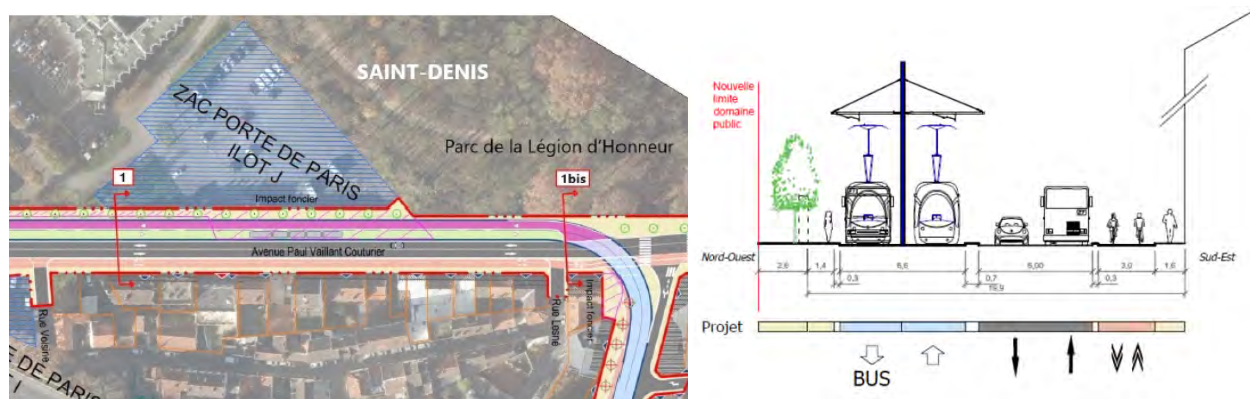


Figure 91 : Insertion du T8Sud av. Paul Vaillant Couturier au niveau du Parc de la Légion d'honneur et coupe n°1 (Dossier d'Enquête, 2024)

- la piétonisation d'une grande partie de la rue des Fillettes. L'insertion de la plateforme est proposée de sorte à conserver les arbres plantés sur cette sous-séquence.

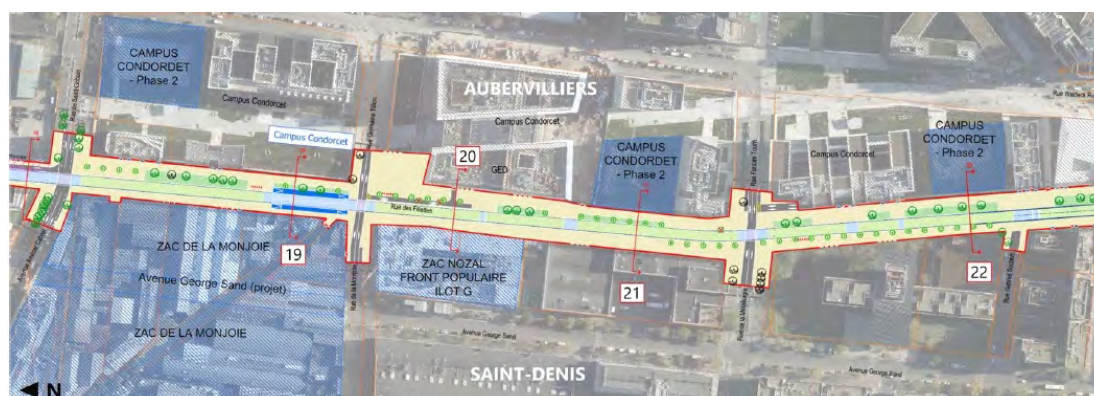
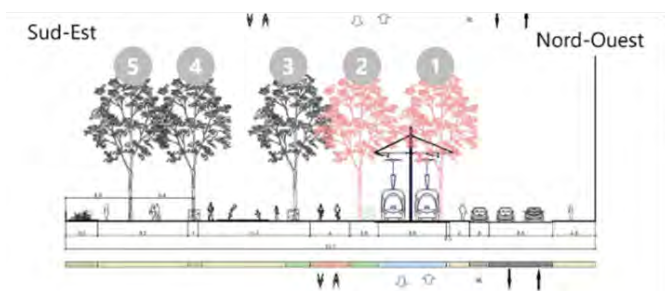


Figure 92 : Insertion du T8Sud rue des Fillettes entre la rue Saint-Gobain / avenue Amilcar Cabral et la place du Front Populaire (Dossier d'enquête, 2024)

- la suppression d'un alignement d'arbres sur le Cours du Rû de Montfort pour insérer la plateforme au lieu d'en mettre deux en péril à court terme en insérant la plateforme tramway entre deux alignements existants (avec un impact paysager immédiat sur la couronne des arbres et des dommages irréversibles sur les systèmes racinaires).

Variante non retenue



Variante retenue

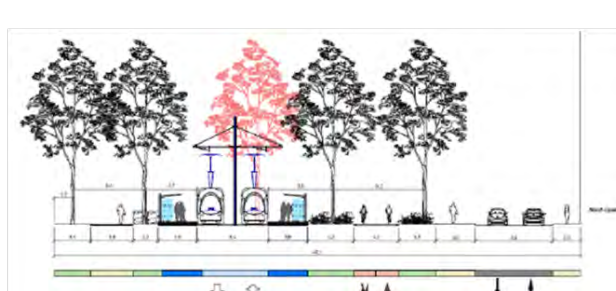
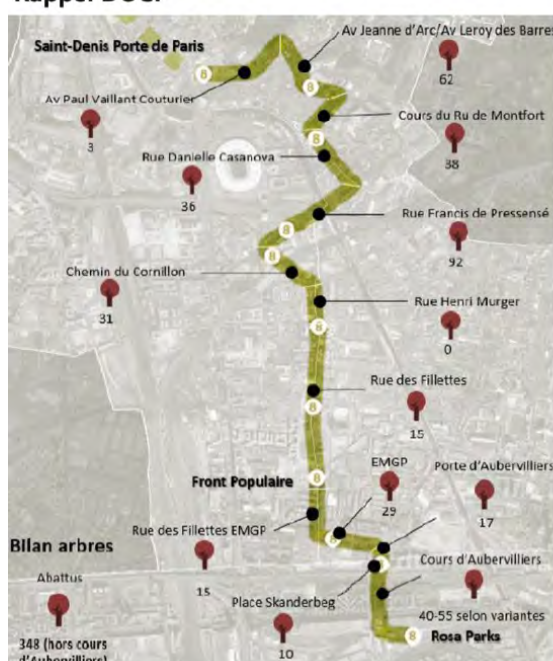
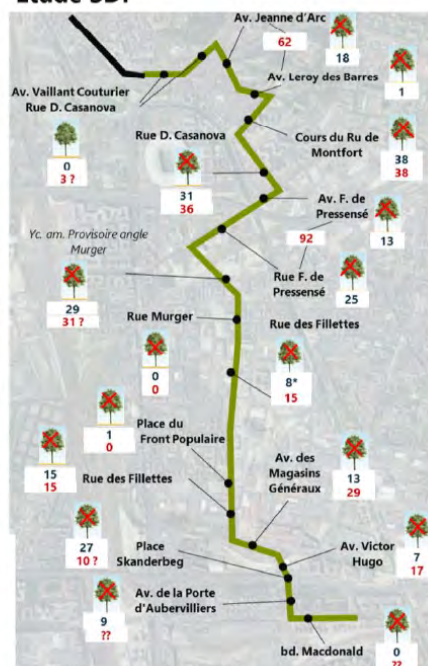


Figure 93 : Variantes d'insertion du T8Sud sur le cours du Ru de Montfort (Dossier d'enquête, 2024)

Rappel DOCP



Etude SDP



Arbres abattus SDP 235 *
Arbres abattus DOCP Env. 388 à 403

* dont 5 arbres « privés » sur l'emprise du foyer COALLIA (rue des Fillettes)

Figure 94 - Bilan arbres du T8Sud – Comparaison avec les estimations des études DOCP

Par ailleurs, au-delà du travail de réduction du nombre d'arbres impactés, un fort travail partenarial est en cours pour **compenser les abattages d'arbres** qui n'auront pas pu être évités. L'objectif commun est de parvenir à la mise en œuvre d'une compensation qui dépasse dans la mesure du possible les attendus du cadre juridique applicable. Ces nouvelles plantations seront faites au plus proche des arbres impactés, le long du tracé ou à défaut sur les rues adjacentes ou à proximité. Un travail partenarial fin est en cours avec Plaine Commune pour identifier les sites de compensation respectant ces principes. Par ailleurs, l'opportunité et la faisabilité notamment réglementaire d'anticiper la plantation de nouveaux arbres, avant l'abattage des arbres impactés, sera étudiée par les équipes projet.

Question :

5. Quelles réponses pouvez-vous apporter à la société Icade au sujet des abattages au sein du parc des Portes de Paris (Icade obs 49 du registre électronique) ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :Icade obs 49 du registre électronique

« De nombreux arbres existants {28} seront supprimés dans le cadre des travaux de prolongation du T8. Ces arbres participent pourtant à la qualité urbaine du Parc des Portes de Paris et ICADE veille, en lien avec les collectivités, à renforcer la trame verte du Parc et la réduction des effets d'îlots de chaleur. Certains arbres supprimés sont des sujets remarquables de haute tige (exemples ci-dessous). Les principes d'aménagement listés en pièce C indiquent pourtant que : « La présence des arbres existants est un facteur important dans la conception du projet. De ce fait, la conservation de chaque arbre a été étudiée pour en maintenir autant que possible, tout en garantissant une insertion urbaine harmonieuse et cohérente » (C - p.10).

► ICADE souhaiterait alerter sur le grand nombre d'abattage d'arbres et travailler avec IDFM à une réduction du nombre d'arbres supprimés voire à leur maintien complet.

► ICADE souhaiterait que des modalités de compensation soient garanties en cas d'abattage d'arbres existants. »

Bilan des arbres abattus sur le secteur EMGP

Le maître d'ouvrage Île-de-France Mobilités et tous les partenaires du projet, notamment Plaine Commune, partagent la sensibilité d'ICADE sur la conservation et la valorisation du patrimoine végétal urbain. Différentes variantes de tracé ont été étudiées, en collaboration avec les parties prenantes du projet, pour réduire au maximum l'impact sur les arbres du secteur, tout en maintenant les autres fonctions urbaines permettant le bon fonctionnement de ce secteur d'activités (cheminements piétons, parking, accès, etc.).

Les études de conception à venir se poursuivront dans la même optique et viseront à tenter de réduire encore ce nombre si cela s'avérait possible.

A ce stade, l'impact arbres sur le secteur des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris est le suivant :

- **Rue des Fillettes : abattage de 15 arbres**, dont 12 arbres le long du parking de La Poste. L'opportunité d'acquisition du parking de La Poste avait été étudiée afin de conserver l'alignement d'arbres, mais cette option a été écartée par ICADE afin de maintenir le fonctionnement actuel de cette parcelle (échanges datant de 2022) ;

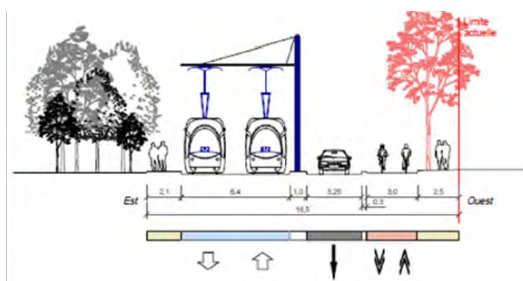


Figure 95 : Impact sur les arbres le long de la rue des Fillettes dans les EMGP (Dossier d'enquête, 2024)

- **Avenue des Magasins Généraux : abattage de 13 arbres**. D'autres variantes étudiées permettaient de préserver plus d'arbres de l'alignement au Sud (par exemple 4 arbres abattus en

moins si plateforme insérée en axial, mais avec une préservation des arbres en frange Sud-Est néanmoins non garantie), mais elles avaient en revanche pour principal inconvénient de limiter les connexions avec les voiries perpendiculaires côté Nord du fait du positionnement de la station sur cet axe. Cette contrainte étant rédhibitoire pour le fonctionnement du secteur des EMGP, la variante retenue en accord avec les demandes d'ICADE est celle qui permet de garantir au mieux les accès au parc, au détriment des arbres,



Figure 96 : Impact sur les arbres des variantes dans le secteur EMGP - AV. des Magasins Généraux (haut : Dossier d'enquête, 2024 / bas : études préliminaires 2022)

Par ailleurs, le parc urbain à l'Est, créé en 2021-2022 et situé en limite du projet, ne sera pas impacté.

La plateforme le long du parc pourra être étudiée en plateforme végétalisée lors des études de conception ultérieures pour renforcer la présence végétale sur cette section de rue.

Mesures de compensation des arbres abattus

En application des dispositions du Code de l'environnement, des différents documents d'urbanisme et règlements de voiries applicables au projet d'une part, et en cohérence avec la volonté de proposer des aménagements paysagers de qualité tout au long du tracé d'autre part, **Ile-de-France Mobilités et ses partenaires s'engagent à compenser tout abattage d'arbres par la plantation de nouveaux arbres, au plus proche de l'impact.**

Ainsi, Ile-de-France Mobilités poursuivra, en collaboration avec les partenaires du projet, son élaboration d'une **stratégie paysagère de compensation** pour replanter de nouveaux arbres dans le secteur du T8Sud. Les nouvelles plantations répondront aux exigences techniques, qualitatives et le cas échéant quantitatives telles qu'elles résultent des différentes réglementations précitées. En outre, l'objectif commun est de parvenir à la mise en œuvre d'une compensation qui dépasse dans la mesure du possible les attendus du cadre juridique applicable.

Sur le secteur EMGP, les opportunités de compensation seront ainsi explorées en collaboration avec Plaine Commune et ICADE, dans la suite des études de conception détaillée.

Question :

6. *Pouvez-vous préciser les mesures compensatoires globales envisagées et leur localisation ? La forêt urbaine aménagée par Icade au sein du parc d'activités a été mentionnée, tout comme l'espace sportif donnant sur la rue Francis rue Pressensé du projet de nouvellement urbain du quartier Franc-Moisin, par exemple.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

En termes de **compensation des abattages inévitables**, après mise en œuvre de toutes les mesures d'évitement et de réduction de l'impact qui pourraient encore être confirmées dans les études de conception, les objectifs suivants ont été retenus par le Maître d'Ouvrage :

- Prioriser les compensations (les plantations de nouveaux arbres d'alignement) **au plus près de l'impact**, le long du tracé et dans le périmètre du projet T8Sud ;
- Concevoir un projet de compensation des arbres d'alignement **cohérent, tout le long du tracé** ;
- **Rechercher des sites complémentaires pouvant accueillir d'autres plantations** au titre de la compensation du T8Sud et ainsi garantir le caractère suffisant et la qualité paysagère de la compensation et contribuer aux objectifs environnementaux plus larges des territoires traversés en termes d'amélioration du paysage urbain et de lutte contre les îlots de chaleur urbain ;
- Proposer un projet de compensation **unique et conforme aux attentes formulées par les services instructeurs** variés des différentes procédures applicables. Ces procédures sont en particulier liées à la compensation au titre de l'article L350-3 du Code de l'Environnement et à la compensation au titre des réglementations de voiries des différentes collectivités locales.

Ces objectifs ont été partagés avec les partenaires et intégrés au projet, le choix des sites complémentaires a donné lieu à **un travail collaboratif continu avec la Ville de Paris, Plaine Commune et le Département de la Seine-Saint-Denis**. Ces sites sont toujours **en cours d'étude** et les suggestions listées dans les contributions au dossier d'enquête sont bien prises en considération.

La démarche de pré-sélection, de sélection et de financement des mesures de compensation sera prochainement présentée aux élus du territoire, en amont de la constitution du dossier réglementaire.

Question :

7. *Pouvez-vous indiquer les mesures de suivi allant être mises en œuvre ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

En phase chantier, Ile-de-France Mobilités et ses maîtres d'œuvre s'assureront de la mise en œuvre des **bonnes pratiques pour la protection des arbres existants** (protection par barriérage, méthodes de terrassement utilisées à proximité des arbres existants, etc.).

Après la plantation des nouveaux arbres, le suivi et la garantie de la pérennité de ces nouveaux arbres seront assurés par la maîtrise d'œuvre et par l'entreprise ayant réalisé la plantation.

Une fois la période de Garantie de Parfaite Achèvement (GPA) conclue, les gestionnaires de voirie prendront le relai de l'entretien. Ile-de-France Mobilités cherchera à reporter des obligations de suivi et

d'entretien dans les Conventions d'Exploitation et Maintenance qui seront négociées avec les gestionnaires de voirie de manière à garantir la pérennité des actions mises en place dans le cadre du projet.

Il convient de souligner que **Plaine Commune et la Ville de Paris, futurs gestionnaires des arbres sur leur territoire, ont souhaité pouvoir assurer la maîtrise d'ouvrage** de la mise en œuvre de mesures de compensation sur leur territoire. Ile-de-France Mobilités et ses partenaires se positionnent ainsi en co-responsabilité pour la mise en œuvre et le suivi des mesures de compensation.

Complément de Ville de Paris

La Ville de Paris affirme sa volonté d'assurer la maîtrise d'ouvrage pour la mise en œuvre des mesures de compensation. Afin de s'assurer d'une parfaite reprise des arbres plantés, la Ville de Paris a prévu d'intégrer aux contrats de travaux une période de parachèvement d'une durée de 3 ans à compter du constat de plantation. Cette phase couvre l'entretien des arbres, arbustes et plantes vivaces graminées à compter de la plantation et les travaux de confortement pour une durée de 2 ans à la suite du constat de reprise des végétaux. A l'issue de ces périodes, les espaces verts seront intégrés au patrimoine arboré de la Ville de Paris et placés sous la gestion de la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement (DEVE).

Complément de Plaine Commune

Depuis la modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Plaine Commune approuvée par le Conseil de Territoire le 29 mars 2022, lorsque la conservation d'un arbre ne peut pas être assurée et qu'il doit être abattu, il est imposé par le PLUi que soient replantés trois arbres équivalents sur le terrain. S'il est démontré que cet abattage est imposé par des raisons phytosanitaires, celui-ci sera compensé par la plantation d'un arbre équivalent.

Si la surface de pleine terre ne permet pas d'assurer la compensation des arbres abattus sur le terrain, celle-ci pourra être réalisée sur l'espace public, sous réserve de l'accord du gestionnaire de la voirie ou de toute emprise publique :

- dans un rayon de 500 m autour de l'unité foncière concernée par le projet d'abattage,
- à défaut, la compensation devra être assurée sur le territoire de la commune concernée par le projet d'abattage,
- en dernier recours, la compensation devra être assurée sur le territoire de l'EPT Plaine Commune.

Le respect de cette règle est notamment contrôlé lors de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

Ce régime figure également dans le nouveau règlement de voirie de Plaine Commune adopté par le Conseil de Territoire le 25 juin 2024 qui dispose que tout abattage dans l'espace public de Plaine Commune est soumis aux règles du PLUi qui définit la compensation. Le projet de compensation est une des pièces obligatoires du dossier de demande d'abattage.

Dans le cadre du projet T8Sud, le projet de compensation fait l'objet d'un travail collaboratif continu entre les services d'Ile-de-France Mobilités et les services de Plaine Commune afin de garantir la compensation la plus cohérente et la plus vertueuse possible, en tenant compte des autres procédures applicables au projet tel que la protection des arbres d'allée et d'alignement le long des voies ouvertes à la circulation du public prévue à l'article L. 350-3 du Code de l'environnement.

Ce projet de compensation sera ensuite soumis à la validation de Plaine Commune dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation d'abattage d'arbres prévue par le règlement de voirie.

Question :

8. *Jardin Cristino Garcia (obs 4 à Plaine Commune) : quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à son sujet ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Obs@4 du registre de Plaine Commune : « *Le jardin partagé Cristino Garcia n'a pas été référencé dans le dossier d'enquête. On le retrouve signalé comme alignement d'arbres dans le dossier. Pourtant le jardin est situé dans une zone écologique aux enjeux « assez forts ». Il s'agit de facto d'un espace vert avec des plantes ornementales et potagères. De plus il fait partie du tissu social des villes d'Aubervilliers et de Saint-Denis.*

Dans l'esprit de la loi 2016-1087 du 8 août 2016 (art 69), des mesures de compensations écologiques devraient être mises en place, comme le déplacement du jardin dans une nouvelle parcelle à proximité. Cette mesure devrait préserver le tissu social et associatif dans une zone où les espaces verts sont faibles. »

Le jardin partagé Cristino Garcia le long de la rue Henri Murger constitue un espace anthropisé, dédié à l'agriculture urbaine, qui joue un rôle majeur à la fois dans l'animation de la vie de quartier et dans la sensibilisation des citadins aux enjeux environnementaux.

Toutefois, dans le cadre de l'Etude d'impact présentée dans le dossier d'enquête, ce jardin en bande, de dimension modeste, qui borde la rue Henri Murger côté Ouest sur environ 60 m, n'est **pas identifié comme un espace à enjeu écologique particulier**. Dans les cartes du diagnostic écologique quatre saisons (extrait dans les figures suivantes), il est identifié comme un **habitat non naturel** (« ville ») et **aucune espèce sensible** n'y a été observée.

Par ailleurs, ce **jardin partagé bénéficie d'une occupation temporaire octroyée par Plaine Commune dans l'attente de l'arrivée du tramway T8Sud.**



Figure 97 Jardin partagé Cristino Garcia à l'angle des rues Cristino Garcia et Henri Murger (IDFM, juin 2024)



Figure 98 : Carte des habitats naturels / Carte des arbres conservés au niveau du jardin partagé Cristino Garcia (Dossier d'Enquête, 2024)

Compléments de réponse de Plaine Commune :

En complément de la réponse d'Île-de-France Mobilités, il convient de préciser que le jardin Cristino Garcia est composé de jardinières en bacs mis à disposition pour les élèves et parents d'élèves du Groupe Scolaire Robert Doisneau. Cette occupation temporaire a été autorisée sous l'impulsion des élus afin que l'école dispose d'un jardin pédagogique dans l'attente de la réalisation du projet de prolongement de la ligne T8S.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie le travail partenarial qui a présidé à l'intégration urbaine, paysagère et à la préservation du patrimoine arboré et culturel des secteurs traversés. Elle invite la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ce travail, tout particulièrement en réduisant, autant que possible, le nombre d'arbres abattus et en restant vigilant au moment de la phase chantier pour garantir l'intégrité des sujets conservés.

Elle prend bonne note du travail collaboratif continu pour définir « une stratégie paysagère de compensation » ambitieuse, pertinente en termes d'essences et de localisation et mise en œuvre rapidement, idéalement préalablement à tout abattage. Elle retient également la délégation de maîtrise d'ouvrage des mesures de compensation à Plaine Commune et à la Ville de Paris sur leur territoire respectif, tout comme la co-responsabilité d>IDFM et de ses partenaires sur leurs suivi et évaluation.

Elle réitère par ailleurs son point de vigilance concernant l'intégration du futur ouvrage Pressensé au droit des immeubles d'habitation, et plus largement à poursuivre les études pour retenir un franchissement du canal le moins impactant possible à tous égards.

Par ailleurs, la commission d'enquête entend la réponse d>IDFM et de Plaine Commune concernant le jardin partagé Cristino Garcia et son statut d'urbanisme transitoire faisant l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire de Plaine Commune, dans l'attente du projet du tramway et les arguments écologiques avancés en réponse à l'association.

➤ Impacts sur la ressource en eau

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

Les observations déposées pendant l'enquête sur ce thème sont très limitées. La commission d'enquête souhaite toutefois obtenir des réponses sur plusieurs points.

D'après le dossier, le niveau d'impact du projet sur la ressource en eau, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation est modéré, tant quantitativement que qualitativement.

Un dossier de demande d'autorisation « loi sur l'eau » allant être réalisé ultérieurement permettra d'apporter des précisions.

Concernant le risque inondation, comme le relève l'autorité environnementale, et d'après les cartes piézométriques des hautes eaux (HE) de 2014 et les relevés piézométriques réalisés, le niveau des nappes du Lutétien et de l'Yprésien au niveau de la zone d'étude se situe entre un et treize mètres de profondeur, ces niveaux pouvant subir des fluctuations au gré des aléas climatiques et ne représentant pas les niveaux maximaux (partie 4, p. 59).

Si le tracé envisagé du projet T8 Sud et le SMR n'interceptent aucune des zones délimitées dans le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) relatives au risque d'inondation par débordement de cours d'eau, en revanche, l'étude d'impact qualifie le risque d'inondation par remontée de nappe et par ruissellement pluvial à un niveau fort.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le respect des principes de la loi sur l'eau et les contraintes d'assainissement locales qui favorisent l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle constitue, selon l'étude d'impact, un enjeu fort pour le projet. Conformément au Sdage en vigueur, le règlement d'assainissement de Plaine Commune indique que, sur le territoire concerné, la gestion des eaux pluviales à la parcelle doit être la première solution recherchée. Le maître d'ouvrage privilégie donc des techniques d'assainissement pluvial alternatives au rejet des eaux pluviales dans les réseaux. Cette gestion repose notamment sur des solutions de noues et de fossés ou tranchées drainantes, d'espaces végétalisés et perméables et d'ouvrages de stockage provisoire. Le revêtement de la plateforme du tramway sera ainsi perméable et végétalisé.

Obs@46 de la société Icade : « /.../ Des noues existent actuellement le long de la rue des Fillettes côté Est, qui permettent la récupération des eaux pluviales. Elles ont été réalisées récemment dans le cadre du projet de forêt urbaine. Ces noues n'ont pas été prises en compte dans l'implantation du tramway T8 et seront supprimées pour être remplacées par un autre système décrit en chapitre 3.5.1 (F2 - p.94). ICADE souhaite que les noues existantes soient prises en compte dans l'implantation de la plateforme du TS. Réalisée il y a deux ans, elles sont dimensionnées pour recueillir les eaux pluviales de la voie et permettent d'alimenter une grande partie de l'espace vert présent. La supprimer, remet en cause la pérennité de toute la bande plantée d'arbres de hautes tiges qui alors seront privée d'une partie de leurs apports en eau. L'installation du tramway doit prendre en compte cet aménagement sans imaginer une nouvelle installation de récupération des eaux pluviales. /.../ »

Questions :

- 1. La présence de nappes sub affleurantes constitue un point d'attention en raison des risques fréquents de remontées pouvant potentiellement impacter la plateforme du tramway. Ce***

dernier présente des passages « bas » notamment sur le chemin du Cornillon, sous le pont du RER B à la station La Plaine Stade de France.

Pouvez-vous indiquer les dispositions qui seront prises pour pallier ces situations ?

2. *Pouvez-vous présenter les techniques retenues d'assainissement pluvial sur votre projet ?*
3. *Quelle réponse pouvez-vous apporter à la société Icade au sujet des noues existantes allant être supprimées rue des Fillettes*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Impacts sur la ressource en eau

Comme précisé à juste titre par la Commission d'Enquête, le niveau d'impact du projet sur la ressource en eau, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation est modéré, à la fois quantitativement et qualitativement. Néanmoins, le maître d'ouvrage reste vigilant au risque d'inondation par remontée de nappe et par ruissellement pluvial. Un dossier de demande d'autorisation « loi sur l'eau » sera réalisé en phase de conception détaillée pour préciser les analyses présentées dans l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage privilégie ainsi **l'infiltration des eaux pluviales** à la parcelle, et cherche à mettre en œuvre des techniques d'assainissement pluvial alternatives au rejet des eaux pluviales dans les réseaux. Cette gestion repose notamment sur des **solutions de noues et de fossés ou tranchées drainantes, d'espaces végétalisés et perméables et d'ouvrages de stockage provisoire**. Il est ainsi bien prévu de préserver les noues existantes sur le secteur ICADE, rue des Fillettes. Le revêtement de la plateforme du tramway sera, dans la mesure du possible, perméable et végétalisé. Des dispositions spécifiques seront recherchées notamment au niveau des « points bas » du projet comme au niveau du Chemin du Cornillon.

Question :

1. *La présence de nappes sub affleurantes constitue un point d'attention en raison des risque fréquents de remontées pouvant potentiellement impacter la plateforme du tramway. Ce dernier présente des passages « bas » notamment sur le chemin du Cornillon, sous le pont du RER B à la station La Plaine Stade de France.
Pouvez-vous indiquer les dispositions qui seront prises pour pallier ces situations ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La mise en œuvre des solutions d'assainissement et de gestion alternative des eaux pluviales (décrites en réponse à la question 2. ci-après), vise notamment à **répartir sur l'emprise du projet les volumes d'eaux de pluie et à les infiltrer au plus près dans le sous-sol**. Cela pouvant augmenter le risque de remontée de nappe, en particulier au droit des points bas, **ces mesures de protection de la plateforme du tramway et de la voirie seront étudiées en phase de conception détaillée**.

Les solutions techniques seront **soumises à la police de l'eau** dans le cadre d'une procédure réglementaire spécifique au titre de l'article L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement, dite « **loi sur l'eau** ».

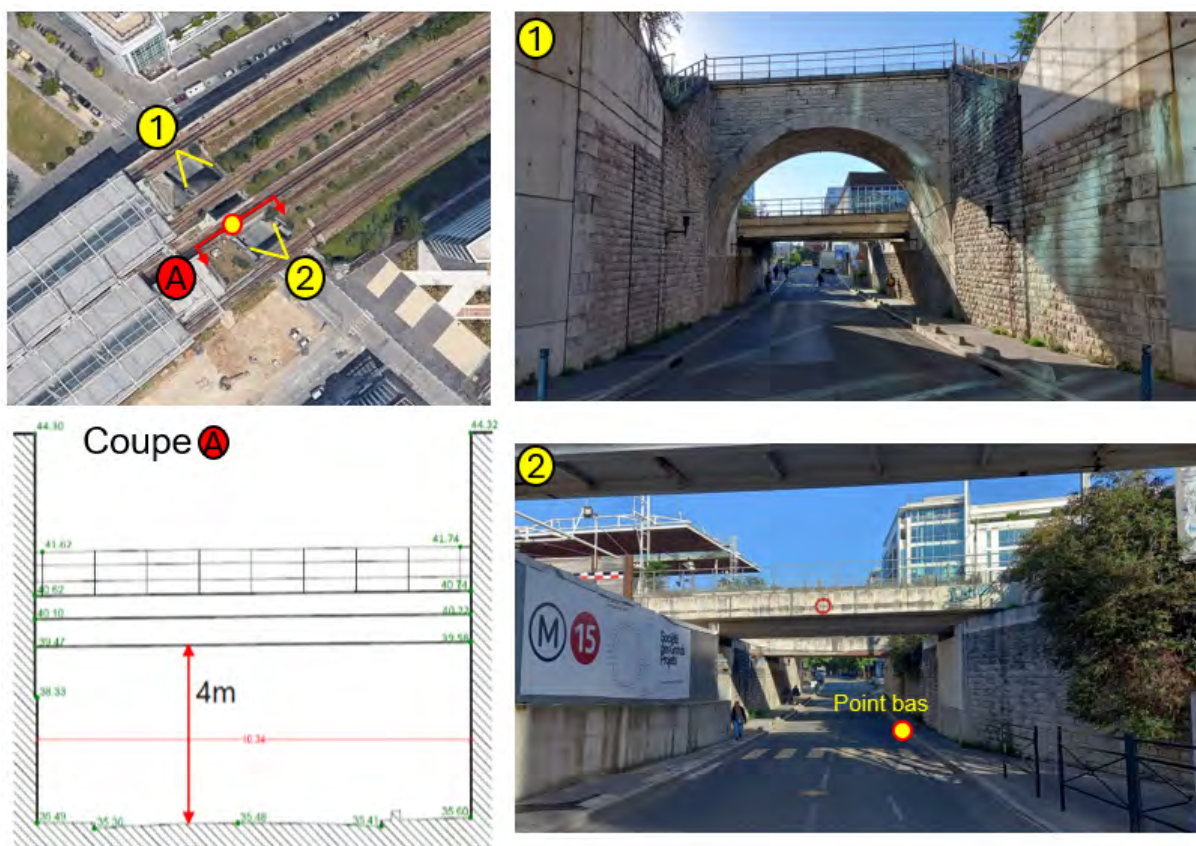


Figure 99 : Passage « bas » sur le Chemin du Cornillon

Également en préventif, des solutions de **surveillance des niveaux de nappes** seront envisagées afin de prévenir d'éventuelles remontées pouvant impacter la circulation du tramway et l'aménagement de voirie au sens large.

Enfin, en cas d'inondation de la plateforme, des mesures de **service partiel du T8** pourront être envisagées de part et d'autre des zones inondées. Spécifiquement au niveau du point bas du Chemin du Cornillon, la mise en place d'un service partiel similaire à celui actuellement envisagé en cas d'événements au Stade de France sera étudiée.

Complément Plaine Commune

La nappe libre marno calcaire de Saint-Ouen présente des tendances de perméabilité de fracture, à percolation plutôt lente. Cette nature permet de limiter le risque d'une remontée de nappe rapide. Les zones impactées par le risque de remontée de nappe se situent plutôt après la rue des fillettes, au sud du projet.

Marqué par une topographie forte, le chemin du Cornillon n'est pas en zone à risque de remontée de nappe, à notre connaissance. Cependant, les différents points bas surfaciques du bassin versant global constituent des zones de vigilance quant à la gestion des eaux pluviales, afin de limiter les risques d'inondation par ruissellement. La mise en œuvre des solutions d'assainissement et de gestion alternative des eaux pluviales, devront viser à répartir sur l'emprise du projet les volumes d'eaux de

pluie et à les infiltrer au plus près dans le sous-sol. Une vigilance sera apportée lors de la conception plus détaillée de cette gestion des eaux pluviales, afin de protéger la qualité et quantité d'eau reçue par la nappe (épaisseur de terre suffisante vis-à-vis du toit de la nappe, infiltration diffuse préférée à l'infiltration concentrée, systèmes préventifs).

Pour les zones exposées au risque d'inondation par remontée de nappe, le projet T8 Sud étudiera les mesures de protection de la plateforme du tramway et de la voirie en phase de conception détaillée. Les solutions techniques seront soumises à la police de l'eau dans le cadre d'une procédure réglementaire spécifique au titre de l'article L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement, dite « loi sur l'eau ». La gestion des eaux pluviales doit viser la mise en conformité avec le règlement actuel.

Question :

2. *Pouvez-vous présenter les techniques retenues d'assainissement pluvial sur votre projet ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet T8 Sud comprend un dispositif d'assainissement²⁰ permettant l'évacuation des eaux de ruissellement le long du tracé, en tenant compte des spécificités des territoires (Plaine Commune, villes de Saint-Denis, Aubervilliers, Paris) et des projets urbains connexes.

En particulier sur le territoire de Paris, le Plan Pluie de la ville impose au projet d'assurer l'abattement des premiers 4 mm de pluie (soit 30% d'un épisode de forte pluie de 16 mm), ce qui correspond à un épisode de pluie faible à moyen.

Par ailleurs, le SDAGE Seine-Normandie approuvé le 23/03/2022 impose, sauf contrainte particulière, la gestion des eaux à la parcelle pour les petites pluies (période de retour inférieure à l'année soit une lame d'eau de 10 mm en 24h), la gestion à la source des pluies courantes et notamment la neutralité hydraulique pour les pluies de période de retour inférieure à 30 ans (orientation 3.2.6).

Assainissement et gestion alternative des eaux pluviales

Le système du « tout canalisé » consiste à **collecter systématiquement les eaux pluviales pour les évacuer via le réseau d'assainissement**. Ce système a révélé ses limites car il implique de prévoir de grandes capacités de traitement dans les stations d'épuration et présente le risque de rejeter des eaux polluées en cas de débit excédentaire.

L'objectif principal est de **réduire le niveau d'imperméabilisation existant** du périmètre projet. La modification de la voirie impacte la répartition des zones perméables et imperméables existantes et donc la gestion des eaux de ruissellement et les réseaux d'assainissement associés.

Deux gestions des eaux complémentaires peuvent être distinguées :

- **Solutions de gestion alternative des eaux pluviales.** Celles-ci, recherchées en premier lieu, consistent à favoriser l'infiltration des eaux de pluie par la **perméabilité du sol** et par des aménagements favorisant l'infiltration ;

²⁰ Dispositif d'assainissement décrit dans la pièce F partie 5, § 2.3.5. « Assainissement et gestion des eaux pluviales » du Dossier d'Enquête.

- **Rejet des eaux pluviales aux réseaux d'assainissement, via les caniveaux, grilles et avaloirs** disposés le long de l'aménagement. Ces éléments visent à collecter les eaux de pluie des zones imperméables et sont également un complément aux solutions de gestion alternative des eaux de pluie en cas de fortes pluies. Afin de pouvoir absorber les épisodes de pluie les plus intenses, des raccords aux réseaux existants restent en effet nécessaires.

Gestion alternative des eaux pluviales

Ces solutions, dont leur faisabilité et efficacité sont variables selon l'environnement urbain, géotechnique et hydrologique, sont classées ci-après selon ce critère :

- **Les noues et les fossés** : en cas de pluie faible à moyenne intensité, ces espaces linéaires avec une section nivelée en V, permettent de ralentir l'évacuation de l'eau avec un écoulement et un stockage à l'air libre. Le volume de stockage permet de compléter leur capacité d'infiltration dans le sol. L'eau est ainsi évacuée par infiltration ou de manière régulée vers un exutoire (puits, bassin, réseau de collecte) en cas de trop-pleins ;
- **Les tranchées drainantes** : similaires aux noues et fossés, les tranchées drainantes sont composées d'un système de drain en partie inférieure afin de faciliter l'évacuation des eaux de pluie au réseau d'assainissement. Cette solution convient en cas de difficulté d'infiltration (nature de sol, faible épaisseur d'infiltration, encombrement du sous-sol, etc.) et assure notamment un stockage temporaire des eaux de ruissellement le long des bâtiments ;
- **Les espaces végétalisés**, y compris aux pieds d'arbres : ils peuvent être nivelés afin d'infiltrer ou stocker temporairement les eaux de pluie ;
- **Les puits d'infiltration** : cette solution ponctuelle est composée de matériaux drainants disposés en profondeur dans le sol. Elle permet de collecter et d'infiltrer les eaux par caniveaux au lieu de les renvoyer au réseau d'assainissement ;
- **La végétalisation** de la plateforme tramway ;
- **Pavés à joints fertiles** : cette solution mêle des pavés minéraux disposés sous forme de maille sans joints imperméables entre eux. Ces derniers sont végétalisés et offrent une surface d'infiltration des eaux pluviales. Cette solution présente une résistance moyenne à la charge mais améliore la perméabilité au niveau des places de stationnement ou d'espaces piétonniers ;
- **Les chaussées structures-réservoir** : destinées aux chaussées circulées (cycles, véhicules, etc.), cette solution permet de stocker et d'infiltrer une partie des eaux pluviales collectées au niveau de la structure porteuse de la chaussée, située sous la couche de roulement. Cette dernière peut être plus ou moins poreuse selon les contraintes techniques et d'environnement. En cas d'imperméabilisation de la couche de roulement, les eaux de pluie sont conduites au niveau de la structure réservoir par l'intermédiaire de caniveaux et d'avaloirs ;
- **Les bassins de rétention et d'infiltration** : ces ouvrages enterrés de grande taille permettent de stocker les eaux de pluie ne pouvant pas être infiltrées instantanément en surface (épisodes de pluie forts) et d'en infiltrer une partie sur une durée plus importante. En cas d'excès d'eau dans l'ouvrage, les eaux sont renvoyées au réseau d'assainissement, avec un débit régulé.

La faisabilité de ces solutions pour les différentes séquences du projet reste à confirmer en phase de conception du projet (AVP et PRO). Les solutions techniques seront soumises à la police de l'eau dans

le cadre d'une procédure réglementaire spécifique au titre de l'article L. 214-1 et suivants du code de l'environnement, dite « loi sur l'eau ».

Assainissement lié aux réseaux existants

Sur les tronçons où une gestion alternative n'est pas possible, les eaux de pluie seront drainées vers des fils d'eaux via des pentes minimales d'aménagement. Ces eaux de ruissellement sont collectées dans des avaloirs, grilles et collecteurs régulièrement répartis le long de la plateforme et/ou de la voirie neuve.

Dans le cas de voiries requalifiées, les principes d'assainissement en vigueur de ces voiries ne sont pas modifiés.

Les réseaux à créer seront situés le plus en surface et affleurant possibles afin de minimiser les terrassements nécessaires, mais à une profondeur minimum de 1,20 m hors structure de chaussée et hors gel.

Une partie du réseau existant est unitaire, recevant l'ensemble des effluents (eaux usées et eaux pluviales) dans des collecteurs uniques de type ovoïde. Ces ouvrages d'assainissement structurant sont soit conservés, s'ils correspondent aux contraintes de projet (en particulier pour le nivellement), soit modifiés et obturés en partie supérieure pour servir d'exutoire aux ouvrages projetés.

Ponctuellement, le réseau d'assainissement neuf devra ainsi intégrer à son exutoire des bassins tampon de stockage et d'infiltration des eaux de pluie.

Le dimensionnement et le positionnement de tous ces ouvrages sera défini en phase de conception (AVP et PRO).

Assainissement de la plateforme du tramway

L'assainissement de la plateforme assure le recueil et l'évacuation des eaux de ruissellement ou d'infiltration vers le réseau d'assainissement de voirie. Il est un facteur important de la durabilité de la plateforme et notamment de la durabilité de ses revêtements. Ainsi, les profils en long et en travers de la plateforme permettent de canaliser les eaux de ruissellement de celle-ci jusqu'aux points de collecte vers le réseau secondaire d'assainissement. Ces dispositifs seront suffisamment dimensionnés pour permettre un écoulement et un entretien aisés.

Les eaux de ruissellement des aménagements directement contigus à la plateforme ne doivent pas s'écouler sur cette dernière sauf cas exceptionnels.

Dans les études ultérieures, il sera privilégié autant que possible, en fonction des contraintes d'insertion de la plateforme et des caractéristiques du terrain, un assainissement par infiltration.

Les revêtements perméables, notamment de types végétalisés, pourraient permettre cette infiltration. Il est également important de noter la capacité d'absorption des eaux de pluie de faible intensité par le substrat d'une plateforme semi-perméable, permettant ainsi de réduire le rejet de ces eaux au réseau d'assainissement de voirie.

La faisabilité de ces aménagements sera également vérifiée lors de la phase avant-projet, dans le cadre de tests de perméabilité.

Question :

3. *Quelle réponse pouvez-vous apporter à la société Icade au sujet des noues existantes allant être supprimées rue des Fillettes*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La présence de noues existantes le long de la rue des Fillettes côté Est au sein du secteur des EMGP d'ICADE a bien été prise en compte dans la conception du projet T8Sud et ces noues **ne sont pas impactées**.

Celles-ci sont bien conservées et se retrouvent en dehors du périmètre projet proposé à ce stade des études comme illustré sur la figure ci-après.

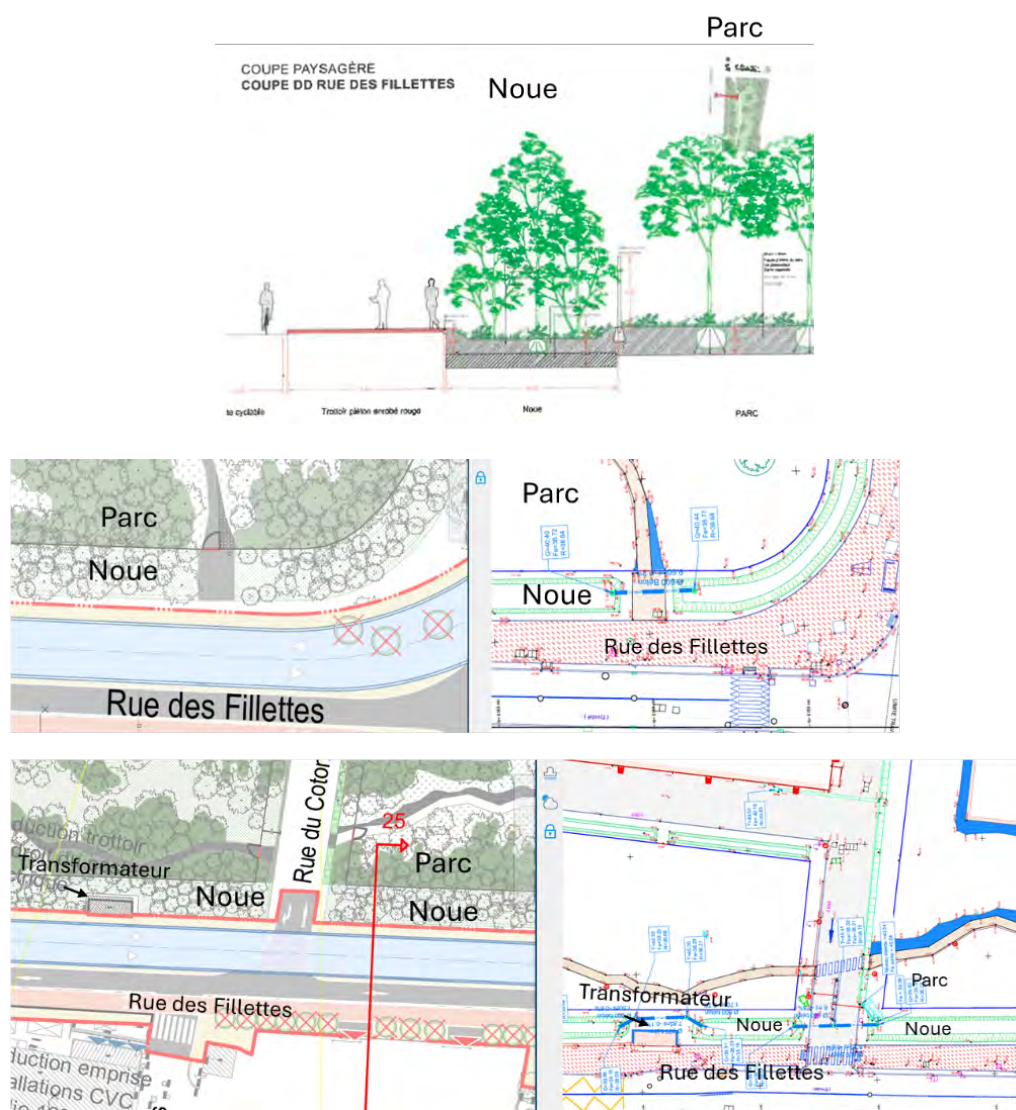


Figure 100 – Insertion du T8Sud compatible avec la conservation des noues existantes côté Est de la rue des Fillettes

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note des réponses du maître d'ouvrage au niveau des impacts jugés mesurés sur la ressource en eau et des solutions préconisées d'assainissement et de gestion alternative des eaux pluviales. Il en va de même pour les mesures de protection de la plateforme du tramway ou encore la mise en service partiel en cas de besoin. Les différents points bas du trajet, en particulier au niveau du chemin du Cornillon, constituent toutefois des points de vigilance quant à la gestion des eaux pluviales, afin de limiter les risques d'inondation par ruissellement.

Elle entend que le dossier d'autorisation environnementale permettra de présenter plus précisément l'ensemble des dispositifs prévus.

Enfin, la réponse apportée quant au maintien des noues existantes le long de la rue des Fillettes lui apparaît de nature à rassurer la société ICADE.

Synthèse du thème 3

La commission d'enquête considère que, globalement, le maître d'ouvrage a bien appréhendé les différents impacts permanents et apporte les précisions attendues dans leurs différents aspects pour les éviter, réduire ou compenser.

Les impacts fonciers demeurent mesurés et seront précisés dans les études de conception ultérieures. Certains devront faire l'objet d'une attention particulière, tel le foyer Coalia rue des Fillettes, le site de l'entreprise France Pain rue Danielle Casanova au Franc Moisin, le studio 128 rue des Fillettes dans le secteur des Magasins Généraux ou encore l'immeuble d'habitation, avenue Francis de Pressensé au niveau du canal Saint-Denis.

Les impacts du projet sur la santé humaine en matière de pollutions sonore, atmosphérique et électromagnétique sur un territoire très contraint par les grandes infrastructures existantes et à venir, et les projets d'aménagement en cours le faisant évoluer, apparaissent acceptables.

Le projet devrait en effet limiter les impacts en matière de pollution atmosphérique puisqu'il propose une alternative aux déplacements motorisés.

Les impacts acoustiques du projet devraient faire l'objet d'une attention particulière, en agissant en priorité à la source, à la fois au niveau du tracé, de la plateforme et du matériel roulant, avant toute intervention sur les façades pour satisfaire à la réglementation. Dans ce dernier cas, si l'ouvrage de franchissement du canal au nord pour la circulation routière et les convois exceptionnels, en limite des immeubles d'habitation devait être maintenu, le dépassement du seuil réglementaire admissible devrait être traité. La maîtrise d'ouvrage est invitée à poursuivre l'analyse de ses propositions en phases chantier et d'exploitation dans le cadre de l'enquête publique, afin de limiter les impacts sonores, vibratoires et électromagnétiques et à en assurer le suivi.

Le travail partenarial engagé par IDFM pour favoriser l'intégration paysagère du projet en limitant les impacts sur le patrimoine arboré est à saluer, tout comme l'identification précoce de mesures compensatoires ambitieuses, pertinentes en termes d'essences et de localisation et mises en œuvre rapidement, idéalement préalablement à tout abattage. La maîtrise d'ouvrage de ces mesures reviendra à Plaine Commune et à la Ville de Paris, selon leurs souhaits, et IDFM sera ainsi co responsable avec ces partenaires de leur suivi et évaluation. La commission d'enquête invite la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ce travail, tout particulièrement en réduisant, autant que possible, le nombre d'arbres abattus.

Enfin, les impacts sur la ressource en eau apparaissent globalement mesurés et les solutions préconisées d'assainissement et de gestion alternative des eaux pluviales, semblent à ce stade cohérentes. Les

différents points bas du trajet, en particulier au niveau du chemin du Cornillon constituent toutefois des points de vigilance quant à la gestion des eaux pluviales, afin de limiter les risques d'inondation par ruissellement. Tous ces éléments seront précisés ultérieurement dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale qui sera déposé une fois les études plus avancées.

Thème 4 : L'accessibilité

Ce thème regroupe les impacts sur la circulation, le stationnement, les accès aux parcelles dont le foncier est partiellement impacté et les modes actifs (vélo, marche). Il est cité dans près de 5% des observations émises par les participants à l'enquête.

➤ La circulation

Deux opinions s'opposent sur la question de la circulation.

L'une, hostile et ultra-minoritaire dans les observations, prédit des embouteillages qui rendront la vie difficile aux automobilistes, mais aussi aux autres usagers de la route et aux riverains.

L'autre opinion très largement partagée parmi les contributeurs, considère que les voitures doivent faire la place au tram et au vélo.

Ponctuellement néanmoins des fermetures de rues rendues piétonnes (avenue Jeanne d'Arc au niveau du Lycée Suger ou une partie de la rue des Fillettes par exemple) ou la mise en sens unique de circulation (rue Francis de Pressensé entre l'avenue du Stade de France et la rue de la Cokerie ou le chemin du Cornillon dont une partie sous ouvrage interdite à la circulation) inquiètent.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par des questions posées par la commission d'enquête

Une observation manifeste clairement son hostilité au projet : *« Le droit de circulation est un droit fondamental à respecter. Ce projet va transformer la porte d'Aubervilliers, en porte de la chapelle bis. Le futur aménagement impactera les automobilistes, l'ensemble des autres usagers et riverains impactés par les bouchons et autres congestions (qui sont surtout du fait des TCSP, et non des automobilistes eux-mêmes). Avec l'arrivée du grand Paris express, d'autres alternatives existent à un tram qui impacte le foncier et les surfaciens »* (obs @15).

A l'inverse, une contribution exprime son soutien sans ambages à la requalification des voies que doit permettre l'arrivée du tram : *« Le projet proposé est très pertinent puisqu'il vient renforcer l'offre de transport en commun dans un quartier en pleine mutation, et lier des sites générateurs de déplacements importants (notamment le nouveau Campus Condorcet). L'arrivée du tram doit permettre une requalification complète des voies, avec un soin apporté aux cheminements piétons et cyclables en particulier qui doivent avoir des aménagements sécurisés le plus continus possibles. L'option de dévier l'itinéraire cyclable sur une voie parallèle sur les tronçons trop contraints est une bonne idée, il faut mieux cela que de dégrader les aménagements par incapacité à trouver suffisamment d'espace. »* (obs @1).

Parmi les raisons d'inquiétude, il a l'étroitesse des rues.

Le président de l'association « Mieux vivre à Bel-Air » à Saint-Denis considérant l'étroitesse des rues du secteur, se demande ainsi comment le gros camion qui livre au moins une fois par semaine la farine à la boulangerie située à l'angle des avenues Leroy des Barres et Jeanne d'Arc pourra venir et repartir après la piétonisation de l'avenue devant le lycée Suger. (obs R1 Saint-Denis)

Un représentant de l'association Mieux Vivre à Bel-Air a demandé lors de la réunion publique : *« Entre le cours du Rû de Monfort et l'avenue Paul Vaillant Couturier, la circulation va être en sens unique. En*

plus, au niveau du lycée Suger, l'arrêt du tram sera dans une zone piétonne. Cela pose la question de la circulation. La circulation va passer par la continuité de la rue Leroy des Barres pour arriver, soit par la rue Simon pour rattraper la rue Danièle Casanova, soit par la rue Pierre Giffard qui est une rue très étroite. De plus la circulation va passer devant l'entrée de l'école maternelle Bel-Air et de l'entrée de l'école primaire Louise Michèle »

La société ICADE a noté la présence d'une « mesure conservatoire exploitation tramway » le long de la rue des Fillettes sur le tronçon qui concerne le Parc des Portes de Paris, Elle souhaite alerter sur l'étroitesse de cette rue et écrit : *« A cet égard, il est important de rappeler que cet espace constitue le point d'entrée principal des immeubles (notamment le bâtiment 124, protégé par la fiche patrimoniale du PLUi). Il est donc impératif que les accès à ces bâtiments soient conservés pour leurs usagers. La mise en place d'une voie de retournement à cet emplacement serait donc incompatible avec le bon fonctionnement des circulations dans le Parc et des accès aux bâtiments alentours. D'autres emplacements seraient plus propices à l'implantation d'une telle infrastructure (par exemple, au niveau du prolongement de la rue des Fillettes vers le sud, dans le cadre de l'OAP des Deux Portes/secteur Gare des Mines). (obs@49)*

Le report de circulation automobile, à la suite de la fermeture de tronçon sur la rue des Fillettes conduit un riverain à demander à « veiller à ce que le report de circulation des véhicules (voitures et bus) sur l'avenue George Sand se fasse dans de bonnes conditions. Les véhicules ne devraient pas pouvoir rouler à plus de 30Km / h. L'installation de ralentisseurs est essentielle et ceux-ci devront également réduire la vitesse des deux roues motorisées afin de ne pas encourager les rodéos urbains sur cette longue avenue » (obs@27)

Questions :

- 1. Ne craignez-vous pas un report de la circulation sur d'autres axes jusqu'ici plutôt épargnés par les embouteillages et une saturation encore plus marquée sur certains carrefours aux heures de pointe ?**
- 2. Les gros camions de livraison pourront-ils encore circuler ? La boulangerie située à l'angle des avenues Leroy des Barres et Jeanne d'Arc par exemple pourra-t-elle être approvisionnée ?**
- 3. Quelles sont les conséquences de la mise en sens unique du parcours entre le cours du Rû de Monfort et l'avenue Paul Vaillant Couturier ? Selon un participant, la circulation va passer devant l'entrée de l'école maternelle Bel-Air et de l'entrée de l'école primaire Louise Michel. Des mesures ont-elles été étudiées pour prévenir les risques pour les écoliers ?**
- 4. Une voie de retournement au niveau du prolongement de la rue des Fillettes vers le sud, dans le cadre de l'OAP des Deux Portes/secteur Gare des Mines, proposée par la société ICADE au lieu de l'implantation prévue dans le projet pour ne pas gêner les circulations dans le parc, est-elle envisageable ?**

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**En bref : La circulation**

L'insertion d'un tramway dans un contexte urbain tel que celui du T8 Sud génère des compromis sur l'espace attribué aux autres fonctions urbaines qui cohabitent sur la voirie. La préservation de l'offre routière sur le secteur n'a pas été identifiée comme prioritaire par les partenaires du projet : ainsi, lorsque nécessaire, la circulation des modes actifs (piéton, pistes cyclables) et la préservation du patrimoine arboré ont été privilégiées plutôt que la circulation routière.

Néanmoins, les impacts des modifications du plan de circulation ont été analysés finement, **afin de préserver des conditions de circulation satisfaisantes**. Par ailleurs, **le projet T8 Sud est garant de la préservation du fonctionnement des activités riveraines**, incluant le **maintien des accès des riverains et des commerces** le long du tracé.

Les prévisions de circulation montrent ainsi **une baisse globale du trafic le long du tracé, avec un report sur les axes structurants du secteur, déjà chargés aujourd'hui**. On observe également un report modal d'une partie des automobilistes vers le tramway (qui représenteront 1% de la fréquentation du prolongement).

Certains carrefours doivent être modifiés afin de permettre l'insertion du tramway et son fonctionnement optimal, notamment avec l'intégration d'une priorité tramway aux feux de circulation. Si la baisse de trafic le long de tracé facilitera le fonctionnement de certains carrefours, d'autres se rapprocheront de leur limite de capacité (c'est le cas de carrefours déjà difficiles aujourd'hui, comme la Place Skanderbeg ou le boulevard des Maréchaux). **Les études de conception détaillée permettront d'affiner la programmation des feux de chaque carrefour, pour en fluidifier le fonctionnement au maximum.**

Certains secteurs, comme celui du **Bel-Air**, du fait de leur reconfiguration, deviendront plus apaisés qu'aujourd'hui, principalement destinés à la **desserte du quartier** et non plus comme un axe de transit.

Enfin, **l'implantation proposée par ICADE** pour la voie de retournement des services partiels du T8 **n'est pas envisageable** du fait de son éloignement du terminus partiel de Front Populaire.

Question :

1. *Ne craignez-vous pas un report de la circulation sur d'autres axes jusqu'ici plutôt épargnés par les embouteillages et une saturation encore plus marquée sur certains carrefours aux heures de pointe ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :**Analyses menées pour évaluer les impacts sur la circulation**

Des modifications sur le réseau routier sont réalisées afin de permettre l'insertion de la ligne T8Sud (réduction du nombre de voies notamment). Le projet prévoit par ailleurs l'évolution du plan de circulation et la piétonnisation de certaines zones (mise en sens unique des avenues Jeanne d'Arc et Leroy des Barres, piétonnisation rue de Fillettes Nord et au niveau du parvis du Lycée Suger), ainsi que l'installation d'une priorité aux feux pour le tramway en franchissement des carrefours pour en optimiser

la vitesse commerciale. **Des analyses détaillées ont été réalisées afin d'évaluer les impacts en termes de trafic, et identifier les aménagements à réaliser afin de préserver des conditions de circulation satisfaisantes** (voir dossier d'étude d'impact, pièce F partie 2).

Le T8Sud s'inscrit dans un contexte général où une hausse globale du trafic routier est attendue à horizon 2030, avec des programmes de développement urbain très ambitieux dans le secteur. Une charge très importante est observée sur les axes primaires, parfois au-delà de leur capacité (A1, A86, Boulevard Périphérique...), ce qui engendrerait inévitablement des impacts sur le réseau local, indépendamment du projet de prolongement.

Néanmoins, les études montrent que le projet T8 Sud entrainera bien une **baisse globale de trafic au droit de son tracé**. Cette baisse traduit à la fois :

- le report d'une partie des automobilistes sur le tramway (il est estimé qu'ils représenteront 1% des utilisateurs annuels du prolongement, soit un total de 2 millions de véhicules x kilomètres évités annuellement)
- le report d'une partie du trafic sur des axes adjacents.

Report de circulation sur les axes adjacents

La conception du projet a néanmoins veillé à limiter autant que possible les impacts sur la circulation générale, et limiter les reports vers des axes non adaptés (desserte de quartiers) en favorisant autant que possible les reports vers les grands axes de circulation plus adaptés à recevoir cette surcharge, via l'adaptation du plan de circulation.

Les résultats des modélisations sont présentés dans le dossier d'enquête. L'objectif de cette analyse est d'identifier sur quelles rues se reporte le trafic des rues sur lesquelles le T8S est inséré.

L'exemple ci-après montre le report de trafic à l'heure de pointe du matin pour l'horizon 2030²¹. On observe principalement un report de trafic vers les axes structurants tels que l'A1, l'A86, l'avenue Paul Vaillant Couturier ou encore vers les Portes de la Chapelle (par le Boulevard Ney ou par le Sud) et sur la Porte de la Villette (par l'Avenue de Flandre). Localement, on observe également un report vers la rue Ahmed Boughera et la rue Waldeck Rochet du fait de la piétonisation d'une section de la rue des Fillettes.

²¹ Analyses disponibles également pour l'heure de pointe du soir, et à horizon 2050 dans le dossier d'enquête (pièce F – partie 5, paragraphe 2.8.2 Le réseau routier / 2.8.2.2. Impacts et mesures en phase exploitation)

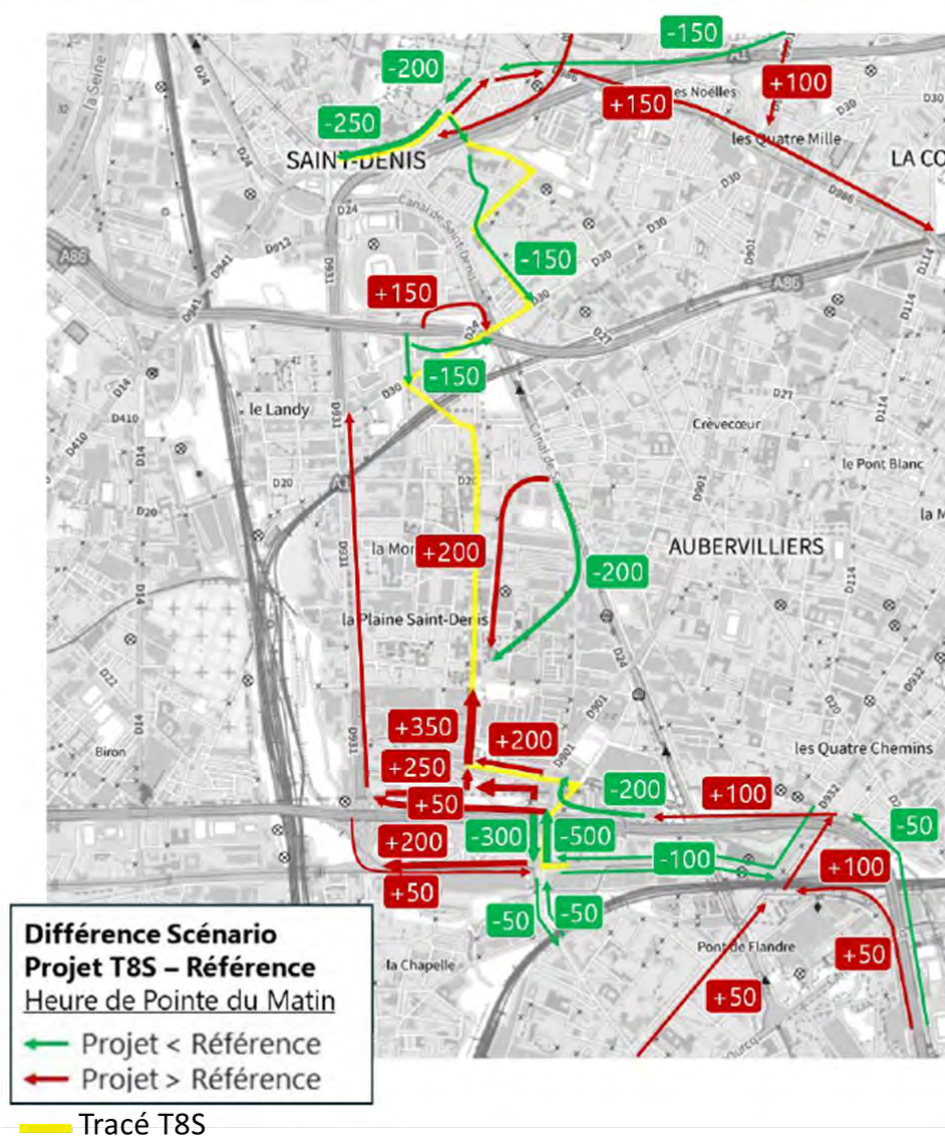


Figure 101 – Report du trafic routier suite à l’insertion du T8S à horizon 2030 en heure de pointe du matin (Dossier d’Enquête, 2024)

Clés de lecture : Cette figure représente les prévisions de report de trafic routier après l’insertion du tramway T8S (tracé représenté en jaune sur la figure). Les chiffres en rouge correspondent à une augmentation de trafic de « X véhicules par heure » sur la voirie concernée, les chiffres en vert correspondent à une baisse de trafic.

Ainsi sur cet exemple (heure de pointe du matin) on peut observer les reports suivants :

- Report de trafic de l’avenue Paul Vaillant Couturier vers l’A1 et la N186
- Report de trafic de la rue Jeanne d’Arc vers l’avenue Paul Vaillant Couturier
- Report de trafic de la rue Cokerie/Pressensé vers la rue Ahmed Boughera ;
- Report de trafic de la rue du Pilier vers la rue Waldeck Rochet ;

- *Report de trafic de la rue La Haie Coq/Victor Hugo vers la Porte de la Chapelle*
- *Report de trafic de l'avenue de la porte d'Aubervilliers vers le Boulevard Périphérique*
- *Report de trafic de l'avenue de la porte d'Aubervilliers et de la rue d'Aubervilliers notamment vers la Porte de la Chapelle et la Porte de la Villette*

Fonctionnement des carrefours

Certains carrefours doivent être modifiés afin de permettre l'insertion du tramway et son fonctionnement optimal, notamment avec l'intégration d'une priorité tramways aux feux de circulation. Sont concernés en particulier le giratoire de la rue de la Cokerie, ainsi que les carrefours au Nord de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers (place Skanderbeg, avenue Victor Hugo en particulier).

La baisse de trafic attendue le long du tracé, due à la réduction de la capacité du réseau viaire, s'observe également sur plusieurs carrefours du tracé. **La gestion des trafics sur ces carrefours s'en retrouve simplifiée et améliorée.**

Néanmoins, les projections montrent **quelques difficultés de circulation au niveau de certains carrefours, déjà problématiques à l'heure actuelle** et en situation de référence sans tramway. C'est le cas par exemple de la Place Skanderbeg, du Boulevard des Maréchaux, de l'av. Victor Hugo / Av. des Magasins Généraux, de la rue Pressensé / av. du stade de France, ou encore de l'av. Couturier / rue Casanova. **Les études de conception détaillée permettront d'affiner la programmation des feux de chaque carrefour, pour en fluidifier le fonctionnement au maximum.**

Le Dossier d'Enquête présente les projections du niveau de saturation de chaque carrefour. Un exemple est donné ci-après :

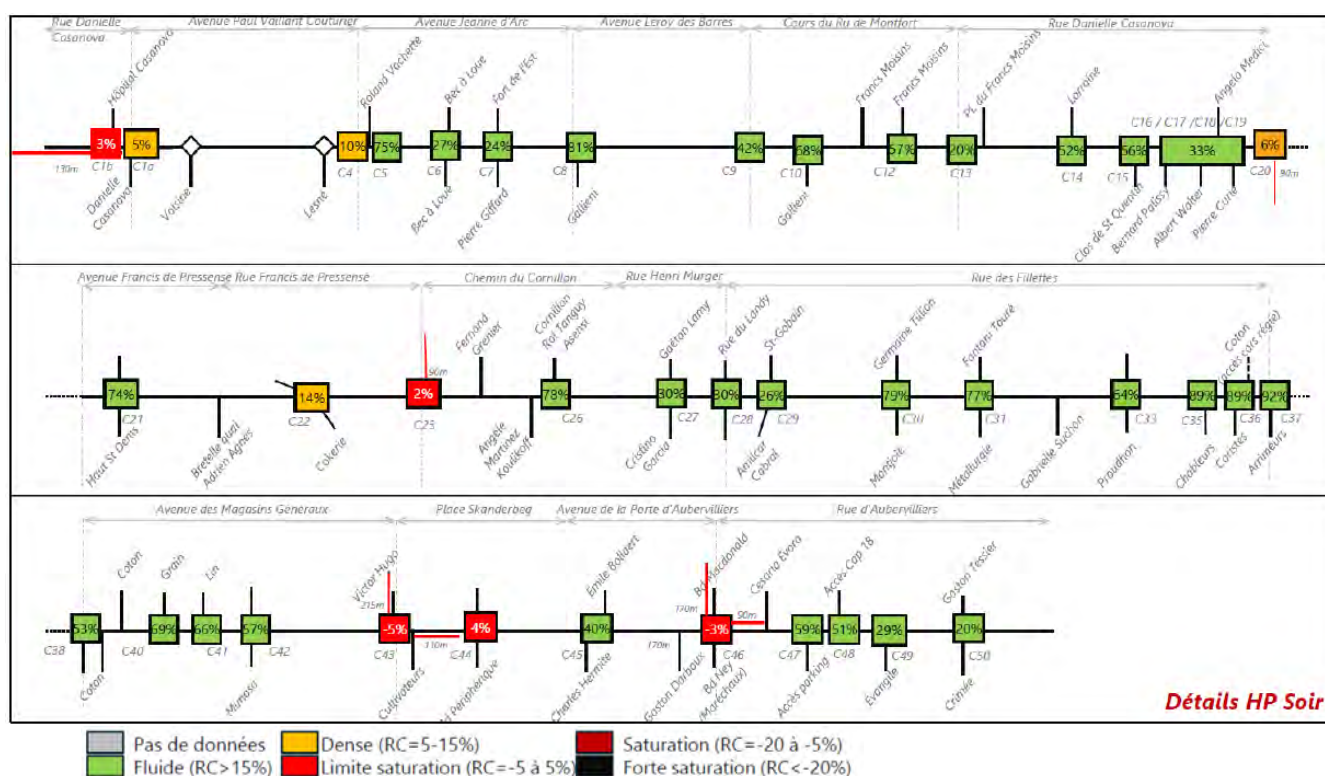


Figure 102 – Synthèse du fonctionnement des carrefours du T8Sud en heure de pointe du soir dans la situation projet horizon 2030 (Dossier d'Enquête, 2024)

Clés de lecture : Ce schéma représente les carrefours routiers le long du tracé du prolongement du T8. La couleur indique le niveau de saturation du carrefour, c'est-à-dire la capacité du carrefour à absorber le trafic routier et le risque de créer des files d'attente. Le chiffre indiqué dans la case colorée correspond à la « réserve de capacité » du carrefour, c'est-à-dire sa capacité à absorber plus de trafic routier. Plus le chiffre est bas, plus le carrefour risque d'être saturé en heure de pointe. On observe ainsi que quelques carrefours sont en limite de saturation²².

Question :

2. Les gros camions de livraison pourront-ils encore circuler ? La boulangerie située à l'angle des avenues Leroy des Barres et Jeanne d'Arc par exemple pourra-t-elle être approvisionnée ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet T8Sud est garant de la préservation du fonctionnement des activités riveraines, ce qui inclut le maintien des accès de livraison des commerces le long du tracé. Un travail particulier devra être poursuivi lors des études ultérieures, en collaboration avec les acteurs de la vie locale. Ce travail

²² Nota : Néanmoins, tel que montré dans le Dossier d'Enquête, la plupart de ces carrefours sont déjà sensibles aujourd'hui et leur risque de saturation à l'horizon 2030 n'est pas uniquement lié à l'insertion du T8S.

concernera l'exemple de la Boulangerie située à l'angle des avenues Leroy des Barres et Jeanne d'Arc. En première approche, la boulangerie pourra être approvisionnée par l'avenue Leroy des Barres.

De même les itinéraires de desserte de certains commerces devront être affinés dans ce secteur présentant notamment des sections étroites sur certaines voiries, bien que non directement impactées par le projet T8Sud mais qui pourraient faire l'objet de reports maîtrisés suite aux modifications apportées sur les plans de circulation.



Figure 103 : Plan d'insertion – avenue Leroy des Barres / rue Jeanne d'arc (Dossier d'Enquête, 2024)

Question :

3. *Quelles sont les conséquences de la mise en sens unique du parcours entre le cours du Rû de Monfort et l'avenue Paul Vaillant Couturier ? Selon un participant, la circulation va passer devant l'entrée de l'école maternelle Bel-Air et de l'entrée de l'école primaire Louise Michel. Des mesures ont-elles été étudiées pour prévenir les risques pour les écoliers ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Dans le secteur « Franc-Moisin – Bel-Air », à Saint Denis, les évolutions du plan de circulation concernent principalement les mises en sens unique des avenues Jeanne d'Arc et Leroy des Barres, ainsi que la transformation en espace uniquement piétons de la rue Jeanne d'Arc entre la rue du Fort de l'Est et l'avenue Leroy des Barres.



Figure 104 – Évolution du plan de circulation dans le secteur « Franc-Moisin – Bel Air »

Cette piétonisation induit en effet que les véhicules empruntant l'avenue Leroy des Barres poursuivront désormais leur itinéraire via la suite de **l'avenue Leroy des Barres déjà aujourd'hui en sens unique** et passant effectivement devant l'entrée de l'école maternelle Bel-Air et de l'entrée de l'école primaire Louise Michel. Néanmoins, il s'agirait uniquement d'un **trafic modéré, de desserte locale** : la desserte du quartier environnant (et notamment pour un véhicule qui ferait un itinéraire entre le cours du Ru de Montfort et l'avenue Paul Vaillant Couturier par exemple) peut être assurée par **la Rue du Maréchal Lyautey également connectée au cours du Ru de Montfort**, ainsi que depuis la **rue Danielle Casanova connectée à l'avenue Paul Vaillant Couturier**, présentant des voiries plus adaptées.

L'avenue Leroy des Barres reconfigurée doit ainsi s'envisager comme une voirie plus apaisée qu'aujourd'hui, principalement destinée à la desserte du quartier et non plus comme un axe de transit.

De manière générale, les abords des équipements scolaires longeant le tracé du T8Sud seront équipés d'un barriérage spécifique afin de limiter les accès directs à la plateforme ou des ralentisseurs des véhicules. Ces éléments seront approfondis et traités au cas par cas lors des études ultérieures de conception.

Question :

4. *Une voie de retournement au niveau du prolongement de la rue des Fillettes vers le sud, dans le cadre de l'OAP des Deux Portes/secteur Gare des Mines, proposée par la société ICADE au lieu de l'implantation prévue dans le projet pour ne pas gêner les circulations dans le parc, est-elle envisageable ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les « mesures conservatoires d'exploitation » sont présentées dans le dossier d'enquête, et leur nécessité et consistance rappelées dans la réponse 4 de la thématique 1.5 « Les ouvrages d'art et locaux techniques » ci-dessus.

Aussi, une voie de rebroussement **immédiatement au Sud de la station** (évitant les pertes de temps d'exploitation) permettrait à certaines rames arrivant de Saint-Denis de repartir vers le Nord pour renforcer la desserte des sections les plus fréquentées.

Pour cette raison de performance d'exploitation, il n'est donc pas envisageable d'implanter cette voie au niveau du prolongement de la rue des Fillettes vers le Sud, dans le cadre de l'OAP des Deux Portes/secteur Gare des Mines, proposée par la société ICADE, du fait de la longue distance entre ce point et le terminus partiel de Front Populaire (environ 420 m par rapport aux 120 m si implantation rapprochée).

Si les études approfondies confirmaient ces mesures d'exploitation, **un travail collaboratif sera mené avec ICADE pour trouver le meilleur emplacement au sein des EMGP permettant de préserver les circulations et accès aux bâtiments du parc d'activités.**

Commentaires de la commission d'enquête

Si le projet concerne la réalisation d'un transport en commun, les impacts inévitables en matière de circulation ont néanmoins été étudiés et modélisés afin de ne pas emboliser les axes environnants. La commission d'enquête a conscience que les reports de circulation ne pourront pas tous être évités. Par exemple un report de circulation prévisible vers la rue Ahmed Boughera et la rue Waldeck Rochet, du fait de la piétonisation d'un tronçon de la rue des Fillettes. Certains secteurs connaîtront donc une dégradation de leur situation, alors que le projet de T8 entraînera une baisse globale du trafic au droit de son tracé. Il appartiendra aux gestionnaires de voirie d'adapter leurs plans de circulation.

➤ Le stationnement**Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête**

Le tracé du prolongement du T8 implique la suppression d'environ 400 places de stationnement automobile. Les observations ne font pourtant pas vraiment état de cette question. Il apparaît que les places sur voirie supprimées ne seront pas ni restituées, ni compensées dans l'optique d'une politique générale de réduction de la place de la voiture. La CCI Seine-Saint-Denis l'a d'ailleurs regretté, dans un avis, malgré cela, favorable. « Cela pourrait impacter les commerces locaux en diminuant leur fréquentation », a-t-il estimé.

Questions :

1. *Que prévoyez-vous pour les professionnels qui ont besoin de places de stationnement (livreurs, commerçants, artisans, déménageurs...). Combien de places spécifiquement réservées aux personnes en situation de handicap restera-t-il et où seront-elles situées ?*
2. *Où les habitants qui ont une voiture, pourront-ils la garer ?*
3. *Un habitant de la Plaine participant à la réunion publique s'est fait l'écho d'inquiétude de riverains : « Est-ce qu'il y aura toujours du stationnement côté rue des Fillettes ou est-ce que l'idée serait de le reporter côté rue Waldeck Rochet ? »*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**En bref : Le stationnement**

Le projet recherche un équilibre entre les différentes fonctions urbaines à faire cohabiter. Néanmoins, la préservation de l'offre routière sur le secteur n'a pas été identifiée comme prioritaire par les partenaires du projet, et les possibilités de reconstituer des stationnements sur la voirie le long du tracé sont très réduites. Seul 20% du stationnement sur voirie existant est ainsi maintenu.

Néanmoins, le maître d'ouvrage et ses partenaires portent une attention particulière à la **restitution d'une offre de stationnement cohérente avec les besoins de chaque secteur traversé. Les places de livraison et les accès indispensables aux commerces seront ainsi restitués.** De même, la restitution de places de stationnement réservées aux personnes en situation de handicap sera priorisée.

Si une grande partie des stationnements sur voirie le long du tracé ne pourront pas être maintenue, les **stationnements existants sur les voiries adjacentes** seront néanmoins conservés. De même, les **stationnements en ouvrage** du secteur (parkings souterrains notamment) offrent des alternatives de stationnement pour les habitants du quartier.

Question :

1. *Que prévoyez-vous pour les professionnels qui ont besoin de places de stationnement (livreurs, commerçants, artisans, déménageurs...). Combien de places spécifiquement réservées aux personnes en situation de handicap restera-t-il et où seront-elles situées ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet recherche un équilibre entre la capacité des voiries empruntées, la préservation des arbres d'alignement, la réalisation d'aménagements cyclables de qualité et de cheminements piétons confortables et **le maintien de l'offre de stationnement lorsque cela reste possible**, tout en limitant les acquisitions foncières.

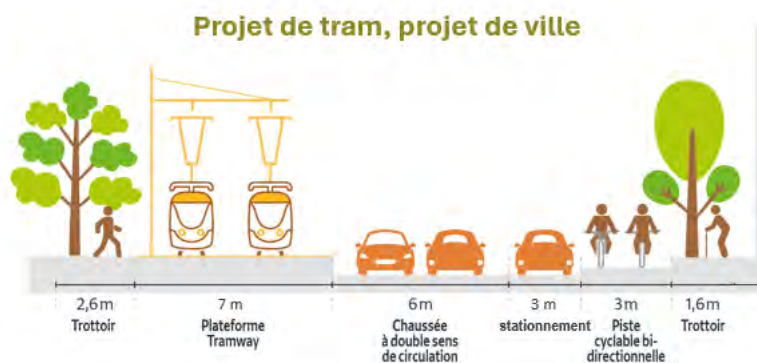


Figure 105 : Schéma des largeurs type des usagers de l'espace public. Les rues étroites imposent des choix d'insertion
(Support de présentation de la réunion publique T8Sud du 29/05/2024)

Les possibilités de restituer du stationnement le long du T8 Sud étant très réduites du fait des caractéristiques des axes empruntés, **des échanges ont eu lieu avec les communes afin de restituer une offre de stationnement cohérente, tenant compte des équipements existants et des enjeux de stationnement liés à chaque secteur traversé.**

Toutefois, la continuité du fonctionnement des commerces locaux est une préoccupation majeure d'Ile-de-France Mobilités. Un travail particulier devra être poursuivi dans les études ultérieures en vue d'assurer la livraison et les accès des commerces le long du tracé avec les acteurs de la vie locale.

Par ailleurs, **les places spécifiquement réservées aux personnes en situation de handicap seront maintenues ou restituées autant que possible.** A date, le bilan spécifique des places réservées en situation de handicap n'a pas été produit, celles-ci ne sont donc pas encore identifiées sur les plans. Cette identification des places PMR sera réalisée en phase de conception détaillée.

Détail des places supprimées et restituées dans le cadre du projet

Seulement **20% des places de stationnement sur voirie sont conservées** ou restituées par rapport à la situation actuelle (environ 400 places supprimées).

Les tableaux suivants présentent l'offre de stationnement actuelle et l'estimation en situation projet proposée à ce stade des études. Pour la situation projet, l'ensemble des places matérialisées dans l'« emprise projet » ont été comptabilisées.

Séquence		Commune	Places de stationnement existantes sur voirie en 2023	Places de stationnement conservées ou restituées par le projet	Delta par rapport à la situation existante
0	Rue Danielle Casanova (Nord)	Saint-Denis	0	0	-
1	Av. Paul Vaillant Couturier	Saint-Denis	24	0	-24
2	Av. Jeanne d'Arc	Saint-Denis	46	0	-49
3	Av. Leroy des Barres	Saint-Denis	49	26	-23
4	Cours du Ru de Montfort	Saint-Denis	89	0	-89
5	Rue Danielle Casanova (Sud)	Saint-Denis Aubervilliers	77 5	22 0	-55 - 5
6	Av. / rue Francis de Pressensé (RD30)	Aubervilliers Saint-Denis	0 22	0 12	- -10
7	Chemin du Cornillon	Saint-Denis	20	0	-20
8	Rue Henri Murger	Aubervilliers Saint-Denis	0*	0	-
9	Rue des Fillettes (Nord)	Aubervilliers Saint-Denis	0*	0	-
10	Place du Front Populaire	Aubervilliers Saint-Denis	0	0	-
11	Rue des Fillettes (Sud)	Aubervilliers Saint-Denis	0 7	0	-7
12	Av. des Magasins Généraux	Aubervilliers	12	0	-12
13	Porte d'Aubervilliers (Nord) - Av. Victor Hugo	Aubervilliers Paris	0	0	-
14	Place Skanderbeg	Paris	0	0	-
15	Av. de la Porte d'Aubervilliers	Paris	37	4	
16	Boulevard Macdonald	Paris	101	32**	-69**
TOTAL			489	96	- 393
Dont TOTAL secteur 93 / Plaine Commune			351	60*	-291*
Dont TOTAL Paris			138	36**	-102**

* Stationnement aujourd'hui fortement présent côté Est de la rue, considéré comme illicite

** Potentiel maximum offert – à voir si la totalité du potentiel est restitué en places de stationnement

Tableau 17 – Bilan stationnement entre les places de stationnement recensées en 2023 le long du tracé et celles du projet T8Sud - Détail par séquence (Dossier d'enquête, pièce F – partie 5, 2024)

Commune	Places de stationnement existantes sur voirie en 2023	Places de stationnement conservées ou restituées par le projet	Delta par rapport à la situation existante
Saint-Denis	334	60	- 274
Aubervilliers	17	0	-17
Paris	138	36**	- 102*
TOTAL	489	96	- 393
<i>Dont TOTAL secteur 93 / Plaine Commune</i>	<i>351</i>	<i>60</i>	<i>-291</i>
<i>Dont TOTAL Paris</i>	<i>138</i>	<i>36</i>	<i>-102</i>

Tableau 18 – Bilan stationnement entre les places de stationnement recensées en 2023 le long du tracé et celles du projet T8Sud - Détail par commune (Dossier d'enquête, pièce F – partie 5, 2024)

Question :

2. Où les habitants qui ont une voiture, pourront-ils la garer ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le tableau présenté dans le point précédent synthétise le bilan sur le stationnement du projet, rue par rue.

En synthèse, par rapport à la situation existante du stationnement sur voirie pourra être maintenu ou restitué par le projet T8Sud sur les axes suivants :

- avenue Leroy des Barres (côté Nord-Ouest) à Saint-Denis ;
- rue Danielle Casanova (côté Ouest) à Saint-Denis ;
- rue Francis de Pressensé (côté Sud) à Saint-Denis ;
- avenue de la Porte d'Aubervilliers à Paris (très ponctuellement côté Ouest) ;
- boulevard Macdonald à Paris (ponctuellement côtés Nord et Sud).

Les autres stationnements ne seront pas directement impactés par le projet, en particulier sur les **voiries adjacentes** sur lesquels les habitants pourront éventuellement se reporter pour stationner leur véhicule.

De même le projet n'aura en revanche aucun impact sur l'offre de **stationnement en ouvrage / souterrain** présente au sein du secteur d'étude. Ile-de-France Mobilités se rapprochera du territoire qui pourrait mettre en place des mesures d'accompagnement pour développer l'usage des parkings souterrains existants (aujourd'hui sous-utilisés), tel que mis en exergue par les participants à l'atelier de concertation continue dans le quartier du Bel-Air.

Question :

3. *Un habitant de la Plaine participant à la réunion publique s'est fait l'écho d'inquiétude de riverains : « Est-ce qu'il y aura toujours du stationnement côté rue des Fillettes ou est-ce que l'idée serait de le reporter côté rue Waldeck Rochet ? »*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant le cas de la rue des Fillettes à la limite des villes de Saint Denis et Aubervilliers :

- Sur sa section Nord aucune place de stationnement n'existe sur voirie aujourd'hui et le projet ne prévoit pas d'en créer ;
- La section entre le carrefour avec la rue de Saint-Gobain / avenue Amilcar Cabral jusqu'à la place du Front Populaire sera transformée en espace piéton dans le cadre du projet et ne comportera donc plus de stationnement. Les habitants pourront se reporter sur les voiries adjacentes pour stationner leur véhicule, comme par exemple effectivement la rue Waldeck Rochet, à Aubervilliers.

Compléments de réponse de Ville de Paris

La création d'itinéraires cyclables et l'insertion latérale de la plateforme du tramway, des voies routières et des trottoirs suffisamment larges nécessitent la suppression de certaines places de stationnement. La

baisse de l'offre de stationnement est à mettre en parallèle à la tendance durable de baisse du trafic routier.

Toutefois, le maillage des zones de livraison permettra à la fois la desserte des commerces et les arrêts limités à une demi-heure avec usage du disque, qui sont de nature à répondre aux besoins ponctuels des professionnels ou particuliers, riverains, pour le chargement ou déchargement de marchandise par exemple.

Aucune étude ne démontre le lien évident entre le nombre de stationnement VL et l'activité des commerces de proximité. Au contraire, une étude menée à Paris a montré que les clients piétons et cyclistes sont plus fidèles que les clients automobilistes. Et les aménagements piétons profitent souvent au tissu commercial.

Des dispositifs de contrôle et de verbalisation pourront être mis en œuvre pour faire respecter les aménagements.

Les places dédiées aux personnes en situation de handicap, transport de fonds et taxis sont également prévues dans le cadre du projet en nombre équivalent.

Enfin, à Paris, lorsqu'il n'est pas possible de respecter les règles habituelles de stationnement ou s'il est besoin d'installer un monte-meuble sur l'espace public, la réalisation du déménagement demeure réalisable mais celle-ci doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable auprès du télé service disponible sur Paris.fr. L'autorisation délivrée, après examen de la demande, précise les conditions dans lesquelles pourra être opérée le déménagement.

A proximité immédiate du tracé de la ligne T8 à Paris, il existe 3 parkings souterrains (boulevard Macdonald, rue Cesaria Evora et rue Chana Orloff) dont un est géré par des bailleurs sociaux où les habitants peuvent bénéficier de tarifs préférentiels. A noter que le parking ouvert au public de la rue Chana Orloff a un taux d'occupation de moins de 50 %.

Le taux de motorisation des ménages du 18^e arrondissement est inférieur au taux de l'ensemble des ménages parisiens et celui des ménages du 19^e est équivalent.

Dans ces deux arrondissements, le nombre de véhicules est en baisse constante depuis 1990 (baisse aux alentours de 10 %) alors que les actifs y résidant sont plus nombreux (environ deux tiers) à travailler hors de Paris que l'ensemble des Parisiens (31%). Sources : INSEE, SDES, traitement par l'APUR

Compléments de réponse de Plaine Commune

Faisant suite aux orientations fixées dans le cadre du Plan Local de Mobilités, Plaine commune s'est doté d'un Plan Territorial de Stationnement dont une des orientations stratégiques est d'accompagner la baisse de la motorisation des ménages. En effet, le taux de motorisation des villes du territoire est remarquablement bas et en baisse entre 2006 et 2020. Ce phénomène devrait se poursuivre dans les années à venir, notamment grâce au développement d'une l'offre multimodale satisfaisante : aménagements cyclables, arrivées de nouvelles lignes de transport en commun dont le T8 Sud, dispositifs alternatifs à l'usage de la voiture particulière, etc. Il s'agit donc d'accompagner la baisse de la motorisation des ménages plutôt que de construire des places en nombre qui viseraient à palier des « manques » non-avérés. Cela suppose une meilleure utilisation des offres de stationnement disponibles notamment des parkings publics territoriaux et les garages privés qui sont sous-utilisés.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission rappelle que le projet vise à offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle et par conséquent les restrictions de stationnement ne lui paraissent pas rédhibitoires. Quelque 400 places de stationnement sur voirie seront ainsi supprimées. Il ne restera que 20 % des places existantes aujourd'hui, avec une priorité aux places réservées aux personnes en situation de handicap. Selon IDFM, un travail particulier devra être poursuivi dans les études ultérieures en vue d'assurer la livraison et les accès des commerces le long du tracé avec les acteurs de la vie locale.

La commission d'enquête apprécie les précisions apportées, rue par rue, sur les places supprimées et celles qui sont restituées. La Ville de Paris apporte des informations pratiques intéressantes, par exemple que le maillage des zones de livraison permettra à la fois la desserte des commerces et les arrêts limités à une demi-heure avec usage du disque pour les professionnels et les particuliers.

IDFM indique qu'elle se rapprochera du territoire qui pourrait mettre en place des mesures d'accompagnement pour développer l'usage des parkings souterrains existants (aujourd'hui sous-utilisés), tel que mis en exergue par les participants à l'atelier de concertation continue dans le quartier Bel-Air. Cet accompagnement paraît important à la commission qui souhaite que ce point puisse être approfondi ultérieurement avec les acteurs concernés.

➤ Accès aux parcelles partiellement impactées

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

Selon la société ICADE, le parking de la Poste doit être requalifié. Elle écrit : *« Cet espace est indispensable au bon fonctionnement de la Poste qui est un équipement d'intérêt général et qui dessert tout le secteur et non pas uniquement le parc. Cette Poste génère de nombreux flux d'entreprises et de particuliers. Ceux-ci sont accueillis en partie avec l'existence d'un parc de stationnement en lien direct avec la rue des Fillettes. Le passage du tramway impacte ce parking et ses accès et entraînera une répercussion importante dans le fonctionnement de la zone à terme. Les études opérationnelles doivent prendre en compte les études et le financement de cet équipement. Les aménagements futurs doivent être intégrés dès maintenant de façon à garantir le bon fonctionnement de cet équipement d'intérêt départemental, ainsi que du tramway »*(obs@49).

La station Casanova-Pressensé sera implantée au Sud de la rue Danielle Casanova à l'angle de l'avenue Francis de Pressensé. Elle condamne ainsi l'entrée actuelle du site France Pain. La reconstitution de l'entrée depuis la rue Angela Medici a été évoquée.

Un bâtiment sera détruit au niveau du foyer COALLIA localisé rue des Fillettes à Aubervilliers. Une observation considère « qu'il ne semble pas y avoir de contrainte de place pour déplacer ces installations du côté de la rue Waldeck Rochet »(obs @27)

Questions :

- 1. La cantine du foyer COALLIA qui permet aussi, semble-t-il, l'entrée dans l'immeuble, sera démolie pour le passage du tram dans ce tronçon très étroits. Comment se fera l'accès au bâtiment ?**

2. **Qu'est-il prévu pour l'accès à la parcelle France Pain, dont l'entrée sera condamnée par la station Casanova-Pressensé ?**
3. **Que répondez-vous à la demande de la société ICADE d'une requalification du parking de la Poste.**

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Accès aux parcelles partiellement impactées

Le maître d'ouvrage est garant de la restitution des accès aux parcelles partiellement impactées. Les solutions définitives seront affinées en phase de conception détaillée.

Pour le foyer Coallia, rue des Fillettes à Aubervilliers, le projet prévoit bien le maintien d'une voirie (à sens unique, vers le Nord) et des accès véhicules et piétons du foyer. Le projet de reconstitution de la cantine du foyer sera élaboré en concertation avec les acteurs du territoire : les accès seront étudiés en fonction de la solution retenue.

De même sur le site de France Pain, rue Danielle Casanova, à Saint-Denis, des solutions sont en cours de recherche pour restituer les accès permettant le bon fonctionnement du site et les manœuvres des poids-lourds. Une des solutions envisagées est la reconstitution d'un accès sur la rue Angela Medici, bien qu'elle soit contraignante pour l'exploitation du Tramway T8 car elle implique que les poids-lourds traversent la plateforme lorsqu'ils quittent le site. Les discussions se poursuivront en phase de conception détaillée.

Concernant le secteur des EMGP, l'insertion retenue pour le projet T8 Sud n'impacte pas le parking de La Poste. La principale évolution par rapport à la situation actuelle est la présence d'une piste cyclable bidirectionnelle entre le trottoir et la voirie passée en sens unique. Ce scénario d'insertion a été retenu après des échanges avec ICADE, afin justement de préserver le parking.

Question :

1. *La cantine du foyer COALLIA qui permet aussi, semble-t-il, l'entrée dans l'immeuble, sera démolie pour le passage du tram dans ce tronçon très étroits. Comment se fera l'accès au bâtiment ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Nota : Le traitement de l'impact sur le foyer Coallia est également traité dans la réponse à la question 1b de la thématique **Erreur ! Source du renvoi introuvable. Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

L'impact foncier reste à préciser, de même que les modalités de démolition et de restitution de la cantine du Foyer, ainsi que les modalités permettant d'assurer la continuité de la fonction de restauration tout au long des travaux.

Toutefois, comme illustré dans le schéma ci-dessous et dans les plans d'insertion du projet présentés dans le dossier d'enquête, le **projet prévoit bien le maintien d'une voirie à sens unique** (vers le Nord entre la rue de Saint-Gobain et la rue du Landy) **et des deux accès véhicules et piétons** au Foyer.

En fonction du projet de reconstitution riveraine qui sera élaboré en concertation avec les acteurs du territoire, **ces accès se feraient toujours depuis la rue des Fillettes**. La configuration du site montre que **d'autres options pourraient également être étudiées** ; par exemple, un nouvel accès au foyer depuis la rue Waldeck Rochet ou par l'emplacement réservé n°ERPC031 actuellement identifié dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal en vigueur pour la création d'une nouvelle voie entre la rue Waldeck Rochet et la rue des Fillettes.

Dans tous les cas de figure, compte tenu de l'impact foncier envisagé sur cette parcelle, **le projet T8Sud est garant** du maintien de l'intégrité des logements, **de la reconstitution des accès** et clôtures et de la restitution d'un local adapté pour y recréer la cantine, sur la parcelle impactée ou sur une parcelle adjacente.

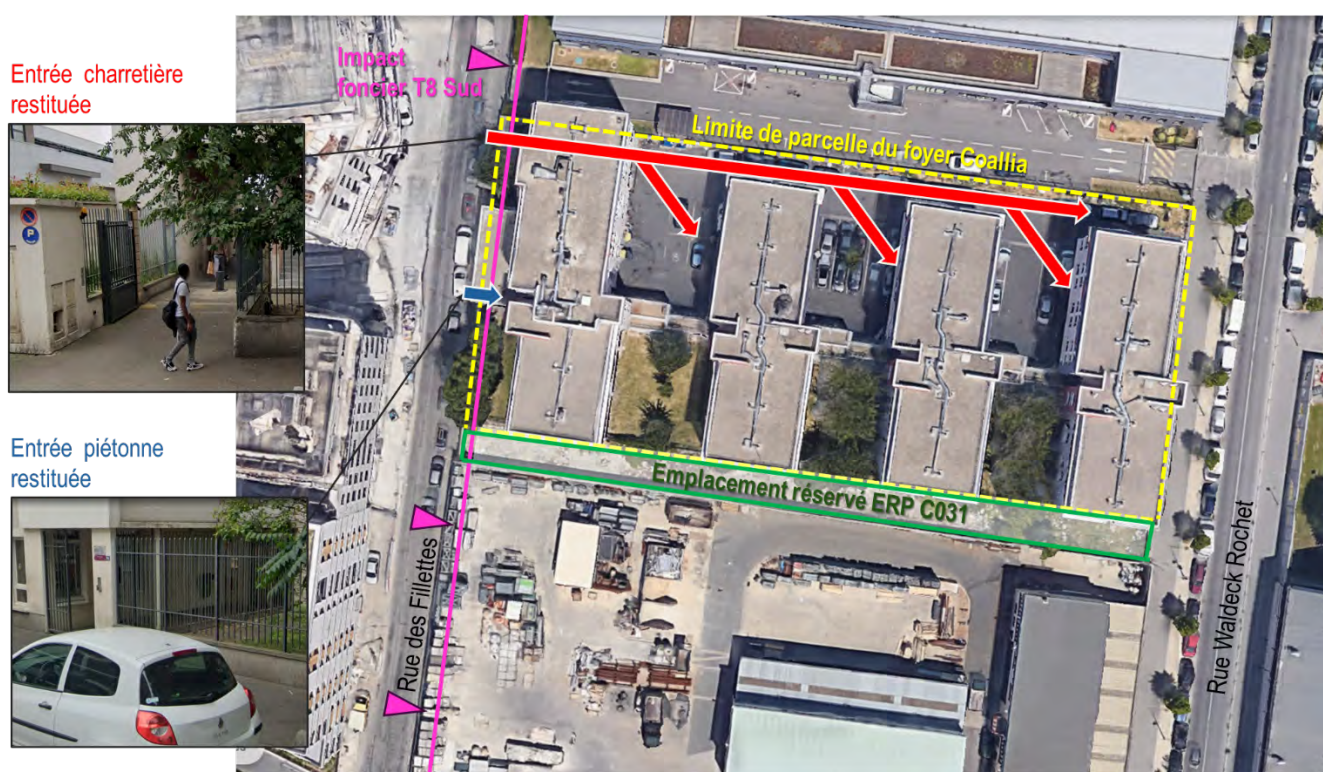


Figure 106 : Accès actuels et futurs au Foyer Coallia, localisation de l'ERPC031

Compléments de réponse de Plaine Commune :

Plaine Commune n'a pas de complément à apporter à la réponse d'IDFM.

Question :

2. *Qu'est-il prévu pour l'accès à la parcelle France Pain, dont l'entrée sera condamnée par la station Casanova-Pressensé ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet est garant de la reconstitution des accès et clôtures et de la restitution d'un foncier adapté sur une parcelle adjacente pour permettre les manœuvres d'entrée / sortie et de chargement des poids-lourds sur le site France Pain, à Saint-Denis. Dans le même temps le projet doit garantir le bon fonctionnement du tramway, la robustesse de l'exploitation et l'accessibilité et la sécurité des usagers de la future station desservant l'Ouest du quartier du Franc Moisin et les quartiers d'Aubervilliers à proximité.

Au terme des études de Schéma de Principe, Ile-de-France Mobilités, Paine Commune et le propriétaire du site se sont accordés sur une solution permettant, dans le cadre du projet T8Sud, d'étendre le site France Pain sur des terrains attenants côté Sud et de **reconstituer une entrée au site France Pain sur la rue Angela Medici**. Une analyse des rayons de giration montre que cette configuration permet bien de réaliser les manœuvres d'entrée et sortie des poids lourds. De plus, afin de garantir la sécurité de tous les usagers, les mouvements des voitures/ poids lourds et tramway seront **régis par la création d'un carrefour à feu entre la rue Casanova et la rue Angela Medici**, de manière à ce qu'aucuns flux sécants ne se soient autorisés en simultanée. Cette solution est illustrée dans le schéma ci-dessous.

Néanmoins, pour Ile-de-France Mobilités, cette solution reste impactante pour l'exploitation du tramway T8 car elle implique que les poids-lourds traversent la plateforme juste au Nord de la station *Casanova-Pressensé* lorsqu'ils quittent le site. Ile-de-France Mobilités et Plaine Commune **poursuivront les échanges lors des études de conception** pour trouver la solution la plus appropriée, en actant le principe que le projet T8Sud devra permettre de **conserver ou restituer toutes les fonctionnalités de ce site tout en préservant la performance de la ligne T8 et la sécurité de tous les usagers**. Par exemple, la possibilité d'un accès des poids lourds par l'autre côté du site (rue de Lorraine / rue Angela Medici) est à discuter avec les parties prenantes du projet.



Figure 107 : Projet T8Sud au niveau de la station Casanova Pressensé (IDFM 2022) et fonctionnement du site France Pain (Plaine Commune 2022)

Compléments de réponse de Plaine Commune :

Plaine Commune n'a pas de complément à apporter à la réponse d'IDFM.

Question :

3. *Que répondez-vous à la demande de la société ICADE d'une requalification du parking de la Poste.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'insertion retenue pour le T8Sud n'impacte pas le parking de La Poste, dans le secteur des EMGP à Aubervilliers. La principale évolution par rapport à la situation actuelle est la présence d'une piste cyclable bidirectionnelle entre le trottoir et la voirie passée en sens unique. **Ce scénario d'insertion a été retenu après des échanges avec ICADE en décembre 2021, afin justement de préserver le parking.**

Plusieurs scénarios d'insertion ont été étudiés sur ce tronçon de la rue des Fillettes, le projet retenu illustré dans la carte ci-dessous prévoit bien :

- le positionnement de la plateforme tramway le plus à l'Est possible en préservant la noue qui longe la forêt urbaine ;
- **le maintien d'une voie circulée vers le Nord et la conservation des deux entrées charretières, sans impact foncier, depuis la rue des Fillettes vers le parking de La Poste ;**
- la mise à niveau des aménagements cyclables à l'Ouest de la rue des Fillettes ;
- le rétablissement des trottoirs pour renforcer le confort et la sécurité des piétons.

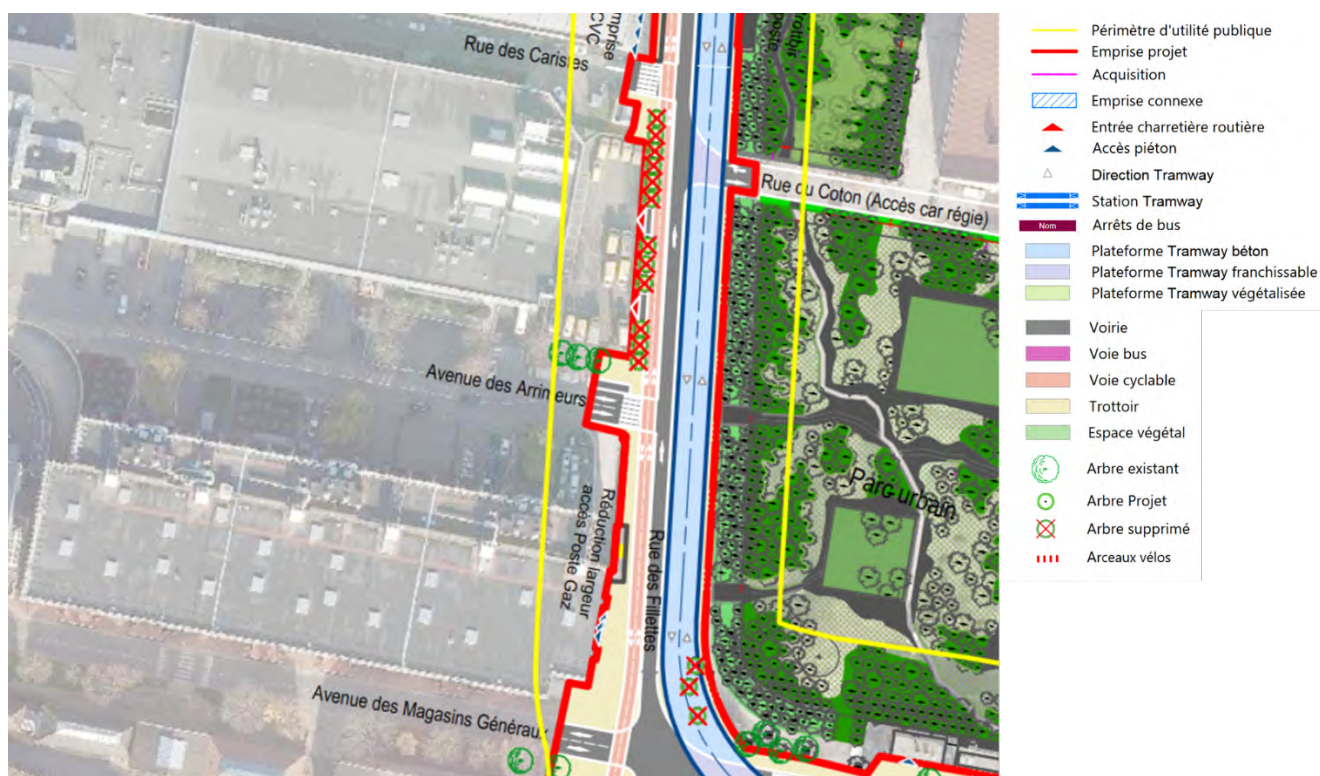


Figure 108 : Carte du projet au niveau du parking de La Poste dans le secteur des EMGP (Dossier d'enquête, 2024)

Lors des échanges avec Plaine Commune et la société ICADE sur l'insertion du T8 Sud dans le domaine des Entrepôts et Magasin Généraux (EMGP), notamment en décembre 2021, une solution privilégiant une acquisition foncière de 2 m sur le parking de La Poste a été présentée aux partenaires. Cette solution, illustrée dans la coupe de principe ci-dessous, aurait permis d'offrir un trottoir confortable tout en préservant un alignement de 12 érables adultes, en bon état phytosanitaire.

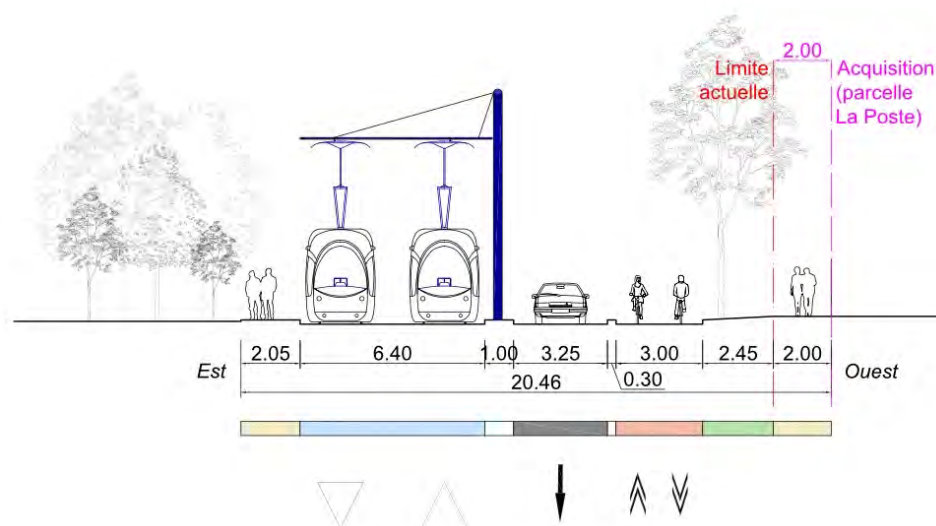


Figure 109 : coupe de principe Rue des Fillettes au niveau de la parcelle de La Poste (études de Schéma de Principe 2021)

Des propositions de repositionnement des accès au parking de La Poste ont été également présentées à ICADE, elles sont illustrées dans la figure suivante.

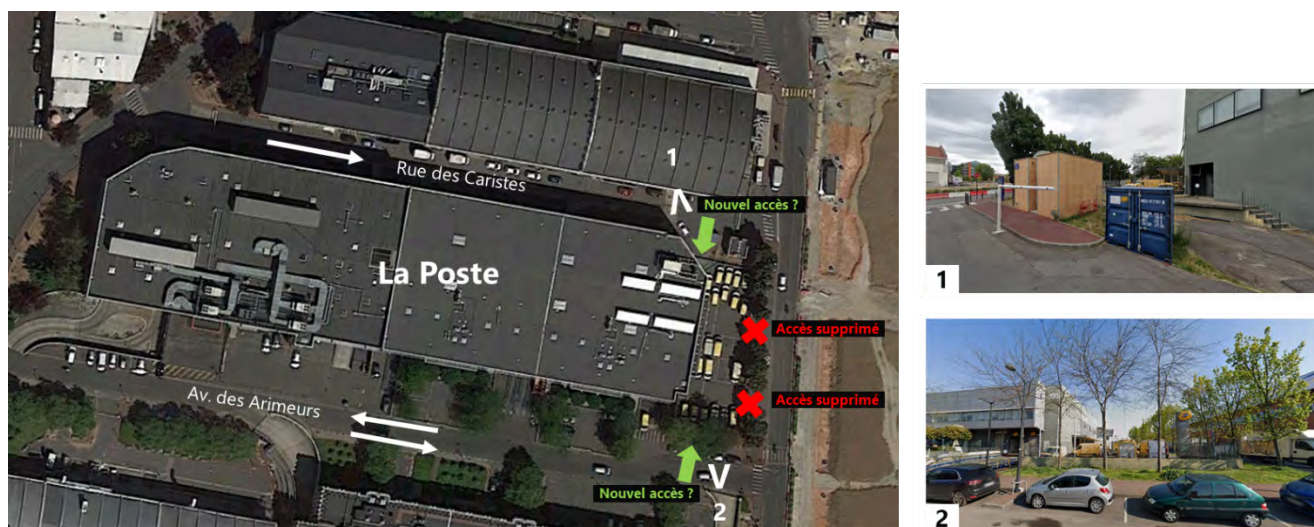


Figure 110 : Proposition de repositionnement des accès au parking de La Poste, avec impact foncier (études de Schéma de Principe 2021)

Selon ICADE, la reprise des accès semblait complexe, nécessitant une réorganisation complète du site, et de nature à remettre en cause la pérennité de l'activité actuelle de La Poste.

Dans la suite des études et lors des comités de pilotages qui ont permis de valider le projet d'insertion avec les élus de Plaine Commune, cette option a donc été abandonnée et **c'est la solution présentée dans le dossier d'enquête, sans impact foncier sur le parking de La Poste, qui a été retenue.**

Commentaires de la commission d'enquête

S'agissant du foyer Coallia, rue des Fillettes à Aubervilliers, la commission d'enquête apprécie favorablement la garantie donnée par IDFM d'un maintien de l'intégrité des logements, de la reconstitution des accès et clôtures et de la restitution d'un local adapté pour y recréer la cantine, sur la parcelle impactée ou sur une parcelle adjacente. La solution sera affinée en phase de conception détaillée.

Concernant l'accès des poids-lourds au site France Pain, à Saint-Denis, la commission note que la solution envisagée d'étendre le site France Pain sur des terrains attenants côté Sud et de reconstituer une entrée sur la rue Angela Medici permet bien de réaliser les manœuvres d'entrée et sortie des poids lourds. Néanmoins, cette solution reste impactante pour l'exploitation du tramway T8 et la sécurité des usagers, car elle implique que les poids-lourds traversent la plateforme juste au droit de la station Casanova-Pressensé lorsqu'ils quittent le site, supposant la mise en place de feux de circulation. La commission d'enquête encourage le maître d'ouvrage et Plaine Commune à poursuivre les échanges lors des études de conception pour trouver une solution plus appropriée. Un accès des poids lourds par l'autre côté du site (rue de Lorraine / rue Angela Medici) est par exemple à examiner avec les parties prenantes.

Par ailleurs, en réponse à la préoccupation formulée par ICADE, la commission d'enquête note que le parking de la Poste dans le secteur des EMGP, n'est pas impacté. IDFM précise en effet que le scénario

d'insertion prévu (une piste cyclable bidirectionnelle entre le trottoir et la voirie passée en sens unique) a été retenu après des échanges avec ICADE, afin justement de préserver le parking.

➤ Les modes actifs

L'un des objectifs du projet de prolongement du T8 est d'améliorer la qualité de vie en ville et de contribuer à la progression des modes actifs (marche et vélo). Il prévoit de créer un itinéraire cyclable continu de plus de 6 km et améliore significativement les aménagements dédiés aux piétons au droit du tracé en créant des zones piétonnes et en élargissant les trottoirs partout où cela est possible. Les cyclistes ont manifesté leur intérêt à ce « projet tram/vélo » comme a dit l'un d'entre eux, en participant nombreux à l'enquête publique.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

Les usagers du vélo ont écrit leur satisfaction et ont souvent proposé des améliorations au projet initial. La commission cite certaines observations de particuliers. Elle a aussi choisi de reprendre in extenso la contribution très fournie du collectif vélo Ile-de-France.

Les observations des piétons qui concernent surtout la sécurité, sont traitées dans le thème 6.

« L'arrivée du tram doit permettre une requalification complète des voies, avec un soin apporté aux cheminements piétons et cyclables en particulier qui doivent avoir des aménagements sécurisés le plus continus possibles. L'option de dévier l'itinéraire cyclable sur une voie parallèle sur les tronçons trop contraints est une bonne idée, il faut mieux cela que de dégrader les aménagements par incapacité à trouver suffisamment d'espace ».(obs@1)

« Étant résident depuis plusieurs années du quartier, je constate que les cyclistes utilisent vraiment très régulièrement le trottoir très large qui longe le campus Condorcet, rue des Fillettes. Je vois dans les plans qu'une piste cyclable sera créée sur la rue parallèle à la rue des Fillettes. Il est clairement évident que les étudiants, enseignants, personnels de l'université et les riverains utilisent leur vélo ou trottinette et circuleront encore sur les espaces piétons longeant le campus, et non la piste cyclable de la rue d'à côté. D'autant plus que pour la majorité du flux reliant Paris, le chemin naturel est bien de descendre la rue des Fillettes et de passer à travers le parc des studios TV. Je trouverais donc très pertinent d'intégrer la voie cyclable à la rue des Fillettes et non l'avenue Georges Sand. Par ailleurs, les piétons y sont plutôt peu nombreux, des espaces piétons très grands ne sont donc a priori pas nécessaire. (obs@29)

« Le boulevard du Landy pourrait également être réaménagé afin de relier la nouvelle piste cyclable suivant le tracé du tram à la piste cyclable longeant le canal Saint Denis. Idem entre Front Populaire et le canal. Cela étendrait le réseau cyclable et permettrait de plus grandes connexions avec le secteur de La Villette, Pantin. Le Campus Condorcet n'en serait que mieux desservi. (obs@30)

« Projet utile. Attention à la conception et au dimensionnement des aménagements cyclables connexes, anticiper une explosion des déplacements à vélo à court-moyen terme avec vélos spéciaux encombrants et cyclologistique » (obs @42)

« Veiller à ce que la piste cyclable sur l'avenue George Sand soit complètement séparée du reste de la chaussée, de la rue du Landy jusqu'à la place du Front Populaire, car les aménagements actuels servent d'espace de stationnement sauvage (obs@27)

La contribution du collectif Vélo Île-de-France (obs@33)

"Résumé des demandes

1. Améliorer la connexion avec les axes du réseau vélo Île-de-France (VIF) et du réseau métropolitain
2. Aménager l'avenue Jeanne d'Arc en vélorue
3. Aménager la rue des Fillettes en vélorue
4. Enlever les bordures en travers
5. Éviter les conflits vélo/piétons
6. Adapter les rayons de giration
7. Simplifier les itinéraires cyclables vers et depuis des rues secondaires
8. Aménager des trottoirs traversants

Nos associations sont globalement satisfaites de la qualité des aménagements proposés, et le cahier des charges du VIF est largement respecté. Le détour proposé pour l'itinéraire cyclable est acceptable. Des améliorations restent possibles pour garantir le succès et la qualité de l'ensemble du projet.

Carrefour Rue Danielle Casanova - Paul Vaillant Couturier

L'avenue Paul Vaillant-Couturier et la rue Danielle Casanova font partie de l'axe V1 du réseau vélo Île-de-France (VIF). Le carrefour Couturier/Casanova présente plusieurs problèmes.

Dans le plan présenté pour l'enquête publique, la piste cyclable bidirectionnelle est indiquée du côté est, or celle-ci est actuellement en cours de construction côté ouest de la rue Danielle Casanova. Il est donc nécessaire d'aménager la traversée pour les cyclistes en bidirectionnelle.

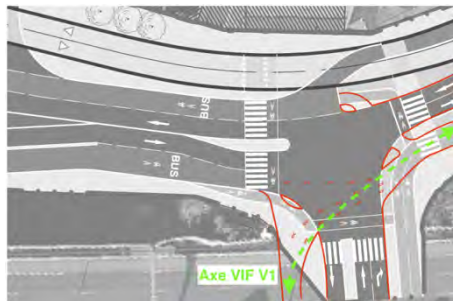


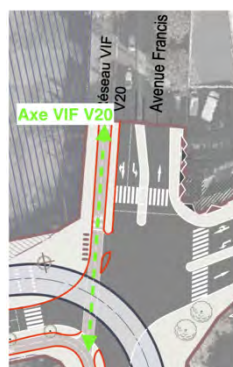
Schéma proposition du Collectif Vélo Île-de-France:

- création d'une traversée pour les cyclistes en bidirectionnelle pour améliorer la connexion avec l'axe V1 du VIF
- adoucir les angles de giration
- enlever les bordures en travers des trajectoires cyclables
- mettre en place un îlot en amande pour guider la trajectoire des cyclistes

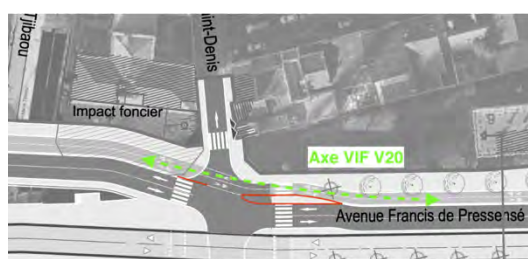
D30 Rue Francis Pressensé : croisement V20

La rue Francis de Pressensé est un tronçon de l'axe V20 du VIF. Sur ce tronçon, il y a plusieurs endroits qui nécessitent une amélioration.

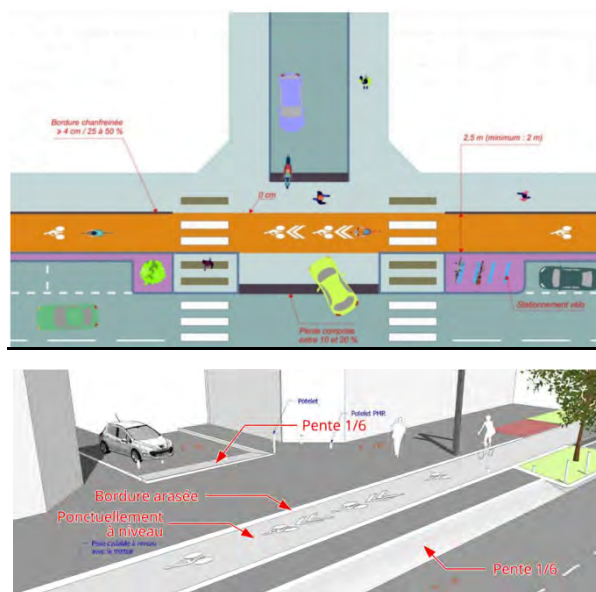
Au niveau du carrefour avec la rue Danielle Casanova, il est utile d'ajouter un îlot en amande pour mieux protéger les cyclistes (en laissant un accès depuis l'est de la rue Danielle Casanova).



Le même principe s'applique pour l'entrée du chemin du haut de Saint-Denis

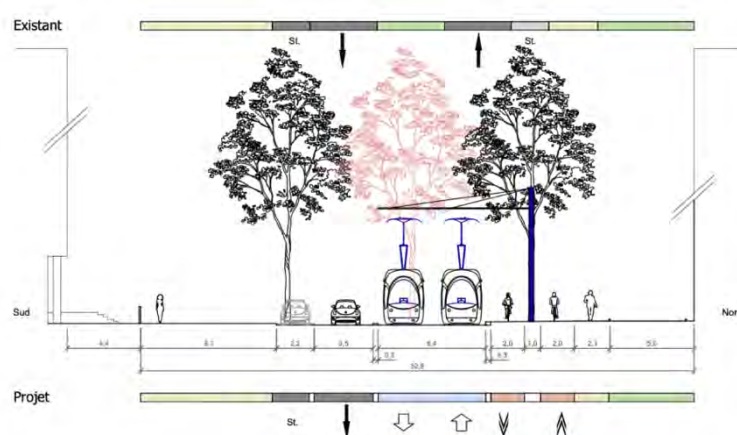


Il serait cependant aussi possible, et désirable, de traiter cette entrée en trottoir traversant

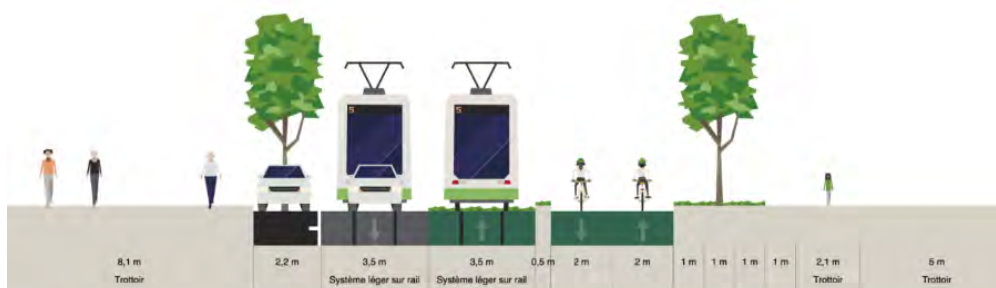


Passage entre les arbres

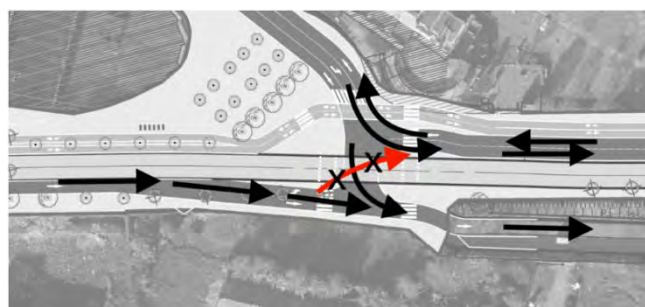
Le passage de chaque côté de l'alignement d'arbres n'est pas idéal car il fait perdre en largeur utile et complique le dépassement des cyclistes de vitesse différente entre eux (même s'il reste possible avec 2 m de largeur) :



Il semblerait possible d'obtenir un profil plus satisfaisant en recourant à une voie banalisée tram en direction du nord-ouest :



Cette proposition peut ne pas dégrader l'offre de service du tram à condition que le trafic sur cette section mixte soit limité, donc local. Cela paraît possible si la possibilité de continuer sur la D30 est coupée :

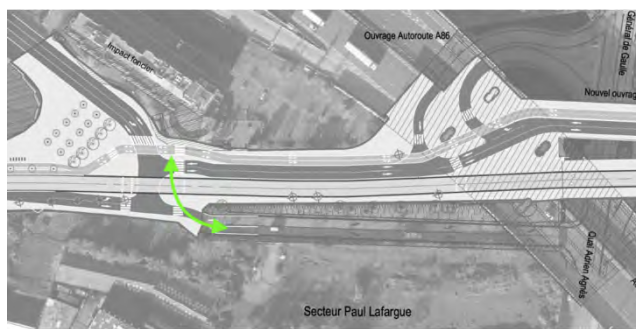


Proposition d'interdiction de continuer sur la D30 pour garder un trafic local sur Pressensé. Le trafic venant de la Cokerie ne gêne pas le tram. L'accès vers la D24 n'est pas structurant, puisque la D24 vers le nord s'attend plus facilement en restant sur l'ex-N1 (D931), tandis que le trafic en direction de la D24 sud passera plutôt par la rue du Landy. C'est le trafic ouest→est restant sur la D30 qui draine le trafic.

Échangeur D30 (VIF V20) – D24 (VIF V1)

Accès cyclable entre la D30 (VIF V20) et la D24 (VIF V1)

Quel accès entre la piste du T8 rue de Pressensé (D30) et la piste de la D24 rive gauche du canal ? Les deux doivent pouvoir communiquer. Le lien le plus favorable semble être la bretelle D30-ouest→D24, et c'est à priori également celui qui est envisagé par le Département. Le projet ne semble pas à ce stade intégrer cette connexion, et devrait le prendre en compte dans son périmètre, avec une traversée de la plateforme tram pour arriver jusqu'à la bretelle D30-ouest→D24 :

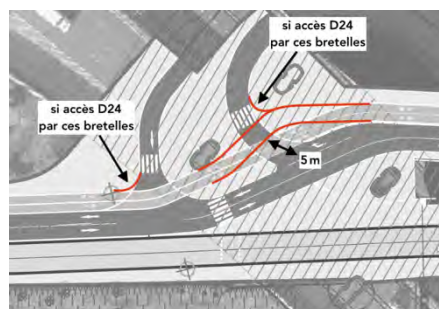


Dans le cas où la liaison devait se faire par les bretelles D30-est→D24-sud et D24-nord→D30, il ne faudra pas oublier d'ouvrir la piste sur ces bretelles (voir paragraphe suivant).

Bretelles D30-est→D24-sud et D24-nord→D30

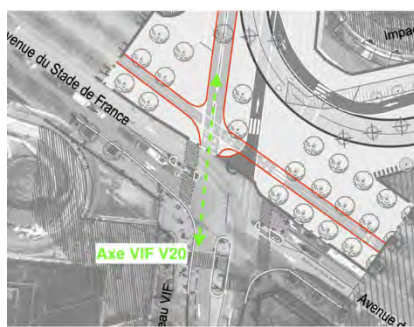
Le tourne-à-droite automobile D30-est→D24-sud peut être fort et poser un problème de sécurité pour la piste cyclable qui traverse. Il y a deux manières de réduire ce risque :

- *en équipant ce tourne-à-droite de feux, pour séparer dans le temps la traversée cyclable et le tourne-à-droite des voitures vers la bretelle ;*
- *en éloignant la traversée cyclable de la sortie automobile d'au moins 5 m pour réduire l'angle mort.*

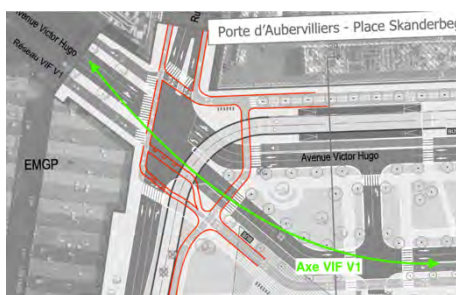


Arrondir les angles

Il faut toujours penser aux angles de giration des cyclistes. Un angle droit n'est pas possible pour un vélo.



Carrefour avenue Victor Hugo/avenue des Magasins Généraux :
croisement VIF V1



Le carrefour de l'avenue Victor Hugo et de l'avenue des Magasins Généraux est un tronçon de l'axe V1. Il est nécessaire d'adoucir les angles de giration et de proposer une traversée plus directe depuis l'avenue Victor Hugo. Il nous semble quand même pertinent de garder la traversée proposée, car elle facilite l'itinéraire pour les cyclistes qui viennent de la rue Anne-Marie Fettier.

Avenue Jeanne d'Arc

L'aménagement actuellement proposé pour la rue Jeanne d'Arc consiste en une unidirectionnelle et une voie partagée par manque de place.

Le tronçon de l'avenue Jeanne d'Arc partagé entre vélos et voitures est :

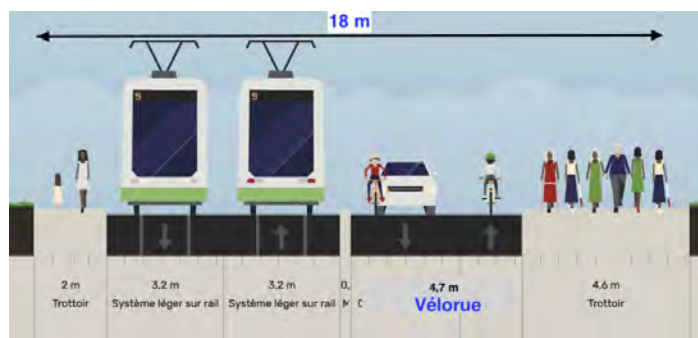
- *un tronçon structurant pour le réseau cyclable, reliant deux point de l'itinéraire,*
- *un tronçon à usage local pour les véhicules motorisés.*

Ainsi, il correspond exactement à la définition d'une vélorue, et mériterait d'être aménagé comme tel. Nous proposons d'enlever la piste cyclable unidirectionnelle, d'élargir la chaussée et de l'aménager en vélorue, en échangeant l'emplacement de la chaussée et du tramway, c'est-à-dire mettre le tramway côté est et la chaussée côté ouest. Il y a plusieurs avantages à cette proposition :

- *le tram aurait un angle de giration plus doux pour le tourne à droite vers l'avenue*

Jeanne d'Arc, ce qui diminuerait les nuisance sonores pour les riverains ;

- *éviter les croisements avec le tramway ;*
- *une meilleure connexion avec la piste cyclable sur la coupe 3 (à côté du lycée Suger), amélioration du confort et de la sécurité des usagers, ainsi qu'une diminution des conflits vélo/piétons car on enlève le croisement avec les piétons au niveau du croisement de la rue du Fort de l'Est.*

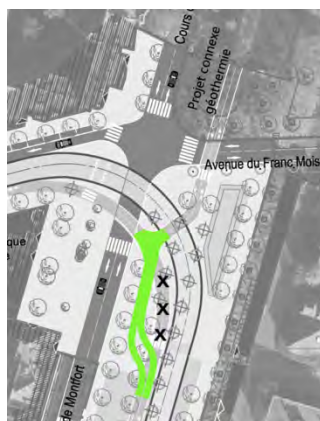


Coupe vélorue Avenue Jeanne d'Arc en regardant vers le sud

La principale difficulté que nous anticipons avec cette proposition est que la ligne de feux de Jeanne d'Arc sur Paul-Vaillant-Couturier devrait être sensiblement reculée, compliquant le phasage du carrefour. Cela pourrait toutefois rester possible avec un phasage minutieux du carrefour (minimisation des temps de dégagement par optimisation très fine en perdant le moins de temps possible pour donner les verts le plus vite possible après le passage du tramway dans le carrefour).

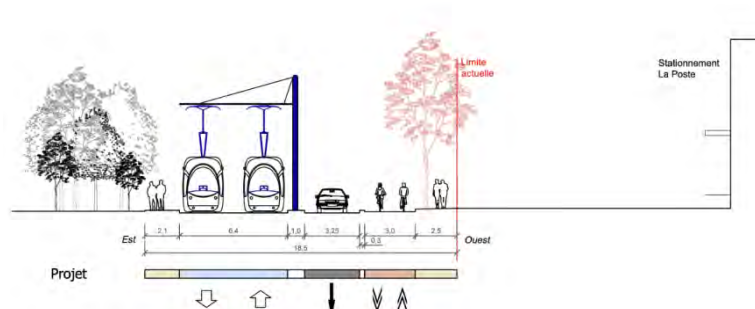
Cours du Ru de Montfort

Il serait favorable de ne pas arriver sur la traversée de la plateforme trame en sortant d'un virage avec le tramway « dans le dos », et de redresser la piste en la décalant plus en amont entre les arbres :

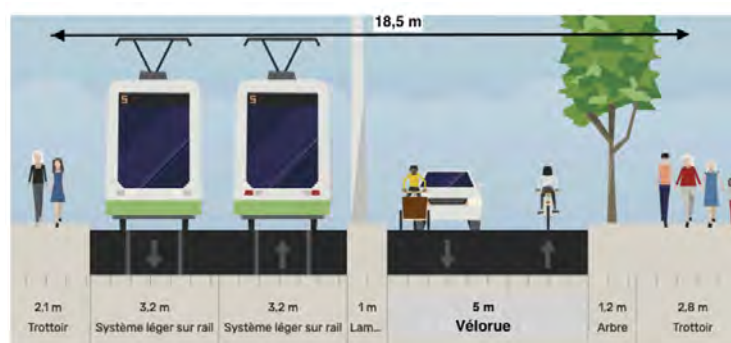


Rue des Fillettes

Le projet d'aménagement cyclable sur la rue des Fillettes comprend actuellement une piste bidirectionnelle adjacente aux façades. Nous proposons de remplacer cette piste cyclable par une vélorue. Cette modification permettrait également de conserver l'alignement des arbres existants et de créer un trottoir plus large et de meilleure qualité. Afin de garantir que le trafic sur la rue des Fillettes ne dépasse pas le seuil réglementaire pour une vélorue, fixé à 2 000 véhicules par jour selon le CEREMA, il pourrait être nécessaire de revoir le plan de circulation et d'inverser le sens de circulation sur une partie de la rue des Fillettes pour éviter le trafic de transit.

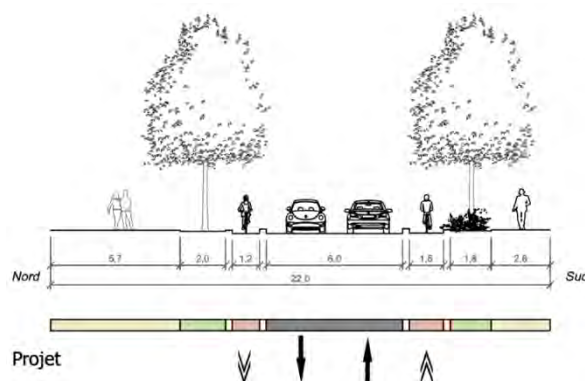


Coupe rue des Fillettes projet IDFM



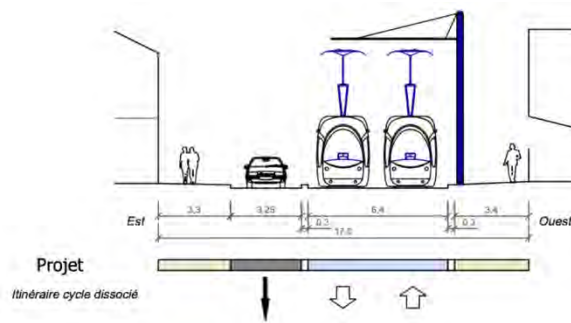
Coupe rue des Fillettes proposition Collectif Vélo Île-de-France

Rue Proudhon



Nous préférons avoir une bidirectionnelle côté sud d'une largeur d'environ 3 m au lieu d'avoir deux unidirectionnelles étroites.

Rue Henri Murger



La cyclabilité de cette rue est mauvaise :

- dans le sens de circulation, la circulation cyclable se fait en mixité sur une chaussée trop étroite (3,25 m) pour dépasser (il en faudrait alors 4), ce qui représente une situation stressante pour les cyclistes, qui peuvent se faire « mettre la pression » par des automobilistes ;
- il n'y a pas de contresens cyclable.

Sur cette courte longueur, il apparaît que le trafic pourrait être modéré et se faire en mixité sur la voie de droite du tram (voie dite banalisée) sans pénaliser la circulation de ce dernier. Cela ouvre la perspective d'autres aménagements sur la chaussée gagnée, telle qu'une piste bidirectionnelle.

Remarques générales

Pas de bordures en travers

Le projet comprend des franchissements de bordures et de caniveaux à chaque traversée. Les bordures délimitent l'espace piéton. Ainsi, il n'y a en principe pas de raison qu'une trajectoire cyclable traverse une bordure, puisqu'un vélo n'a pas à entrer dans un espace piéton.



L'absence de bordure permet également de s'assurer de l'absence de vue. Une vue à zéro est en effet indispensable et a d'autant plus de chances d'être réussie qu'il n'y a pas de bordure. Ces bordures sont encore plus dangereuses lorsqu'elles se trouvent en biais (en courbe) par rapport aux trajectoires. La meilleure solution est de ne pas mettre de bordures en travers du tout, et de simplement faire de la jonction d'enrobé.

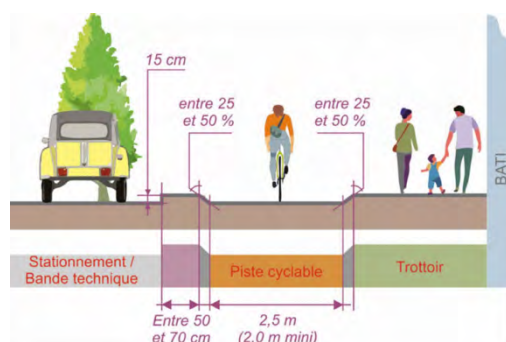
Si une bordure est indispensable, la vue de celle-ci doit être à 0 cm. En particulier, la combinaison de bordures T3-CS2 est à proscrire. Si un caniveau est indispensable, le Cerema préconise l'utilisation de deux bordures CS2 non collées :



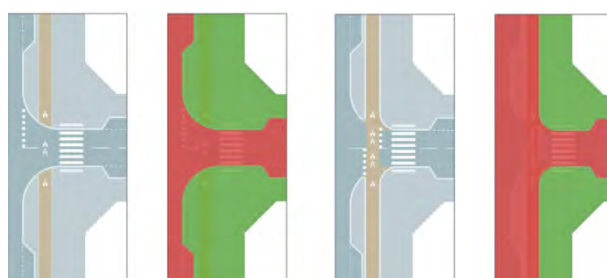
Le Cerema précise cependant bien que le raccordement avec continuité de matériau est à privilégier.

Éviter les conflits d'usages : séparation piéton - cyclistes

Si la différence de couleur est bonne à prendre, elle est insuffisante pour séparer le trottoir et la piste cyclable. La bande de pavés drainants peut remplir son rôle (le retour d'expérience nous le dira), mais partout où elle n'est pas possible, il faut une vue d'au moins 5 cm suivant les préconisations du Cerema :



C'est en particulier le cas aux carrefours. Le revêtement unique sans séparation physique ne fonctionne pas (et n'est pas réglementaire si non détectable par les malvoyants). Par ailleurs, l'emplacement de la bordure de trottoir joue un rôle prépondérant dans l'identification des domaines de voirie. Une même attribution de l'espace avec deux implémentations différentes donne une lecture complètement différente de l'espace et favorise ou réduit les conflits vélos/piétons :



Rayons de courbure des trajectoires cyclables

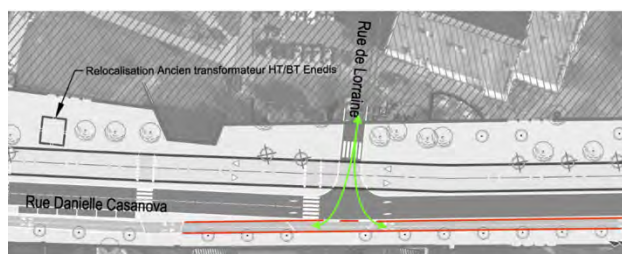
Les rayons de courbure définissent les trajectoires crédibles. Une trajectoire est crédible lorsque les rayons de giration qui la composent sont compris :

- entre 10 et 20 m pour des trajectoires directes.

- entre 3 et 5 m pour des changements de direction.

Ouvertures vers les rues secondaires

Il est nécessaire de toujours faire attention à ce que les cyclistes puissent rejoindre la piste cyclable depuis les rues secondaires.



Exemple: création des ouvertures dans la piste cyclable pour permettre le mouvement vers et depuis la rue de Lorraine.

De plus, il faut faire attention à bien arrondir les bordures pour le mouvement tournant vers les rues secondaires.



Trottoirs traversants

Le projet comprend plusieurs opportunités pour faire des trottoirs traversants. Un trottoir traversant interrompt la rue au lieu du trottoir et de la piste cyclable et offre plus de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes.



Questions :

1. *La commission d'enquête souhaite qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des éléments présentés par le collectif vélo Ile de France :*
 - a. *Améliorer la connexion avec les axes du réseau vélo Île-de-France (VIF) et du réseau métropolitain*
 - b. *Aménager l'avenue Jeanne d'Arc en vélorue*
 - c. *Aménager la rue des Fillettes en vélorue*
 - d. *Enlever les bordures en travers*
 - e. *Éviter les conflits vélo/piétons*
 - f. *Adapter les rayons de giration*
 - g. *Simplifier les itinéraires cyclables vers et depuis des rues secondaires*
 - h. *Aménager des trottoirs traversants*
2. *Merci également d'apporter des réponses aux points soulevés par les autres contributeurs cités ci-dessus, concernant la rue des Fillettes, l'avenue Georges Sand, une connexion à la piste longeant le canal ?*
3. *Quels éléments de réponse pouvez-vous également apporter à la question de la sécurité posée par le développement de la « cyclo logistique »*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**En bref : Les modes actifs**

La conception préliminaire du projet se base sur les principes fondamentaux du réseau Vélo Ile-de-France (VIF) que sont le **confort, la sécurité, la continuité, l'efficacité, la lisibilité et la capacité des cheminements cyclables**, et sur les prescriptions des différents organismes de référence en la matière (CEREMA, associations vélo, etc.). En dehors des instances d'échange propres au réseau VIF, Île-de-France Mobilités a **consulté les associations de cyclistes** lors de la concertation préalable et de la concertation continue du projet. Ces dernières ont analysé très attentivement les principes retenus pour les aménagements cyclables proposés et ont considérablement enrichi et conforté ce volet du projet.

Les échanges sont appelés à se poursuivre dans la suite des études. En effet, en 2023, Ile-de-France Mobilités a signé une nouvelle convention de partenariat avec le Collectif Vélo Ile-de-France qui rassemble 42 associations de Paris, petite et grande couronne. Cette charte encourage et encadre les échanges à différentes étapes des projets d'Ile-de-France Mobilités, sur la conception des aménagements cyclables, des stationnement vélos et d'autres équipements associés. De nouveaux ateliers de travail seront donc organisés dans le cadre des études d'avant-projet.

Ile-de-France Mobilités et ses partenaires se réjouissent ainsi des **retours positifs reçus des usagers du vélo et de l'association Collectif Vélo IDF**, qui indique être globalement satisfaite de la qualité des aménagements proposés et du respect du cahier des charges du VIF. Le détour proposé pour l'itinéraire cyclable par rapport à l'itinéraire tramway semble ainsi acceptable pour les usagers.

Ile-de-France Mobilités prend bonne note des **améliorations proposées** par les usagers vélos et les associations, et les prendra en compte dans la mesure du possible en **phase de conception détaillée**, pour garantir le succès et la qualité de l'ensemble du projet.

Par ailleurs, il est intéressant de rappeler qu'un **Organisme Certifié Agréé (OQA)** procédera à l'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation du T8 Sud, y compris

en termes d'insertion, sur la **sécurisation des itinéraires des modes actifs au droit du système de transport.**

Ile-de-France Mobilités confirme que les cycles pourront continuer de circuler sur la **rue des Fillettes**, à vitesse réduite, pour la desserte locale du Campus Condorcet et ses alentours et que l'aménagement cyclable proposé sur l'**avenue George Sand** sera indépendant de la chaussée. Les connexions avec la piste cyclable longeant le canal seront approfondies en études de conception détaillée. La largeur des aménagements cyclables prévus par le projet permettra la circulation des **cycles à grand gabarit.**

Question :

1. La commission d'enquête souhaite qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des éléments présentés par le collectif vélo Ile de France :
 - a. Améliorer la connexion avec les axes du réseau vélo Île-de-France (VIF) et du réseau métropolitain

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet crée un **itinéraire cyclable continu** le long du tracé du T8Sud bien que dissociée du tracé du tramway entre les stations *La Plaine Stade de France* et *Front Populaire*. Par ailleurs, les nouvelles voies cyclables au maillage du réseau Vélo Île-de-France, en contribuant à la réalisation de 3 voies du Vélo Île-de-France sur les axes suivants :

- V1 - Le Mesnil-Aubry – Arpajon : avenue Paul Vaillant Couturier à Saint-Denis et avenue de la Porte d'Aubervilliers / avenue Victor Hugo (RN301) à Aubervilliers ;
- V20 - Grande Ceinture : avenue/Rue Francis de Pressensé (RD30) à Saint Denis ;
- V10 - Petite Ceinture : boulevard Macdonald, à Paris.

Ile-de-France Mobilités partage le souhait du Collectif Vélo de proposer des connexions de qualité entre les axes du réseaux VIF et les axes du réseau métropolitain.



Figure 111 - Synthèse des aménagements cyclables du T8Sud et lien avec le réseau VIF (Dossier d'enquête, 2024)

Les aménagements cyclables et les connexions avec les axes du VIF seront précisés en phase de conception détaillée. Les préconisations du Collectif Vélo et des différents prescripteurs en la matière (CEREMA, etc.) seront bien prises en compte. Notamment sur le réseau VIF, et tel que souligné par le Collectif Vélo, cette attention se portera notamment au niveau des carrefours avec les sections du VIF suivantes :

- rue Danielle Casanova et avenue Paul Vaillant Couturier Est ;

- rue Francis de Pressensé Ouest et avenue Francis de Pressensé Est ;
- rue d'Aubervilliers et avenue Victor Hugo Nord ;
- boulevard Ney et boulevard Macdonald Est.

En outre, un organisme qualifié agréé (OQA) indépendant procédera à l'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation du projet T8Sud. L'évaluation portera entre autres sur la thématique de l'insertion urbaine du tramway et donc sur la **sécurisation des itinéraires des modes actifs au droit du système de transport**.

Question :

1. La commission d'enquête souhaite qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des éléments présentés par le collectif vélo Ile de France :
 - a. Aménager l'avenue Jeanne d'Arc en vélorue

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Sur la partie Nord de la rue Jeanne d'Arc à Saint-Denis, la largeur globale disponible ne permet pas d'insérer des aménagements en site propre pour les cycles dans les deux sens. Le projet d'aménagement prévoit :

- Sens montant vers le Nord : insertion des cycles sur la voie de circulation de 3,50 m – **de type vélorue** possible à cause du trafic routier réduit grâce aux modifications du plan de circulation induites par le projet ;
- Sens descendant vers le Sud : insertion d'une piste cyclable unidirectionnelle entre la plateforme tramway et le trottoir d'une largeur de 1,50 m hors bordure, représentant une opportunité d'implantation du fait de la contrainte de défense incendie de l'immeuble positionnant la plateforme tramway à 5 m de la façade Ouest.

Une partie de l'axe avait donc fait l'objet d'une proposition de vélorue, mais dans un sens uniquement pour des raisons de sécurité du fait de la faible largeur de la voirie maintenue et de la plateforme tramway voisine.

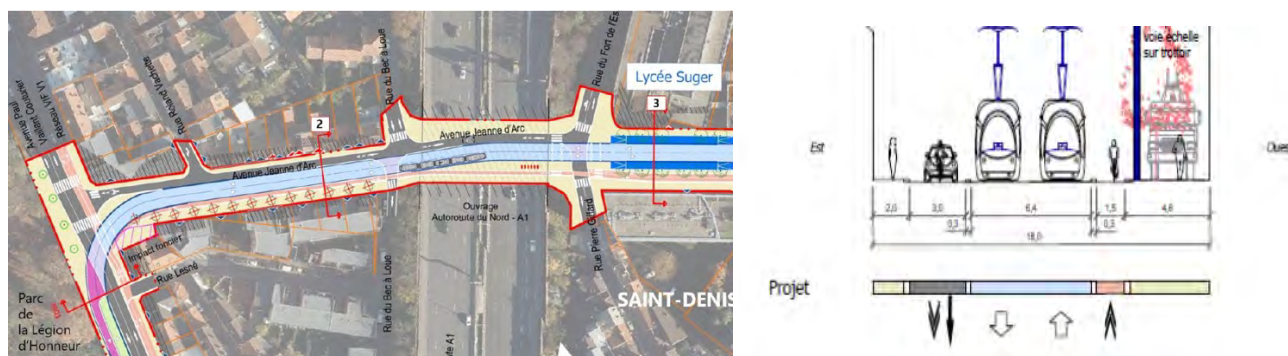


Figure 112 : Insertion du T8Sud dans la rue Jeanne d'Arc (plan d'insertion et coupe n°2, Dossier d'Enquête 2024)

La proposition du Collectif Vélo IDF consiste à insérer le tramway du côté Est de la rue et la chaussée du côté Ouest, en l'élargissant pour l'aménager en vélorue. **Cette solution a bien été étudiée dans les études préliminaires.** Néanmoins, l'insertion du tramway côté Est pose la question de la gestion et/ou du maintien de la desserte des nombreuses entrées charretières présentes sur la section de l'avenue au Nord de l'ouvrage, et dont l'entrée ou la sortie nécessite une manœuvre en marche arrière. Or ce genre de manœuvre nécessite une bonne visibilité du conducteur, et est à réaliser en dehors de la plateforme tramway pour éviter tout risque de collision.



Figure 113 - Avenue Jeanne d'Arc – Etat existant – Présence de nombreuses entrées charretières côté Est de l'axe, dont l'entrée ou la sortie nécessite une manœuvre en marche arrière.

Ainsi, afin de préserver les accès riverains sur le côté Est de l'avenue Jeanne d'Arc, et d'assurer la sécurité des usagers et des riverains, l'insertion de la plateforme de tramway côté Ouest a été privilégiée.

Néanmoins, Ile-de-France Mobilités prend note des propositions du Collectif Vélo, les aménagements cyclables sur l'avenue Jeanne d'Arc seront approfondis dans les études ultérieures de conception afin de rechercher des optimisations.

Question :

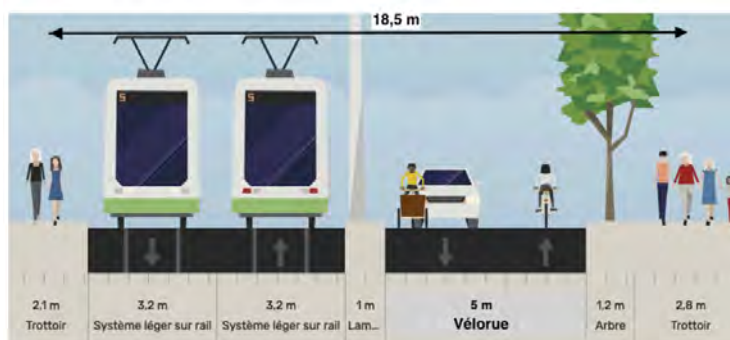
1. La commission d'enquête souhaite qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des éléments présentés par le collectif vélo Ile de France :
 - c. Aménager la rue des Fillettes en vélorue

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Proposition du Collectif Vélo Ile de France

Le projet d'aménagement cyclable sur la rue des Fillettes comprend actuellement une piste bidirectionnelle adjacente aux façades. Nous proposons de remplacer cette piste cyclable par une vélorue. Cette modification permettrait également de conserver l'alignement des arbres existants et de créer un trottoir plus large et de meilleure qualité. Afin de garantir que le trafic sur la rue des Fillettes ne dépasse pas le seuil réglementaire pour une vélorue, fixé à 2 000 véhicules par jour selon le

CEREMA, il pourrait être nécessaire de revoir le plan de circulation et d'inverser le sens de circulation sur une partie de la rue des Fillettes pour éviter le trafic de transit.



Coupe rue des Fillettes proposition Collectif Vélo Île-de-France

Proposition d'aménagement d'une vélorue sur la partie de la rue des Fillettes dans le secteur des EMGP

La proposition émise par le collectif Vélo Ile-de-France concerne l'aménagement d'une vélorue uniquement sur la partie de la rue des Fillettes au sein de EMGP à Aubervilliers (gestionnaire ICADE), localisée au Sud de la place du Front Populaire, en lieu et place de la piste bidirectionnelle envisagée.

Cette solution sera étudiée et approfondie lors des études ultérieures de conception afin d'optimiser en particulier l'aménagement envisagé sur cet axe et permettre la conservation de l'alignement d'arbres en rive Ouest devant le parking de La Poste, et de créer un trottoir plus large à l'Ouest, voire de permettre un meilleur équilibre entre les trottoirs des deux côtés.

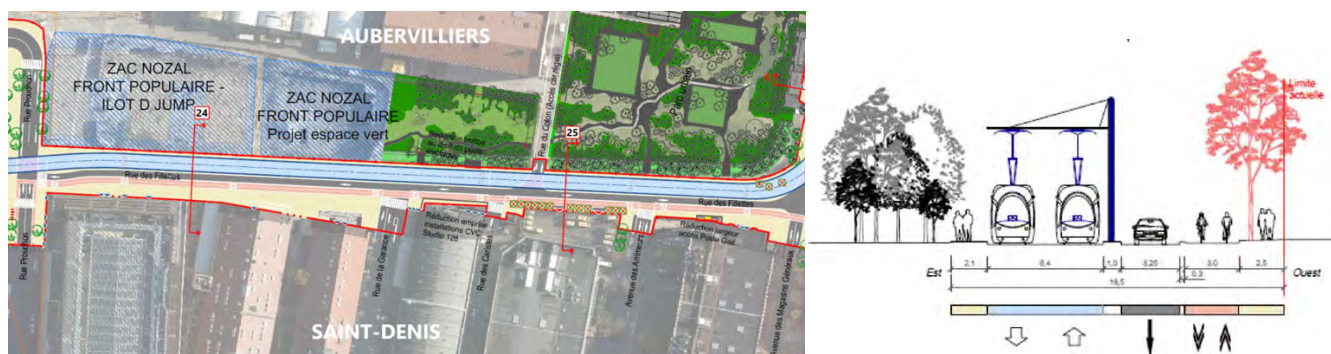


Figure 114 – Projet T8Sud – Rue des Fillettes au sein des EMGP - Insertion et coupe n°25 (Dossier d'Enquête, 2024)

Proposition d'inverser le sens de circulation sur une partie de la rue des Fillettes pour éviter le trafic de transit

Une réflexion est menée par ICADE pour revoir le plan de circulation du secteur « Magasins Généraux » pour une mise en œuvre à court terme (volonté ICADE de contraindre et réguler les flux), au niveau notamment des trois rues débouchant aujourd'hui sur la rue des Fillettes (avenue des Chableurs, rue des Caristes et avenue des Arimeurs), ainsi que la rue des Céréales et la rue des Fillettes. Cette réflexion en cours est présentée sur l'illustration ci-après.

Ce plan de circulation projeté par ICADE est conservé par le projet T8Sud avec notamment la rue des Fillettes en sens unique Sud>Nord, la voirie située à l'Ouest de la plateforme, soit dans le sens de

circulation de la voie tramway opposée (nécessitant une surlargeur d'1 m entre la voirie et plateforme tramway).

Afin de limiter le trafic de transit sur la rue des Fillettes, un nouveau travail sur ce plan de circulation sera approfondi en phase d'étude de conception détaillée, en collaboration avec ICADE et Plaine Commune pour confirmer ou non cette possible orientation.

Plan de circulation actuel



Modification du plan de circulation à l'étude par ICADE



Figure 115 - Evolution du plan de circulation dans le secteur « Magasins Généraux » - Modifications à l'étude par ICADE qui seraient conservées par le projet T8Sud (gauche - plan de circulation actuel, droite - plan projeté)

NOTA : L'avenue des Arimeurs dispose d'une entrée et d'une sortie (notées « E » et « S » sur le plan ci-dessus) d'un parking souterrain accessible aux poids-lourds, avec une arrivée des camions depuis la rue des Céréales à l'Ouest.

Question :

1. La commission d'enquête souhaite qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des éléments présentés par le collectif vélo Ile de France :
 - d. Enlever les bordures en travers

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités partage les préoccupations du Collectif Vélo IDF de sécuriser les traversées des cycles au droit des carrefours, cela fait partie des principes directeurs de l'aménagement des pistes cyclables du projet.

La représentation en plan, disponible dans le dossier d'enquête, est de niveau étude préliminaire et ne préjuge pas du nivellement qui sera mis en œuvre par la suite. En phase de conception détaillée, Ile-de-France Mobilités veillera à prendre en compte les préconisations du Collectif Vélo IDF et du CEREMA d'éviter les bordures en travers d'un cheminement cyclable.

Question :

1. *La commission d'enquête souhaite qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des éléments présentés par le collectif vélo Ile de France :*
 - e. *Éviter les conflits vélo/piétons*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'aménagement des pistes cyclables du projet T8 Sud doit répondre à l'objectif de **lisibilité des aménagements et partage de l'espace entre cycles / piétons / voitures, de sécurisation et de séparation des espaces réservés aux piétons et cycles.**

Le maître d'ouvrage partage l'analyse du Collectif Vélo IDF sur l'importance de traitement du revêtement, des séparations physiques et bordures de trottoir. Ces choix techniques détaillés n'ont pas encore été établis à ce stade et seront stabilisés lors des études de conception détaillées, en concertation avec les partenaires concernés et dans le respect des prescriptions du territoire en la matière afin d'assurer une cohérence d'aménagement sur les secteurs traversés.

Les préconisations du Collectif Vélo et autres organismes pour éviter les conflits d'usages, notamment entre piétons et cycles, seront prises en compte dans la conception détaillée des aménagements.

Question :

1. *La commission d'enquête souhaite qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des éléments présentés par le collectif vélo Ile de France :*
 - f. *Adapter les rayons de giration*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités partage l'analyse du Collectif Vélo IDF sur l'importance d'établir des cheminements cyclables avec des trajectoires crédibles, et notamment des rayons de giration réalistes (ex : un vélo ne tourne pas en angle droit). Les principes d'aménagements du T8Sud devront répondre aux exigences de qualité, de confort et de sécurité d'usage promues par différents organismes (CEREMA, Collectif Vélo IDF, etc.).

Ile-de-France Mobilités souligne que les plans d'insertion du T8 Sud présentés dans le dossier d'enquête restent encore schématiques sur certains aspects, en particulier sur la représentation de certaines connexions ou angles de giration cyclables.

Les aménagements cyclables seront approfondis et précisés en plan et en coupe dans la phase d'études ultérieures de conception qui tiendront compte de ces préconisations afin d'optimiser les girations des pistes cyclables.

Question :

1. La commission d'enquête souhaite qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des éléments présentés par le collectif vélo Ile de France :
 - g. Simplifier les itinéraires cyclables vers et depuis des rues secondaires

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités partage l'analyse du Collectif Vélo IDF sur l'importance des liaisons avec les cheminements cyclables existants, et notamment de bien connecter les pistes cyclables aux rues adjacentes : ouverture dans la piste cyclable pour permettre le mouvement depuis / vers les rues adjacentes, arrondissement des bordures pour les mouvements tournants vers les rues secondaires, etc. Les principes d'aménagements du T8Sud devront répondre aux exigences de qualité, de confort et de sécurité d'usage promues par différents organismes (CEREMA, Collectif Vélo IDF, etc.).

Ile-de-France Mobilités souligne que les plans d'insertion du T8Sud présentés dans le dossier d'enquête restent encore schématiques sur certains aspects, en particulier sur la représentation de certaines connexions ou angles de giration cyclables.

Les aménagements cyclables seront approfondis et précisés en plan et en coupe dans la phase d'études ultérieures de conception qui tiendront compte de ces préconisations afin d'optimiser la connexion avec les rues adjacentes.

Question :

1. La commission d'enquête souhaite qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des éléments présentés par le collectif vélo Ile de France :
 - h. Aménager des trottoirs traversants

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme suggéré par le Collectif Vélo, un trottoir traversant, c'est-à-dire qui interrompt la rue au lieu du trottoir et de la piste cyclable, offre plus de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes.

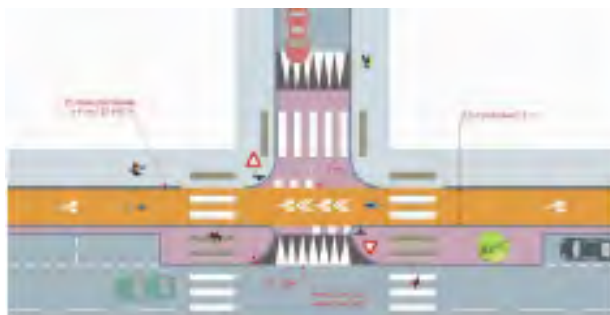


*Figure 116 : Aménagement d'un plateau / trottoir traversant
(Source : CEREMA, illustration du dossier d'enquête)*

Le projet comprend plusieurs opportunités pour réaliser des trottoirs traversants, tel qu'identifiés dans le dossier d'enquête :

- **Rue Danielle Casanova à Saint Denis** : la gestion des rues débouchant sur la Casanova depuis le Sud-Ouest est proposée sous la forme d'un plateau / trottoir traversant,
- **Rue des Fillettes au Sud de la place du Front Populaire, au sein du secteur des EMGP** : la gestion des rues débouchant sur la rue des Fillettes depuis l'Ouest est proposée sous la forme d'un plateau / trottoir traversant.

L'objectif de ces trottoirs traversants est double : marquer la priorité des cycles et piétons sur les véhicules arrivant perpendiculairement, et réduire la vitesse de ces derniers.

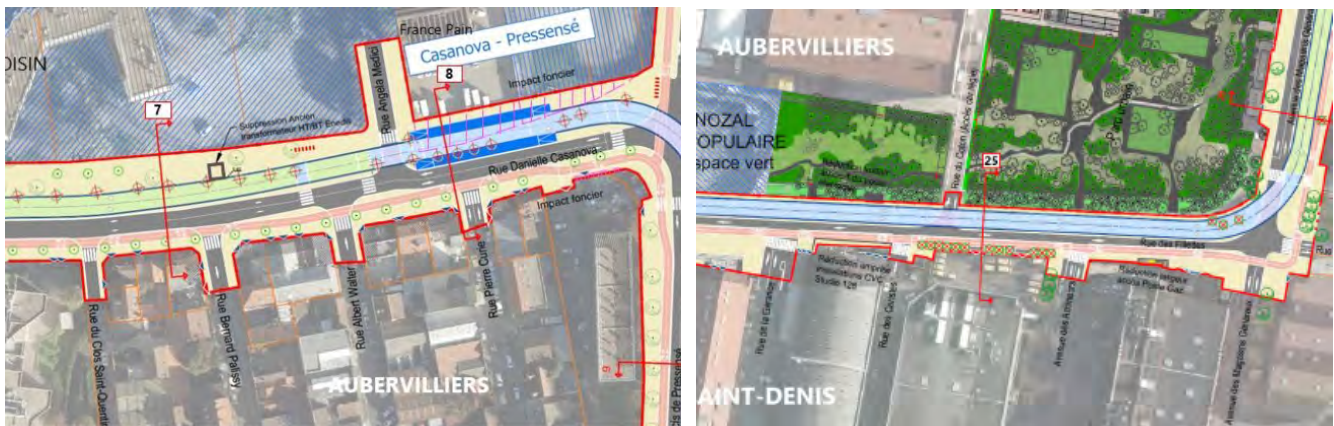


Figure 117 – Projet T8Sud plan d'insertion des secteurs où l'aménagement de plateaux traversants a été envisagé (Dossier d'Enquête, 2024)

Les aménagements cyclables seront approfondis et précisés en plan et en coupe dans la phase d'études ultérieures de conception et l'opportunité de mise en œuvre de trottoirs traversants pourra être questionnée pour des secteurs non encore envisagés.

Question :

2. Merci également d'apporter des réponses aux points soulevés par les autres contributeurs cités ci-dessus, concernant la rue des Fillettes, l'avenue Georges Sand, une connexion à la piste longeant le canal ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Contributions du public

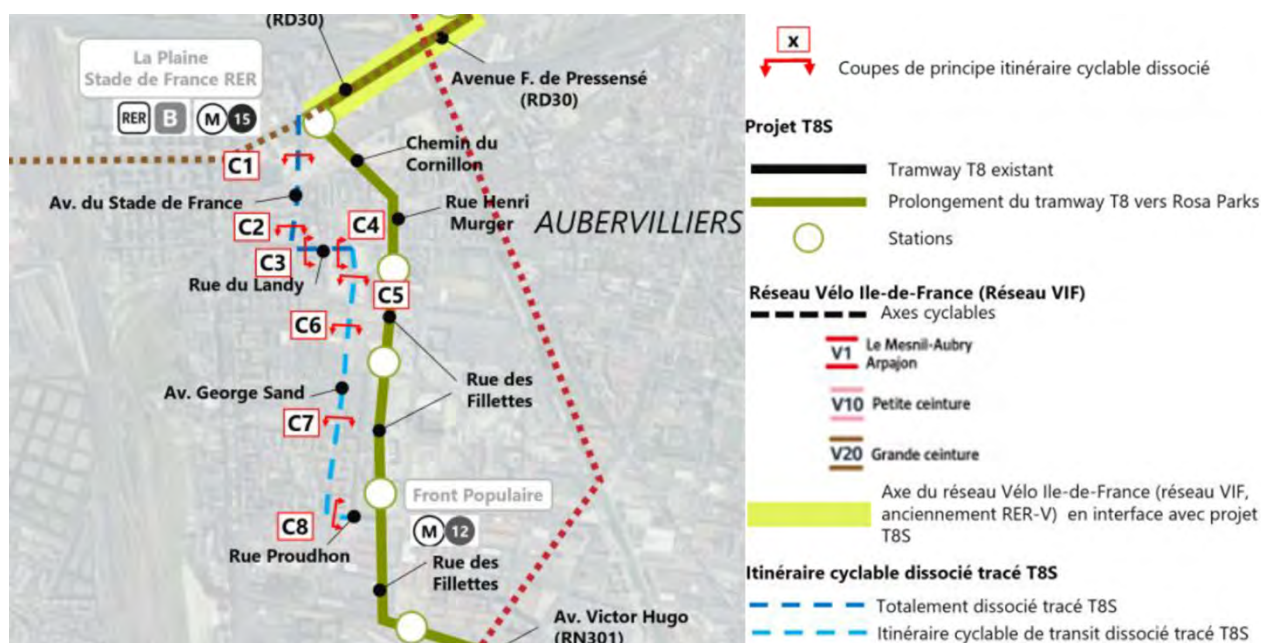
« Étant résident depuis plusieurs années du quartier, je constate que les cyclistes utilisent vraiment très régulièrement le trottoir très large qui longe le campus Condorcet, rue des Fillettes. Je vois dans les plans qu'une piste cyclable sera créée sur la rue parallèle à la rue des Fillettes. Il est clairement évident que les étudiants, enseignants, personnels de l'université et les riverains utilisent leur vélo ou trottinette et circuleront encore sur les espaces piétons longeant le campus, et non la piste cyclable de la rue d'à côté. D'autant plus que pour la majorité du flux reliant Paris, le chemin naturel est bien de descendre la rue des Fillettes et de passer à travers le parc des studios TV. Je trouverais donc très pertinent d'intégrer la voie cyclable à la rue des Fillettes et non l'avenue George Sand. Par ailleurs, les piétons y sont plutôt peu nombreux, des espaces piétons très grands ne sont donc a priori pas nécessaire. (obs@29)

Les acteurs locaux ont acté leur volonté de pacification d'une majeure partie de la rue des Fillettes le long du Campus Condorcet, sur la section comprise entre la rue Amilcar Cabral et la place du Front Populaire, par la **réalisation d'un secteur piéton apaisé**. Ce projet nécessite ainsi la mise en œuvre en parallèle d'un axe de transit rapide sur la rue George Sand pour les cycles souhaitant traverser rapidement le secteur, sans s'y arrêter. Cet itinéraire a reçu l'avis favorable des élus et des associations des cyclistes.

Néanmoins, les cycles pourront continuer de circuler sur la rue des Fillettes, à vitesse réduite, pour la desserte locale du Campus Condorcet et ses alentours.

« Veiller à ce que la piste cyclable sur l'avenue George Sand soit complètement séparée du reste de la chaussée, de la rue du Landy jusqu'à la place du Front Populaire, car les aménagements actuels servent d'espace de stationnement sauvage (obs@27) »

L'aménagement cyclable de l'itinéraire dissocié du T8 Sud et présenté dans le dossier d'enquête propose justement sur les différentes sections de l'avenue George Sand, à Saint Denis, de **regrouper les cycles à l'Est en les séparant de la chaussée comme détaillé ci-après, permettant de répondre au point soulevé par le contributeur**.



L'aménagement cyclable existant sur l'avenue George Sand est constitué d'une piste et d'une bande cyclable (au Nord) et de deux bandes cyclables (au Sud), latérales et de largeur réduite. L'accès au stationnement du côté coupe l'itinéraire cyclable et ne permet pas la réalisation d'un aménagement dissocié.



Figure 119 : Aménagements cyclables avenue George Sand existants (gauche – au Nord, droite – au Sud)

Le projet d'itinéraire vélo dissocié du T8 Sud propose :

- pour la section Nord (section existante et barreau de connexion projeté avec la partie Sud), la création d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3m à l'Est le long de la noue. L'aménagement urbain côté Ouest sera ainsi conservé (plantation avec stationnement et chaussée) ;
- pour la partie Sud, la réalisation de deux pistes cyclables de 2 m de part et d'autre de l'alignement d'arbres conservé côté Est.



Figure 120 - Itinéraire cyclable dissocié – Avenue George Sand Nord - Coupe projet n°C5 (Dossier d'Enquête, 2024)

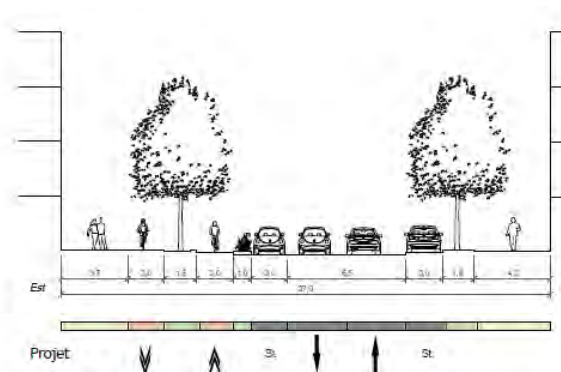


Figure 121- Itinéraire cyclable dissocié – Avenue George Sand Sud - Coupe projet n°C7 (Dossier d'Enquête, 2024)

« Le boulevard du Landy pourrait également être réaménagé afin de relier la nouvelle piste cyclable suivant le tracé du tram à la piste cyclable longeant le canal Saint Denis. Idem entre Front Populaire et le canal. Cela étendrait le réseau cyclable et permettrait de plus grandes connexions avec le secteur de La Villette, Pantin. Le Campus Condorcet n'en serait que mieux desservi. (obs@30)

Concernant les liaisons avec la piste cyclable longeant le canal Saint-Denis côté Est :

- **Sur la rue du Landy**, le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis développe dans le cadre de la Stratégie cyclable du Département un projet d'aménagement cyclable qui **reliera l'itinéraire dissocié sur l'avenue du Stade de France / Rue du Landy / Rue George Sand et l'Est du canal Saint-Denis** ;
- **Deux itinéraires entre le secteur Front Populaire et le canal** figurent également au Schéma directeur des itinéraires cyclables de Plaine Commune.

Ces aménagements ne seront néanmoins pas directement pris en charge par le projet T8Sud mais les **interfaces/connexions** avec les réseaux cyclables du T8 Sud devront faire l'objet d'une attention toute particulière lors des études de conception ultérieures.



Figure 122 - Schéma directeur des itinéraires cyclables de Plaine Commune (Source : Plaine Commune, 2011)

Question :

3. *Quels éléments de réponse pouvez-vous également apporter à la question de la sécurité posée par le développement de la « cyclo logistique »*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les aménagements cyclables sur le tracé du T8Sud sont conçus de manière à être les plus confortables possibles tout en prenant en compte les contraintes d'insertion présentes sur le tracé. La largeur des aménagements cyclables prévus par le projet permettra la circulation aisée des cycles à grand gabarit (cargo, triporteur, biporteur, longtail) : la largeur minimale d'un aménagement sur le tracé sera de **1,50 mètre** là où un cycle à grand gabarit mesure moins d'un mètre de large. **Le réseau VIF, avec son gabarit de 4 m**, offre un cheminement très confortable à ses usagers, hors dérogations nécessaires obtenues en raison du gabarit disponible dans la rue.

Les dépassements restent néanmoins à réaliser avec précaution par les cyclistes.

Contributions des partenaires : les modes actifs

Région Île-de-France

Le réseau vélo Île-de-France (VIF) est un réseau cyclable à haut niveau de service à l'échelle de la région. Les principes fondamentaux du VIF sont le **confort, la sécurité, la continuité, l'efficacité, la lisibilité et la capacité**. Son objectif est de permettre à tous les types de cyclistes (expérimentés, débutants, familles, etc.) de pouvoir se déplacer quotidiennement à vélo. Il est composé de onze lignes pour un linéaire total de 750 km, réalisé en deux phases.

Ce réseau structurant régional est complété par les Véloroutes inscrites au schéma national des Véloroutes (sept lignes, 815 km). Le réseau structurant vélo régional est complété par un réseau complémentaire comprenant :

- les itinéraires des plans vélo départementaux, qui reprennent pour partie des itinéraires retenus au PDUIF 2010-2020 mais non réalisés,
- les itinéraires du Plan vélo métropolitain (huit lignes, 200 km).

Le Département mène une réflexion sur l'axe VIF V20 de la RD30 entre l'Avenue du Président Wilson (RD931) à Saint-Denis et le Carrefour des Six Routes à la Courneuve, en veillant aux interfaces avec les projets du T8 Sud et de Pôle Gare Stade de France - La Plaine. Pour la section entre le carrefour de l'avenue du Stade de France et la RD931, un des scénarios projette l'aménagement d'une piste bidirectionnelle sur la rive nord afin d'assurer une continuité avec la piste prévue aux abords du T8, jusqu'à la RD931. Idem pour l'avenue Francis de Pressensé (RD30) à l'est du carrefour avec la rue Danielle Casanova. L'ambition est de réduire autant que possible les changements de rive pour garantir une liaison cyclable efficace et confortable.

Concernant la remarque du Collectif Vélo sur l'accès cyclable entre la RD30 et la RD24, le lien pourrait effectivement se faire via la piste bidirectionnelle qui a été aménagée en 2024 sur la bretelle RD30 ouest, monnayant l'ajout d'une traversée de la plateforme de tram. La prise en compte des autres retours du Collectif Vélo sur l'arrondissement des angles, le décalage à 5m des traversées cyclables pour réduire les angles morts, l'aménagement des trottoirs traversant là où cela est possible, la meilleure distinction des espaces piétons et vélo, l'ouverture des pistes pour permettre l'accès depuis les rues secondaires ou la suppression de bordures en travers devrait considérablement améliorer la qualité des aménagements cyclables.

Département de la Seine-Saint-Denis

Au travers de sa politique « **route départementale 100% cyclable** », le département développe un réseau cyclable sur ses voiries et travaille en partenariat avec ses partenaires (ville et EPT) pour un maillage complet du réseau cyclable.

Avec l'augmentation de la part modale cyclable (l'objectif de part modale de l'Etat et des collectivités est de 12% à l'horizon 2030), la prise en compte des interfaces piéton/vélo est la priorité dans la conception des aménagements cyclables, avec un travail sur les revêtements (les couleurs), sur les intersections et traversées de voiries et arrêts des projets d'aménagements sur les trottoirs.

La réalisation de trottoir traversant sur les voiries adjacentes aux voiries départementales est incluse dans les schémas d'aménagements, à chaque fois que la situation est possible.

Le recours à la **cyclo-logistique** est pertinent pour la livraison de colis de petit volume. Elle contribue à la décarbonation des marchandises, donc à la lutte contre la pollution atmosphérique et sonore, et permet de redistribuer l'espace public en faveur des piétons et de le végétaliser grâce à la réduction des largeurs de voiries et des zones de livraison.

A noter que le *Panorama de la cyclo-logistique 2023, Les Boîtes à vélo* préconise 2,5 m pour une piste unidirectionnelle et 4 m pour une piste bidirectionnelle adapté au vélo-cargo. L'implantation et la forme du mobilier urbain devront être correctement analysées afin de ne pas créer de risques d'accidents. De même une réglementation adaptée devra être mise en œuvre pour diminuer la vitesse autorisée dans les secteurs fréquentés par de nombreux piétons.

Ville de Paris

Le projet prête une attention particulière à la qualité des aménagements cyclables et à l'amélioration du maillage des pistes. A Paris, les aménagements cyclables vont être renforcés, notamment avec la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté Ouest de l'Avenue de la Porte d'Aubervilliers. A l'Est, il est prévu d'aménager une piste unidirectionnelle jusqu'à la place Skanderbeg puis de créer une piste bidirectionnelle permettant de rejoindre à la fois la rue Anne-Marie Fettier et l'avenue des Magasins Généraux.

En somme, avec une piste bidirectionnelle à l'Ouest et une piste unidirectionnelle puis bidirectionnelle à l'Est, l'avenue deviendra un itinéraire majeur pour les cyclistes.

Ces parcours pourront se poursuivre vers le Nord, en direction de l'avenue des Magasins Généraux, où une piste bidirectionnelle est prévue en traversée du projet T8 Sud, et vers le Sud, en rejoignant la rue d'Aubervilliers déjà équipée d'une piste bidirectionnelle.

Il est également prévu de reconstituer les deux pistes unidirectionnelles sur le boulevard Macdonald afin d'assurer la continuité cyclable sur le boulevard des Maréchaux.

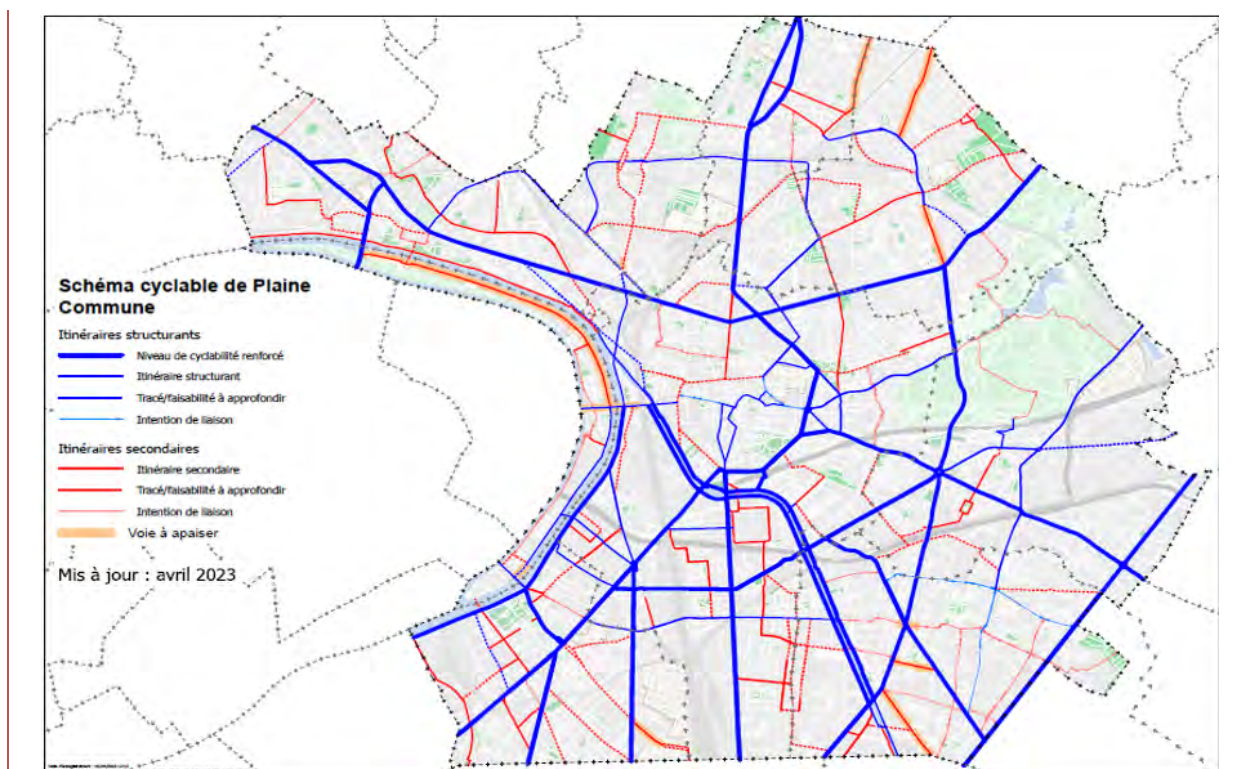
L'objectif est ainsi de renforcer l'accès aux modes actifs grâce à la mise en œuvre d'aménagements cyclables lisibles, continus et sécuritaires.

Les pistes cyclables sont également indispensables au développement de la cyclo logistique, elles permettent de réaliser un trajet direct, le long des grands axes, de manière sécurisée. Elles permettent aux livreurs en vélo cargo de contourner la circulation motorisée congestionnée. Des mobiliers de stationnement adaptés seront prévus, avec concertation avec les acteurs professionnels locaux.

Plaine Commune

Construit avec l'ensemble des Villes de Plaine Commune et avec le concours des associations vélo du territoire, le nouveau Schéma cyclable prévoit, d'ici 2025, l'aménagement de quelque 260 km d'itinéraires cyclables, dont les franchissements emblématiques Urbain Pleyel et Franc Moisin à Saint-Denis dès demain.

Il s'agit d'abord de 40 kilomètres d'itinéraires structurants traversant Plaine Commune et destinés à faciliter les déplacements dans l'agglomération parisienne, mais aussi de 110 kilomètres d'itinéraires visant à améliorer les déplacements entre les villes du territoire. Ces parcours seront tous supportés par des aménagements cyclables, proposant chacun des niveaux de service élevés en termes de confort et de sécurité, séparés physiquement des flux motorisés. S'ajoutent à ces aménagements des itinéraires secondaires permettant la desserte entre villes et entre quartiers à partir des itinéraires principaux.



Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête note avec satisfaction que dans ses réponses, la maîtrise d'ouvrage analyse chacune des propositions. Elle apprécie favorablement son engagement à prendre en compte dans la conception détaillée des aménagements les préconisations du Collectif Vélo et autres organismes pour éviter les conflits d'usages, notamment entre piétons et cycles. Cette décision s'inscrit dans le droit-fil de la convention de partenariat signé en 2023 avec le Collectif Vélo Ile-de-France qui rassemble 42 associations de Paris, petite et grande couronne. Cette charte encourage et encadre les échanges à différentes étapes des projets d>IDFM sur la conception des aménagements cyclables, des stationnement vélos et d'autres équipements associés. De nouveaux ateliers de travail seront donc organisés dans le cadre des études d'avant-projet. IDFM apporte par ailleurs d'autres précisions : elle confirme que les vélos pourront continuer de circuler sur la rue des Fillettes, à vitesse réduite, pour la desserte locale du Campus Condorcet et ses alentours et que l'aménagement cyclable proposé sur l'avenue George Sand sera indépendant de la chaussée. Les connexions avec la piste cyclable longeant le canal seront approfondies en études de conception détaillée. La largeur des aménagements cyclables prévus par le projet permettra la circulation des cycles à grand gabarit.

La Région, le département de Seine-Saint-Denis, Paris et Plaine Commune ont chacun apporté d'intéressantes contributions sur le réseau vélo Île-de-France (VIF), complété par les Véloroutes inscrites au schéma national des Véloroutes, par les plans vélo départementaux, par le Plan vélo métropolitain, par les nouveaux aménagements cyclables du nord-est parisien et le nouveau Schéma cyclable de Plaine Commune, ainsi que sur la cyclo-logistique qui sera encouragée.

Synthèse du thème 4

La commission rappelle que le projet vise à offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle. Par ailleurs, un des objectifs affichés d'IDFM est de contribuer à la progression des modes actifs (marche et vélo).

L'insertion d'un tramway dans un contexte urbain tel que celui du T8 Sud génère des compromis sur l'espace attribué aux autres fonctions urbaines qui cohabitent sur la voirie. La circulation des modes actifs et la préservation du patrimoine arboré ont été privilégiées plutôt que la circulation routière et le stationnement des véhicules.

La commission d'enquête crédite IDFM d'un travail approfondi pour limiter les impacts en termes de circulation routière et de stationnement. Certains secteurs connaîtront une dégradation de leur situation, alors que le projet de T8 entraînera une baisse globale du trafic au droit de son tracé. Il appartiendra aux gestionnaires de voirie d'adapter leurs plans de circulation.

Elle attire l'attention sur l'accès des poids-lourds au site France Pain, à Saint-Denis. L'option retenue aujourd'hui n'apparaît pas satisfaisante à la commission d'enquête qui encourage la poursuite des réflexions pour en améliorer l'accessibilité.

Enfin les itinéraires cyclistes donnent satisfaction aux usagers du vélo. La maîtrise d'ouvrage indique que les propositions d'amélioration seront prises en compte. La commission d'enquête s'en félicite.

Thème 5 : L'offre de service

40 % des contributions portent ce thème, qui regroupe l'intermodalité (interconnexions et offre de bus) et l'exploitation de la ligne (fréquence des rames, horaires et tarification).

➤ Intermodalité

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par des questions posées par la commission d'enquête

L'extension sud du T8 est presque unanimement attendue par les contributeurs, son tracé devant permettre un maillage bien plus important avec les modes de transports lourds (RER B et E, métros lignes 12, 15 à venir), tramway T3b, désenclavant ainsi des territoires isolés, et accompagnant leur rénovation.

Certains proposent, sans attendre la mise en service du T8 au sud, le prolongement de lignes du bus existantes Nord Sud pour désenclaver Aubervilliers.

La desserte en bus est par ailleurs interrogée : que vont devenir les lignes existantes, quels impacts sur leurs pérennité, trajet ?

Des points d'attention sont exprimés : par rapport à la desserte de certains quartiers et au maintien des lignes reliant la banlieue à Paris.

Pour mémoire, la fluidité intermodale questionnée au terminus à Rosa Parks est traitée au niveau du thème 1 (le tracé).

Questions :

1. ***Réorganisation du réseau de bus : pouvez-vous présenter ce qui est d'ores et déjà envisagé, les grands principes de desserte, le calendrier prévisionnel pour étudier leur évolution ?***
2. ***Par ailleurs, qu'est-il envisagé concernant les dessertes de certains quartiers, celui de Bel Air notamment : proposition faite concernant le bus 253 à préserver, en passant par le cours du Ru de Montfort pour prendre la rue Daniele Casanova. Quelle réponse pouvez-vous apporter à cette proposition ?***
3. ***Que va devenir la ligne 239 ? « Le réseau bus associé au tramway T8 peut être rendu encore plus complémentaire de ce mode lourd. La ligne 239 ayant été conçue pour préfigurer le T8, elle a vocation à disparaître. Cependant le bus 239 avait cette caractéristique (suspendue en 2023 mais sur le point d'être rétablie) de pénétrer le sud du centre-ville pour desservir le secteur basilique au plus près. Sous une forme à déterminer, il serait souhaitable que cette fonction soit reprise par une autre ligne. » obs@39***
4. ***Certains, sans attendre la mise en service, propose de « prolonger d'ores et déjà le bus 35 qui traverse Aubervilliers du nord au sud jusqu'au RER Aubervilliers-La Courneuve voir jusqu'à La Courneuve 6 Routes afin de bénéficier des RER B et du futur métro 16. » (obs@17). Est-ce envisageable ?***

5. *Le maintien des nombreuses lignes traversantes entre la Seine-Saint-Denis et Paris a été demandé, avec une attention particulière portée aux aménagements prévus au niveau de la Place Skanderberg et de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers pour ne pas obérer la qualité de service et la performance des lignes. « ... Les choix en la matière doivent laisser toutes les opportunités d'une restructuration qui sera effectuée en accompagnement de la réalisation du T8 Sud » (obs@28 du conseil départemental). Pouvez-vous apporter une réponse à ces préoccupations ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Intermodalité

La **restructuration du réseau de bus** à la mise en service du T8Sud constitue un projet à part entière. Il sera lancé environ trois ans avant la mise en service du T8Sud et mené en étroite concertation avec le territoire et les opérateurs impliqués.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, Ile-de-France Mobilités garantit la complémentarité des services de desserte fine du territoire apportés par les transports collectifs dits « de surface » et les « modes lourds ».

A cet égard, la restructuration du réseau de bus sera réalisée à moyens constants ; Ile-de-France Mobilités veillera à ce que le service ne soit en aucune façon dégradé.

Question :

1. *Réorganisation du réseau de bus : pouvez-vous présenter ce qui est d'ores et déjà envisagé, les grands principes de desserte, le calendrier prévisionnel pour étudier leur évolution ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet de réorganisation du réseau de bus et les grands principes de desserte

Considérant la disparition à terme de la ligne 239, remplacée par le Tramway T8Sud, le projet est en interface directe avec **12 lignes de bus de jour et 1 ligne de nuit**. Une majorité de ces lignes sont très fréquentées avec notamment les lignes 60, 170 et 173 qui sont respectivement les 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} lignes les plus fréquentées de tout le réseau bus RATP en 2021.

La définition du projet de restructuration des services de bus implique :

- de nombreux échanges avec les collectivités et les opérateurs ;
- une connaissance fine des besoins de mobilités actuels et de leur possible évolution, ainsi que des insuffisances de desserte à différente temporalité ;
- la recherche continue de la solution la plus adaptée en fonction d'un jeu de contraintes techniques et territoriales (largeur des voiries, positionnement des stations de transport en commun et des pôles d'échange le long des parcours...)

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- organiser la complémentarité entre les modes lourds et la desserte fin du territoire ;
- adapter la structure du réseau bus pour le rendre plus efficace et lisible ;
- travailler à moyens constants, sans dégradation du service.

Le calendrier prévisionnel

Les services en charge du suivi de l'exploitation du transport collectif de surface d'Ile-de-France Mobilités travaillent en continu sur les études de restructuration des services de bus, que ce soit en lien avec la mise en service de nouvelles lignes ou au fil de demandes plus ponctuelles formulées par les collectivités locales.

Actuellement, les efforts portent sur la restructuration du réseau en prévision de la mise en service des lignes 16 et 17 du réseau Grand Paris Express en 2026 : cela constituera une nouvelle donnée d'entrée à considérer pour la restructuration des services de bus pour la mise en service du T8Sud.

En règle générale, **le projet de réorganisation se précise quelques années (2 à 3 ans) avant la mise en service d'une nouvelle ligne, en impliquant les collectivités et les exploitants des lignes de bus.** Pour le projet T8Sud, il est ainsi prévu de relancer l'étude de restructuration du réseau de bus en 2028.

Le calendrier prévisionnel d'une étude de restructuration est classiquement marqué par les grandes étapes illustrées dans le diagramme ci-dessous :

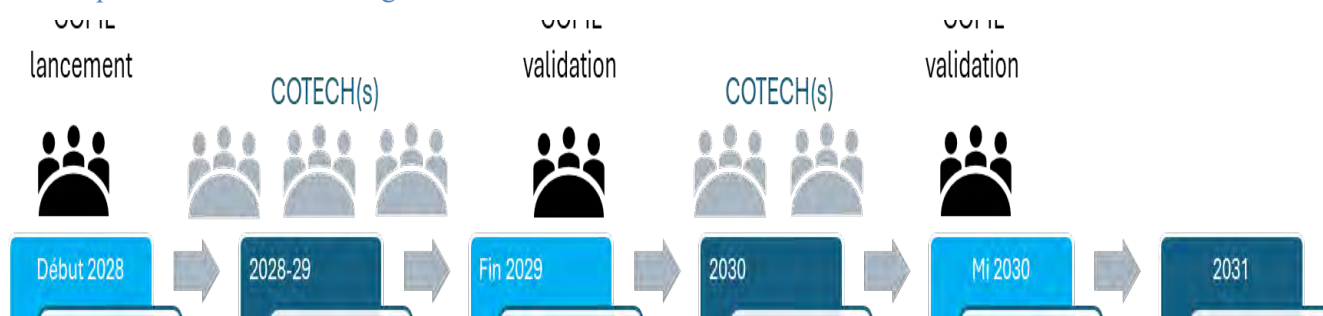


Figure 123 : Phasage d'une étude de restructuration du réseau de bus

Question :

2. Par ailleurs, qu'est-il envisagé concernant les dessertes de certains quartiers, celui de Bel Air notamment : proposition faite concernant le bus 253 à préserver, en passant par le cours du Ru de Montfort pour prendre la rue Daniele Casanova. Quelle réponse pouvez-vous apporter à cette proposition ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La mise en service du Tramway T8Sud pourrait obliger à envisager des repositionnements d'arrêt de bus et une modification partielle de parcours pour la ligne 253 entre les arrêts *Rû de Montfort* et *Porte de Paris Stade de France*, à Saint-Denis.

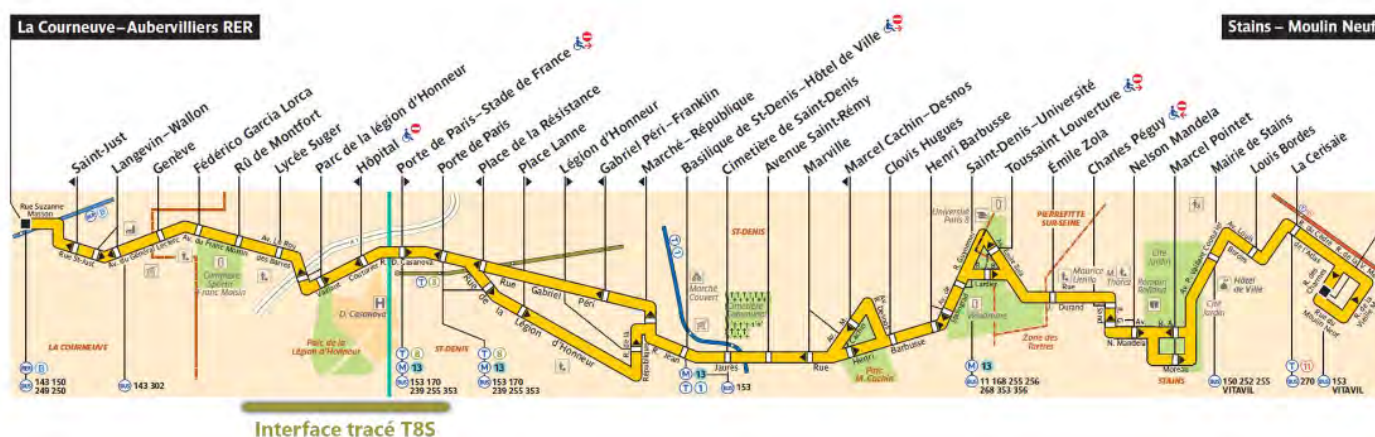


Figure 124 : Interface entre le futur tramway et le bus 253

La proposition de passer par le cours du Rû de Montfort et la rue Danielle Casanova est bien une option à étudier.

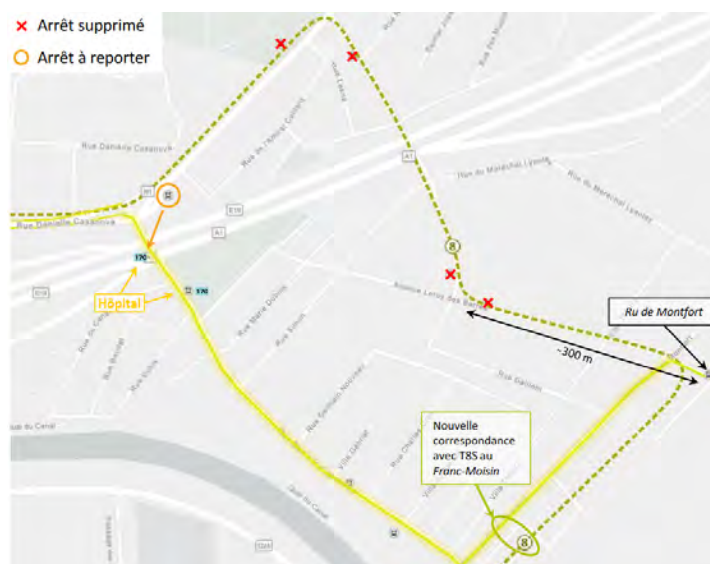


Figure 125 : Esquisse de la proposition de report de la ligne 239 sur le cours du Rû de Montfort et la rue Danielle Casanova (Études de schéma de principe 2023)

Question :

3. *Que va devenir la ligne 239 ? « Le réseau bus associé au tramway T8 peut être rendu encore plus complémentaire de ce mode lourd. La ligne 239 ayant été conçue pour préfigurer le T8, elle a vocation à disparaître. Cependant le bus 239 avait cette caractéristique (suspendue en 2023 mais sur le point d'être rétablie) de pénétrer le sud du centre-ville pour desservir le secteur basilique au plus près. Sous une forme à déterminer, il serait souhaitable que cette fonction soit reprise par une autre ligne. » obs@39.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La demande du territoire de réintroduire un service de bus pour desservir le Sud du centre-ville de Saint-Denis par la rue Gabriel Péri a bien été prise en compte par Ile-de-France Mobilités et est actuellement à l'étude. Elle est traitée indépendamment du projet T8Sud.

Question :

4. Certains, sans attendre la mise en service, propose de « prolonger d'ores et déjà le bus 35 qui traverse Aubervilliers du nord au sud jusqu'au RER Aubervilliers-La Courneuve voir jusqu'à La Courneuve 6 Routes afin de bénéficier des RER B et du futur métro 16. » (obs@17). Est-ce envisageable ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande est transmise aux services d'exploitation d'Ile-de-France Mobilités et pourra notamment être étudiée dans le cadre de la démarche de restructuration en lien avec l'arrivée du métro 16 en fin d'année 2026.

En ce qui concerne plus spécifiquement le T8Sud, l'interface avec la ligne 35 se situe entre les arrêts Porte d'Aubervilliers – Macdonald et Parc du Millénaire. La ligne 35 devrait donc bien être incluse dans le périmètre de l'étude de restructuration du réseau de bus à la mise en service du T8Sud.

Question :

5. Le maintien des nombreuses lignes traversantes entre la Seine-Saint-Denis et Paris a été demandé, avec une attention particulière portée aux aménagements prévues au niveau de la Place Skanderberg et de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers pour ne pas obérer la qualité de service et la performance des lignes. « ... Les choix en la matière doivent laisser toutes les opportunités d'une restructuration qui sera effectuée en accompagnement de la réalisation du T8 Sud » (obs@28 du conseil départemental). Pouvez-vous apporter une réponse à ces préoccupations ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'un des principaux objectifs d'Ile-de-France Mobilités dans le cadre du projet T8Sud sera de **s'assurer que les conditions d'exploitation des différentes lignes de bus soient maintenues, voire améliorées** dès que des leviers seront identifiés. Même si la restructuration précise du réseau bus ne sera pas encore stabilisée en phase de conception détaillée, les choix d'aménagement tiendront compte des contraintes de circulation des bus (ex : couloirs bus, rayon de giration, etc.) pour laisser ouvertes les opportunités de restructuration des lignes de bus sur le secteur.

Ainsi, une préoccupation toute particulière sera portée aux lignes de bus traversantes qui jouent un rôle essentiel pour le rabattement vers Paris. Les **Portes parisiennes constituent un enjeu particulièrement sensible** pour les nombreuses lignes de bus qui irriguent Paris et la Petite Couronne. Au niveau de la Porte d'Aubervilliers, **les lignes 35, 45, 54, 60, la Traverse Ney Flandre et la ligne**

Noctilien N43 sont directement concernées et sont bien incluses dans le périmètre de l'étude de restructuration du réseau de bus à la mise en service du T8Sud. Le sujet de l'emplacement et du fonctionnement du **terminus de la ligne 54** sur ce secteur constitue également un enjeu particulier de ce projet de restructuration : si le sujet n'est pas traité d'ici là, le projet sera l'occasion de remédier aux difficultés constatées dans le fonctionnement actuel.

En tout état de cause, le projet prévoit bien la **réalisation / requalification de voies bus dédiées tout le long du parcours des lignes de bus concernées entre le boulevard des Maréchaux à Paris et l'avenue Victor Hugo à Aubervilliers**.

Compléments de réponse de Ville de Paris

Le projet prévoit l'aménagement de couloirs bus de chaque côté de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers pour assurer l'efficacité des lignes de bus qui la traversent et maintenir une desserte fine du territoire. En collaboration avec IDFM et la RATP, la Ville de Paris prêter un regard attentif à la question du plan de circulation des bus et au repositionnement des stations. A ce stade des études, la réorganisation précise du réseau bus reste à définir.

Compléments de réponse du Département de la Seine-Saint-Denis

Le Département sera vigilant à la qualité de desserte par le réseau bus, complémentaire du réseau structurant (RER, métro) ou tramway, tant sur les itinéraires que sur le niveau d'offre. A ce titre, le Département soutient l'idée d'analyser l'intérêt et la faisabilité de modifier certaines lignes sans attendre la réalisation du projet T8Sud. Par ailleurs le fonctionnement des lignes pendant les travaux devra être pris en compte afin qu'il soit le moins dégradé possible.

Commentaires de la commission d'enquête

Si la réorganisation du réseau de bus ne sera étudiée finement qu'environ trois ans avant la mise en service du prolongement du T8, plusieurs préoccupations et propositions le concernant ont été formulées durant l'enquête et ont conduit des réponses d'IDFM et de ses partenaires. Ce réseau de bus, particulièrement fréquenté, est amené à évoluer, non seulement en fonction du prolongement du T8, mais également avec la recomposition spatiale inhérente aux différents projets urbains en cours ou à venir sur le territoire et la mise en service en 2026 des futures lignes 16 et 17 du réseau Grand Paris Express.

La commission d'enquête prend note des objectifs d'IDFM de maintenir et renforcer les conditions d'exploitation des différentes lignes de bus pour permettre un maillage fin du territoire, et ses réponses favorables au principe de desserte de certains quartiers de Saint-Denis, comme Bel-Air ou le sud de son centre-ville, ou encore de prolonger le bus 35 à Aubervilliers en lien avec la future ligne 16. IDFM s'engage également à porter une attention particulière aux liaisons Paris-petite couronne assurées par les lignes de bus traversantes et au bon fonctionnement du terminus du bus 54 à Paris, en liaison avec les partenaires concernés.

La commission d'enquête relève avec intérêt la proposition, accueillie favorablement par IDFM, de prévoir un bus Noctilien sur le tracé du tramway et encourage le maître d'ouvrage et ses partenaires à la mettre en œuvre dès à présent.

➤ Exploitation de la ligne : Fréquence – Horaire - Tarification

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

La fréquence des rames constitue un aspect important de ce prolongement amené à desservir un territoire en pleine mutation, avec de nouveaux logements, les étudiants du campus Condorcet, les patients et personnels de l'hôpital Casanova, les employés des secteurs tertiaires comme ceux du parc d'activités des Portes de Paris...

Par ailleurs, une proposition de desserte en Noctilien reprenant le tracé du T8 est avancée pour permettre d'assurer une desserte optimisée du territoire de La Plaine et du Franc-Moisin, tant pour les trajets professionnels que personnels.

La tarification est également un sujet qui est abordé, en particulier liée aux correspondances nouvelles offertes. Quels soutiens peuvent être apportés aux personnes à revenus modestes ?

Questions :

1. *Des contributeurs s'inquiètent de la fréquence du service aux heures creuses (obs 14 registre électronique). Pouvez-vous préciser les choix qui ont présidé à la définition de la fréquence des rames et des horaires de fonctionnement ?*
2. *Des contributeurs évoquent l'importance de réfléchir à un relai assuré par des Noctiliens : « le trajet du prolongement du tram T8 est dépourvu de bus Noctilien, les quartiers de La Plaine et du Franc-Moisin n'étant pas traversés par les lignes N43 ou N44 (ni le N143 qui utilise l'autoroute pour traverser la Plaine sans s'y arrêter). C'est pourquoi, il serait souhaitable que l'enquête publique préconise de doubler cette ligne structurante que sera la T8 d'un bus de nuit afin de garantir une continuité de service sur les quartiers desservis. Au départ de gare de l'Est, la ligne desservirait les grands points stratégiques du prolongement du T8 (Rosa Parks, Front populaire, Gare de La Plaine Stade de France, Casanova-Rû du Monfort, porte de Paris) et pourrait se prolonger sur la section existante du T8 jusque vers la station Blumenthal (correspondance avec le Noctilien 51, qui dessert Epinay) (obs 38 et aussi 39 du registre électronique). Quelle réponse pouvez-vous apporter à cette proposition ?*
3. *Pouvez-vous rappeler les principes de continuité tarifaires entre les différents modes de transports ? tarification (observation faite en réunion publique)*
4. *Quels soutiens financiers peuvent être apportés à cet égard aux personnes à revenus modestes ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Exploitation de la ligne

La fréquence de 10 minutes en heure creuse est déjà celle du Tramway T8 en service sur les branches d'Epinay et Villetaneuse, soit de 5 minutes sur le tronc commun. Cette fréquence sur le tronc commun est similaire à celle des autres tramways en petite couronne. Des adaptations pourront être apportées après la mise en service si l'offre se révélait insuffisante.

La demande de **relai assuré par des bus Noctilien** est transmise aux services compétents d'Ile-de-France Mobilités afin d'être prise en compte dans l'étude de restructuration correspondante.

Les principes de **continuités tarifaires** sont les mêmes sur l'ensemble du réseau de transport francilien. A défaut d'un abonnement, un **ticket t+ sera nécessaire** pour voyager dans le T8, comme c'est le cas aujourd'hui.

De nombreuses mesures de soutien financier aux personnes à revenus modestes sont mises en place par Ile-de-France Mobilités. Outre les aides sans condition de revenu, de nombreuses tarifications sociales sont d'ores et déjà appliquées à destination des jeunes, des personnes âgées et PMR et des plus faibles revenus.

Question :

1. *Des contributeurs s'inquiètent de la fréquence du service aux heures creuses (obs 14 registre électronique). Pouvez-vous préciser les choix qui ont présidé à la définition de la fréquence des rames et des horaires de fonctionnement ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Rappel de l'offre de service

L'intervalle de référence du Tramway T8 à la mise en service du prolongement au Sud est le suivant :

- En heure de pointe : 1 rame toutes les 8 minutes par branche et par sens, soit 4 minutes sur le tronc commun (entre Delaunay-Belleville et le terminus de Rosa Parks) ;
- En heure creuse : 1 rame toutes les 10 minutes par branche et par sens, soit 5 minutes sur le tronc commun.

Ces intervalles correspondent à celles qui sont actuellement appliquées sur la ligne pour un taux de charge en heure de pointe oscillant autour des 60%.

L'amplitude horaire est celle des tramways en petite couronne : 5h30-00h30 du lundi au jeudi ainsi que les dimanches et jours fériés et à 1h30 pour les vendredis et samedis, 7 jours/7.

Calibrage des besoins

Le dimensionnement de l'offre de transport a été développé dans la réponse à la question 3 de la thématique 1.3 « Les stations » ci-dessus.

Comme indiqué, il s'agit d'une analyse itérative conjuguant les résultats des **études de prospective et de modélisation de la fréquentation** avec les **exigences de qualité de service de l'offre de transport**. Plus les voyageurs sont nombreux, plus la fréquence de passage des tramways doit être resserrée. Et

plus, la fréquence de passage est intéressante, plus le tramway est attractif et attire davantage des voyageurs. L'objectif de ce travail itératif est double :

- d'une part, trouver le **juste équilibre entre l'offre de transport et la demande de déplacement** ;
- d'autre part, garantir une **offre de service robuste et fiable** : par exemple, une fréquence de passage trop ambitieuse serait irréalisable, puisque la priorité aux carrefours serait davantage sollicitée laissant peu de temps de traversée aux véhicules. Ce phénomène induit la saturation des carrefours et est à l'origine des « trains de trams » qui se suivent les uns après les autres sans un vrai intervalle d'exploitation.

Le retour d'expérience d'Ile-de-France Mobilités sur d'autres lignes de tramway conforte cette expérience et plaide pour une réflexion davantage orientée vers la fiabilité et la régularité du service.

La fréquence de passage en heure de pointe permet de calibrer également les besoins en nombre de rames de tramway. Il est à noter que plus la fréquence en heures de pointe est importante, plus l'exploitation de la ligne peut être complexe et sensible aux différents aléas d'exploitation.

Les fréquences pourront être adaptées en fonction des charges observées sur la ligne lors des premiers mois de la mise en service du prolongement.

Offre de service aux heures creuses

Lorsque la demande en déplacements baisse au cours de la journée, la fréquence de passage est détendue pour s'adapter au besoin. Cette diminution des rames en circulation permet, d'une part, de favoriser les opérations d'entretien et maintenance dans le SMR, mais également, d'optimiser au plus juste les coûts d'exploitation pour des raisons évidentes d'économie de la dépense publique.

La fréquence de 10 minutes en heure creuse est déjà celle du T8 en service sur les branches d'Epinay et Villetaneuse, soit de 5 minutes sur le tronc commun. Cette fréquence sur le tronc commun est similaire à celle des autres tramways en petite couronne.

Les fréquences appliquées aux heures de pointe et aux heures creuses sont les mêmes qu'avant la crise COVID pour un trafic qui a baissé de près de 20%.

A titre de comparaison la fréquence en heures creuses est de 6 minutes sur le T5, de 8 minutes sur le T6 et de 9 minutes sur le T7.

Le service d'exploitation d'Ile-de-France Mobilités veille à la bonne adéquation entre l'offre de service et la demande en déplacements. Si cette offre se révélait insuffisante, des adaptations pourront être évaluées comme l'extension de l'heure de pointe ou l'augmentation de fréquence.

Question :

2. *Des contributeurs évoquent l'importance de réfléchir à un relai assuré par des Noctiliens : « le trajet du prolongement du tram T8 est dépourvu de bus Noctilien, les quartiers de La Plaine et du Franc-Moisin n'étant pas traversés par les lignes N43 ou N44 (ni le N143 qui utilise l'autoroute pour traverser la Plaine sans s'y arrêter). C'est pourquoi, il serait souhaitable que l'enquête publique préconise de doubler cette ligne structurante que sera la T8 d'un bus de nuit afin de garantir une continuité de service sur les quartiers desservis. Au départ de gare de l'Est, la ligne desservirait les grands points stratégiques du prolongement du T8 (Rosa Parks, Front populaire, Gare de La Plaine Stade de France, Casanova-Rû du Monfort, porte de Paris) et pourrait se prolonger sur la section existante du T8 jusque vers la station Blumenthal*

(correspondance avec le Noctilien 51, qui dessert Epinay) (obs 38 et aussi 39 du registre électronique). Quelle réponse pouvez-vous apporter à cette proposition ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cette demande est transmise aux services d'exploitation d'Île-de-France Mobilités. Elle pourrait être traitée indépendamment du projet T8Sud ou prise en considération dans l'étude de restructuration du réseau de bus à la mise en service du T8Sud qui serait à initier en 2028.

Compléments de réponse du Département de la Seine-Saint-Denis

Le Département estime intéressante la proposition concernant la création d'une ligne Noctilien, ou l'adaptation d'une ligne existante, pour desservir le secteur traversé par le T8Sud et portera cette proposition lors des réunions sur la restructuration du réseau bus.

Question :

3. *Pouvez-vous rappeler les principes de continuité tarifaires entre les différents modes de transports ? tarification (observation faite en réunion publique)*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

À la date de remise du rapport, les principes de continuité tarifaires sont les suivants. les principes de continuités tarifaires sont les mêmes sur l'ensemble du réseau de transport francilien. Le prolongement au Sud du Tramway T8 n'engendrera aucune modification tarifaire, quel que soit le public. A défaut d'un abonnement, **un ticket t+ sera nécessaire pour y accéder.**

Les règles de correspondance sont les suivantes :

- Dans le cas d'un abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel à un passe Navigo toutes zones : il n'existe pas de limite de correspondances ;
- Dans le cas d'un abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel à un passe Navigo zones 2-3 (le forfait 2-5 n'existe plus) : le tramway peut être emprunté en correspondance avec le réseau de bus et de trams dans la limite des zones du forfait ;
- Dans le cas d'achats de tickets à l'unité t+ : le tram peut être emprunté en correspondance uniquement avec un ou plusieurs bus dans la limite d'1h30 de validité du ticket. Les allers/retours ne sont pas autorisés.

Le guide tarifaire d'Île-de-France Mobilités est disponible à cette adresse : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/titres-et-tarifs>.

À compter du 2 janvier 2025, sous réserve d'un vote favorable des délibérations nécessaires, les principes de tarification seront modifiés selon les annonces en date du 18 septembre 2024 par Madame Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités.

Le communiqué de presse concernant ces modifications tarifaires est disponible dans la rubrique Presse – Communiqués et Dossiers de presse du site d'Île-de-France Mobilités en date du 18 septembre 2024.

Il est disponible, sous réserve de la pérennité du lien, à l'URL suivant : <https://presse.iledefrance-mobilites.fr/ile-de-france-mobilites-revolutionne-la-tarification-des-transportes-en-ile-de-france/> Une version plus détaillée du projet est disponible au lien suivant : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/simplification-tarifs-transportes-ile-de-france>.

Question :

4. *Quels soutiens financiers peuvent être apportés à cet égard aux personnes à revenus modestes ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

De nombreuses mesures de soutien financier aux personnes à revenus modestes existent en Ile-de-France. À cet égard, au-delà des familles à revenus modestes, la tarification des transports en commun est très inférieure à son coût réel. Pour un passe Navigo, le coût pour l'utilisateur est de 84,10 €²³. Le coût réel du fonctionnement des transports est en fait supporté par de multiples acteurs : les entreprises (121,92 €), les collectivités (31,99 €) et d'autres personnalités (15,93 €). Le coût total réel d'un passe Navigo est donc de 253,94 €²⁴. L'utilisateur supporte donc environ 33% du coût total de son abonnement de transport.

Par ailleurs, sur ces 33% supportés par l'utilisateur, l'entreprise pour laquelle il travaille a l'obligation de participer à minima à hauteur de 50% du coût de celui-ci et peut faire le choix d'augmenter cette participation à 75% du coût supporté par son salarié. Cette disposition, prévue à l'article L3261-2 du Code du travail, s'applique s'il s'agit d'un abonnement permettant au salarié de réaliser son trajet domicile – travail. Elle est applicable pour tous les salariés, y compris ceux réalisant un mi-temps ou les stagiaires.

Outre ces dispositions applicables sans condition de revenu, de nombreuses tarifications sociales sont d'ores et déjà mises en place par Île-de-France Mobilités :

- **à destination des plus jeunes :** les jeunes scolaires et étudiants entre 11 et 26 ans bénéficient d'une tarification dédiée au prix de 374,40 € par an (Forfaits Imagine R Scolaire et Forfait Imagine R Étudiant), soit moitié moins que le coût de base du passe Navigo classique. Entre 4 et 10 ans, c'est le forfait Imagine R Junior qui s'applique au prix de 16,40 € par an. Par ailleurs, jusqu'à 10 ans, les enfants bénéficient d'une réduction de 50% sur les titres à l'usage. En dessous de 4 ans, les transports sont gratuits. Les forfaits Imagine R sont toutes zones ;
- **à destination des plus âgés et des personnes à mobilité réduite :**
 - pour les personnes âgées de 62 ou plus, sans activité professionnelle ou travaillant moins d'un mi-temps, elles peuvent bénéficier d'un forfait Navigo Annuel Senior toutes zones au prix de 43,60 € / mois ;
 - pour les personnes à partir de 60 ans, en situation de handicap ou reconnues inaptes au travail, elles peuvent bénéficier du forfait Améthyste. Les départements d'Île-de-France

²³ Le tarif indiqué est celui du passe Navigo Mensuel valable au 1^{er} janvier 2024

²⁴ La répartition et le coût total réel d'un passe Navigo sont basés sur les données de financement et le coût du passe Navigo Mensuel au 1^{er} janvier 2023.

peuvent compléter ces critères d'attribution, notamment d'âge ou par des conditions de ressources. Les forfaits Améthyste peuvent être toutes zones ou zonés.

- **à destination des plus faibles revenus :** la gratuité des transports est accessible à certains bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active ainsi qu'aux membres de leur foyer (sous conditions de ressources) ainsi qu'aux titulaires de l'Allocation Spécifique de Solidarité bénéficiant de la Complémentaire Santé Solidaire (ex CMU-C). Certains cas permettent une réduction dite Solidarité à 75%. De même, les bénéficiaires de l'Aide Médicale d'État ainsi que les membres de leur foyer bénéficient d'une réduction de 50%.

Compléments de réponse du Département de la Seine-Saint-Denis

Concernant le soutien financier aux personnes à revenus modestes, le Département prend en charge 90% du montant du forfait Améthyste annuel et pour la carte Imagine R :

> Les collégiens et les lycéens boursiers bénéficient d'un tarif réduit subventionné par IdFM et le Département ;

> Pour les élèves non boursiers, les collégiens entrant en classe de 3^{ème} bénéficient d'un tarif réduit de 25 % du montant de leur carte :

> Les collégiens, demi-pensionnaires des collèges publics du département et ayant un quotient familial inférieur ou égal à 1600 euros sont remboursés de 25 % (pour les 3ièmes) à 50 % de leur carte.

Compléments de réponse de la Ville de Paris

En complément de sa contribution statutaire à Ile-de-France Mobilités, s'élevant à 455,3 M€ en 2024, ce qui en fait le premier département contributeur, la Ville de Paris a mis en place dès 2018 différentes mesures pour inciter les résidents parisiens à utiliser les transports collectifs et soutenir le pouvoir d'achat des familles parisiennes afin de leur permettre de voyager gratuitement sur l'ensemble du réseau de transports en commun d'Ile-de-France (de la zone 1 à 5) :

- le « Pass Paris Senior » à destination des personnes âgées aux revenus modestes de 65 ans ou plus, ou de 60 à 64 ans reconnues inaptes au travail ;

- le « Pass Paris Access' Jeunes » à destination des jeunes de 16 à 19 ans inclus bénéficiaires de l'Allocation d'Education de l'Enfant Handicapé (AEEH) ou de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) ;

- le remboursement à 100 % des forfaits Imagine R des jeunes Parisiennes et Parisiens scolarisés (de la maternelle au baccalauréat inclus).

Par ailleurs, dans ce secteur Nord des 18^e et 19^e arrondissements, la Ville de Paris a créé en février 2007 la « Traverse Ney-Flandre » qui utilise des mini-bus à motorisation peu polluante ou électrique afin de relier les quartiers les moins bien desservis aux commerces, administrations et pôles de transport.

Pour la Ville de Paris, faciliter l'intermodalité et le développement des pratiques multimodales de déplacements sont autant de conditions favorables à l'augmentation de l'usage des transports en commun. En ce sens, la Ville de Paris plaide auprès d'Ile-de-France Mobilités pour la création d'un titre de mobilités unique pour permettre aux usagers de combiner facilement les divers transports en commun (bus, tramway, métro, RER) et actifs.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête entend les réponses apportées au sujet de la fréquence des rames, et notamment le fonctionnement contraignant de la ligne existante, se terminant en fourche au nord vers Épinay ou Villetaneuse. Elle estime intéressante la marge d'adaptation aux heures de pointe par des services partiels sur les tronçons les plus chargés.

La question tarifaire demeure un point sensible dans les projets de transports, notamment en matière de correspondances. Comme rappelé par IDFM, hormis systèmes d'abonnement, la correspondance, limitée à 1h30, ne peut s'effectuer qu'avec des bus (transport de surface. Il existe toutefois divers soutiens financiers aux personnes modestes résidant en Ile-de-France, rappelé par IDFM, et complétés par le département et la Ville de Paris.

Un communiqué de presse daté du 18 septembre évoque des évolutions et simplifications du système tarifaire à compter du 2 janvier 2025, sous réserve d'un vote favorable en conseil d'administration d'IDFM :

« Île-de-France Mobilités présentera au prochain conseil d'administration une délibération visant à mettre en vente, début 2025, deux nouveaux titres uniques de transport :

- Un ticket unique pour les déplacements en métros, trains et RER à 2,50 € permettant de se déplacer sur toutes lignes de métros, trains ou RER en Île-de-France ;*
- Un ticket unique pour les déplacements en bus, tram et tram train à 2€*

Pour accompagner cette mesure, Île-de-France Mobilités proposera au conseil d'administration que le Passe Liberté + (post paiement des trajets avec les correspondances offertes et une réduction de l'ordre de 20 % par rapport aux tarifs ci-dessus dès le premier voyage) soit étendu à toute la région dès le 2 janvier 2025. Le ticket de métro / Train / RER serait donc à 1,99€ et le ticket Bus / Tram à 1,60€. »

Si ce projet est approuvé par le conseil d'administration d'IDFM, la commission d'enquête considère de telles mesures tout à fait intéressantes et incitatives, apportant une réponse aux préoccupations récurrentes des usagers des transports en matière de lisibilité et montant de la tarification et de correspondances facilitées.

Thème 6 : Sécurité, sûreté

Ces questions ont été peu abordées par le public. Elles apparaissant toutefois utiles à la compréhension générale du fonctionnement du tramway. C'est pourquoi la commission d'enquête les pose.

➤ Sécurité liée à l'exploitation

Les propositions qu'ont faites les cyclistes pour améliorer les voies cyclables du projet (voir thème 4 Accessibilité, modes actifs) étaient en grande partie guidées par le souci de rouler en toute sécurité. Mais ce sont surtout les piétons qui se sont exprimés sur les risques encourus par les usagers. Risques dans l'espace public d'ailleurs, plutôt que dans les stations elles-mêmes. De son côté, la Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes (CFPSAA) a recommandé des dispositifs pour aider les personnes déficientes visuelles à s'orienter dans le tramway.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

« La présence d'une voie cyclable à proximité [d'une station] ne doit pas être un obstacle au passage des piétons, particulièrement pour les personnes âgées, mal-voyantes, handicapées. Les enquêteurs doivent s'inquiéter de la sécurité des piétons qui sont très souvent en situation de risque par les cyclistes et les cyclistes-cargo. Les trottinettes devront être interdites sur ces voies (obs @14)

« Satisfait du terminus Rosa Parks sur le boulevard MacDonald. A voir la piste cyclable pour la visibilité [sécurité des usagers du tram qui doit la traverser] (obs R2 à Paris 19°)

« ICADE alerte sur la faible largeur des trottoirs projetés à certains endroits et notamment entre l'assiette du tramway et la grille du parc (effet d'entonnoir). Ces emprises pourraient être limitées par l'instauration des circulations à sens unique, y compris pour les vélos. (obs @49)

« Cette prolongation doit se faire en prenant aussi en compte les mobilités actives, marche et vélo, dont le développement est aussi important. Un premier moyen est de créer des trottoirs traversants sur toutes les petites voies latérales, ce qui rend plus sûre et confortable les traversées piétonnes et cyclables. Le second est d'éviter au maximum de mettre des bordures, qui créent de l'inconfort et du danger, et lorsque la bordure est indispensable, de la mettre au moins à zéro. C'est essentiel pour le confort de déplacement dans une France vieillissante... »(obs@43)

Pierre-Marie Micheli, président de la Commission Accessibilité de la CFPSAA, a écrit :

« Après avoir recueilli les retours des personnes déficientes visuelles, il apparaît que l'intermodalité reste complexe entre les quais de tramway, bus, métro, etc. Les principales difficultés signalées sont les suivantes :

1. Repérage des voies de tramway : Les personnes déficientes visuelles éprouvent des difficultés à repérer les voies de tramway et à éviter les collisions. Il est donc demandé d'améliorer le repérage du GLO (Gabarit Limite d'Obstacle) par des repères tactiles et visuels, comme l'installation de chanfreins détectables tactilement.

2. BIV sonores : Le doublage des BIV (Bornes d'Information Voyageurs) sonores sur chaque quai est nécessaire pour éviter que les usagers ne soient obligés de traverser l'ensemble du quai pour obtenir des informations sonores. BIV sonore sur l'ensemble des quais, même mono-ligne.

3. Borne d'appel sur le quai repérable tactilement avec une bande d'interception.

4. Marquage des portes du tramway : Les portes devraient être repérables tactilement et visuellement sur le quai. 5. Cheminement guidé : Une bande de guidage serait bénéfique pour amener les personnes déficientes visuelles jusqu'au quai de tramway par un cheminement clair et sûr » (obs@32)

Questions :

1. Pouvez-vous répondre aux remarques et propositions ci-dessus émanant de la CPPSAA ?
2. Prenez-vous en compte pour les voies cyclables les nouveaux gabarits des cycles en plein développement (vélocargo longtail, biporteur, triporteur) ?
3. Comment seront sécurisées les traversées piétonnes ?
4. Comment seront sécurisées les abords des équipements scolaires ? Les accès aux parcelles privatives ?
5. Qu'est-il prévu pour les grands événements ou les manifestations sportives au Stade de France, avec une forte affluence de spectateurs et la foule aux alentours du stade ?

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Sécurité liée à l'exploitation

Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité durable en Île-de-France, s'engage pour l'accessibilité des transports franciliens. Ainsi, une fois la conception détaillée avancée, elle échangera avec les associations afin de proposer des aménagements inclusifs et accessibles.

La largeur prévue des aménagements cyclables permettra la **circulation aisée des cycles à grand gabarit** (largeur minimale de 1,5 m ou 4 m lorsqu'il s'agit du réseau VIF (sauf dérogation).

Les **traversées piétonnes seront systématiquement protégées par feux au droit des carrefours** et au cas par cas au droit des stations et le long de la plateforme. La **sécurisation de ces traversées** délimitées par bandes podotactiles passe également par la création des refuges entre la plateforme et la voirie ou d'autres dispositifs permettant de limiter les vitesses (plateaux surélevés, par exemple).

Les abords des équipements scolaires longeant le tracé du T8Sud seront protégés par un dispositif adapté au cas par cas : barriérage, feux de signalisation ou ralentisseurs des véhicules. Les **accès aux parcelles privatives / entrée charretières seront conservés ou restitués à proximité**, leur détail sera approfondi lors des études de conception.

Île-de-France Mobilités veillera dans les études de conception détaillée, en partenariat avec les acteurs en charge de la sécurité des abords du Stade de France, à **maintenir l'exploitation continue du T8 lors des événements**. En cas d'impossibilité liée à la sécurité de tous, des solutions alternatives (services partiels, etc.) ont été anticipées et seront approfondies.

Question :

1. Pouvez-vous répondre aux remarques et propositions ci-dessus émanant de la CPPSAA ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité durable en Île-de-France, s'engage pour l'accessibilité des transports franciliens. Elle est notamment cosignataire, avec l'opérateur RATP et la Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes (CFPSAA), d'une charte pour améliorer l'accessibilité des transports franciliens aux voyageurs déficients visuels. En ce sens, des mesures concrètes sont en cours de mise en œuvre sur le réseau comme l'amélioration de la sonorisation en stations et dans les trains, le déploiement d'une signalétique adaptée et la formation des agents des opérateurs de transport.

Concernant le repérage des voies de tramway et du gabarit occupé par le matériel roulant, ainsi que la présence d'une bande de guidage vers les quais des stations, **la maîtrise d'ouvrage sera attentive à inclure les associations dans les études de conception afin de proposer des aménagements inclusifs et accessibles.**

Concernant les bornes d'information voyageurs, les études de conception détaillée permettront d'établir la possibilité de leur doublement.

Concernant les bornes d'appel, les études de conception détaillée permettront d'établir des solutions techniques adaptées à leur repérage et utilisation par des personnes en situation de handicap visuel.

Question :

2. *Prenez-vous en compte pour les voies cyclables les nouveaux gabarits des cycles en plein développement (vélocargo longtail, biporteur, triporteur) ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les aménagements cyclables portés par le T8Sud sont conçus de manière à être les plus confortables possibles tout en prenant en compte les contraintes d'insertion présentes sur le tracé. La largeur prévue des aménagements cyclables permettra la circulation aisée des cycles à grand gabarit : la largeur minimale d'un aménagement sur le tracé sera de **1,5 mètre** là où un cycle à grand gabarit mesure moins d'un mètre de large. **Le réseau VIF, avec son gabarit de 4m**, offre un cheminement très confortable à ses usagers, hors dérogations nécessaires obtenues en raison du gabarit disponible dans la rue.

Les dépassements restent néanmoins à réaliser avec précaution par les cyclistes.

Question :

3. *Comment seront sécurisées les traversées piétonnes ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les **traversées piétonnes à équiper systématiquement de feux** sont celles situées en carrefour (sauf exception rare en Ile-de-France), qu'il y ait une station attenante ou non.

Les stations sont généralement positionnées à proximité de carrefours et disposent de 2 accès/traversées piétonnes :

- la traversée côté carrefour est considérée comme une traversée en carrefour et est donc à équiper de feux ;
- celle située à l'opposé du carrefour (fond de station) est quant à elle assimilable à une traversée piétonne isolée et son équipement est à justifier au cas par cas : conditions de visibilité/vitesse entre tiers, nature des flux (importance/destinations), modalités d'organisation de la traversée par les piétons sur l'ensemble de l'axe voiries-tram (présence de gestion par feu sur la voirie ? présence de refuges ou non ? séquençement des zones de conflits avec chicanes ?).

NB : en cas de présence de pôle générateur de public à besoins spécifiques, école par exemple, ce principe d'équipement par feu sera certainement moins questionné.

Sur la plateforme, les traversées seront délimitées par des **bandes podotactiles**. Les **refuges entre plateforme et voirie**, si nécessaire, feront a minima 2,0 m de large (2,50 m de préférence).

Les refuges sont également équipés de **bandes d'éveil de vigilance (BEV)**, posées également sur les trottoirs au droit des traversées piétonnes.

Enfin, le principe de sécurisation passe également par la réduction des zones de conflit (en limitant le nombre des voies routières), la limitation de la vitesse (par plateaux surélevés, par exemple) ou l'évitement des masques visuels (pour la covisibilité tram-piétons en particulier).

Des **feux de signalisation** pourra être employés si l'environnement le nécessite (présence d'école, vitesses importantes, ...), après analyse au cas par cas par le futur maître d'œuvre et sous le contrôle de l'Organisme Qualifié Agréé (OQA) qui vérifiera la sûreté de fonctionnement des aménagements.

Question :

4. *Comment seront sécurisées les abords des équipements scolaires ? Les accès aux parcelles privatives ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Quelques éléments de réponse ont déjà été apportés dans la question 3 du chapitre 4.1 « La circulation ».

Sécurisation des abords des équipements scolaires

De manière générale, **les abords des équipements scolaires longeant le tracé du T8Sud seront protégés** par un barriérage spécifique afin de limiter les accès directs à la plateforme. De la signalisation dynamique (feux) ou des ralentisseurs des véhicules pourront être mis en place si l'environnement le nécessite. Ils seront traités au cas par cas. Ces éléments seront approfondis lors des études ultérieures de conception.

Accès aux parcelles privatives / entrée charretières

Pour garantir la sécurité des usages, la distance entre la sortie de véhicules routiers d'une entrée charretière et le tramway doit permettre au conducteur du véhicule d'avoir une visibilité suffisante avant de s'engager sur la plateforme. Cette exigence a bien été prise en compte pour l'insertion du T8Sud.

Pour des raisons de performance d'exploitation et de sécurité de tous, le nombre de traversées de plateforme en lien avec des entrées charretières a été réduit au strict nécessaire. Par exemple, l'insertion de la plateforme a été favorisée du côté de la rue présentant le moins d'entrées charretières.

Les accès aux parcelles privatives ou entrées charretières seront approfondis lors des études ultérieures de conception au regard de leur environnement.

Question :

5. *Qu'est-il prévu pour les grands événements ou les manifestations sportives au Stade de France, avec une forte affluence de spectateurs et la foule aux alentours du stade ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'exploitation du Tramway T8 est susceptible d'être perturbée lors des grands événements ou de manifestations sportives au Stade de France, tant par l'affluence de spectateurs dans les rames que par la présence de la foule aux alentours du Stade, et notamment le long de la plateforme tramway. **Cela pose des enjeux de sécurité particuliers, qui sont au cœur des préoccupations d'Ile-de-France Mobilités et ses partenaires :**

- sécuriser les abords du tramway (notamment éviter les intrusions de personnes sur la plateforme) ;
- utiliser le tramway au service de la desserte / de l'évacuation des spectateurs.

Le dispositif devra par ailleurs tenir compte des évolutions futures des aménagements (arrivée de la ligne M15 et réaménagement de la place des Droits de l'Homme dans le cadre du projet de Pôle de La Plaine - Stade de France).

La possibilité de maintenir l'exploitation sera recherchée lors des études ultérieures en lien avec les organisateurs du dispositif de sécurité pour les événements au Stade de France. Des échanges avec la Préfecture de la Seine-Saint-Denis et le Commissariat de Saint-Denis seront organisés dès le début de la conception détaillée pour rechercher les solutions permettant de sécuriser les abords du tramway et de gérer au mieux les spectateurs sur la zone.

Différentes solutions sont envisagées à ce stade et seront affinées en phase de conception détaillée, avec les parties prenantes du secteur du Stade de France, par exemple :

- sécurisation de la plateforme du tramway par du barriérage pour éviter les traversées piétonnes ;
- interruption de la circulation au niveau de l'arrêt *La Plaine Stade de France*, avec mise en place de services partiels en boucle de part et d'autre des stations *Lycée Angela Davis* et *Le Franc-Moisin*. Le plan de voie du T8Sud prévoit bien des communications permettant le « retournement » (rebroussement) du tramway avant et après la station *La Plaine Stade de France* (cf. schéma ci-après) ;
- augmentation de la fréquence les jours d'évènement ;

• etc.

Plan de voie du T8S, avec localisation des communications de voie:



Exemple d'une exploitation en service partiel avec interruption à La Plaine Stade de France :

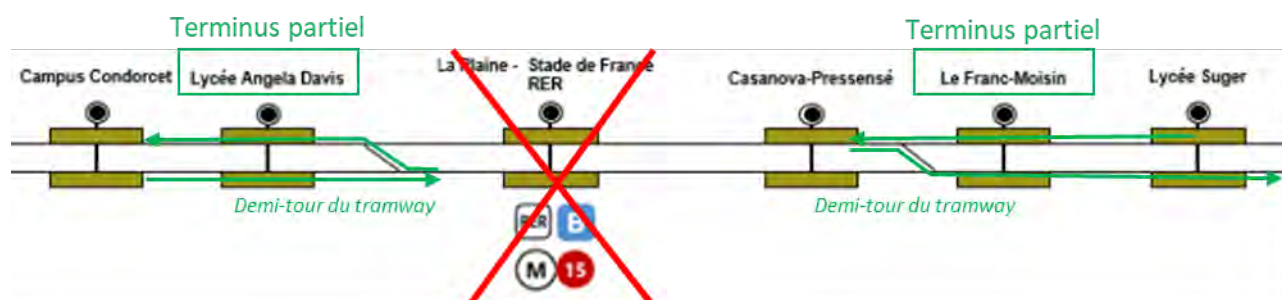


Figure 126 - Plan de voie du T8Sud (Dossier d'enquête 2024) et exemple d'une exploitation en service partiel avec interruption à La Plaine Stade de France

Clé de lecture : Ce schéma illustre le plan de voie envisagé pour le projet T8Sud. On y observe que **des communications de voie sont insérées tout au long du tracé, pour permettre au tramway de faire demi-tour en cas de problème.**

Ainsi, par exemple, en cas d'interruption d'impossibilité de desservir la station La Plaine Stade de France (jour d'évènement au stade par exemple), des « services partiels » pourraient être mis en place. Il s'agit d'une exploitation en deux boucles : une boucle de Villetaneuse/ Epinay à Le Franc Moisin et une boucle de Lycée Angela Davis à Rosa Parks.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête note les engagement d'IDFM en faveur de l'accessibilité des transports en commun, notamment en tant que cosignataire²⁵ d'une charte pour améliorer l'accessibilité des transports franciliens aux voyageurs déficients visuels.

IDFM indique également le travail qui sera engagé au niveau des étude de conception avec les associations, telle la Commission Accessibilité de la Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes (CFPSAA, afin de proposer des aménagements inclusifs et accessibles.

La commission d'enquête attire l'attention en particulier sur la sécurité de la correspondance au terminus de Rosa Parks.

Concernant les cycles à grand gabarit dont le développement est encouragé, notamment pour la cyclo-logistique, la commission d'enquête estime important d'approfondir la question des conflits d'usage

²⁵ avec l'opérateur RATP et la Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes (CFPSAA)

avec les vélos, mais également avec les piétons, pour les quelques cas de dérogation de la largeur des aménagements, mais pas seulement. L'appel à la prudence risque d'être insuffisant.

S'agissant de la sécurité des traversées piétonnes et des accès aux parcelles et aux entrées charretières, la commission d'enquête considère qu'IDFM bénéficie d'une certaine expérience pour traiter de ces points.

Quant aux risques de perturbations de la circulation du T8 lors des grands événements au Stade de France, la commission d'enquête note que le maître d'ouvrage est très conscient des problèmes et travaille déjà sur plusieurs scénarii, en lien avec les acteurs concernés, pour sécuriser les abords du tramway et gérer au mieux l'afflux des spectateurs sur la zone.

➤ Sûreté dans les rames et les stations

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

Cette question n'est pas abordée par le public. Une observation fait état du trafic de drogue, mais pour s'inquiéter que le tram favorise la mobilité des dealers et des clients.

La commission d'enquête se fait l'écho des usagers, soit en stations ou dans les rames et demande ce qui est prévu en matière de surveillance et d'interventions quand cela s'avère nécessaire.

Questions :

1. *Dans les stations, en l'absence de personnel permanent, quelles sont les dispositions à prendre pour assurer la sûreté des personnes, notamment en heures creuses ou nocturnes?*
2. *Même question en ce qui concerne les usagers à l'intérieur des rames.*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Sûreté dans les rames et les stations

Les dispositions de sûreté dans les stations ou les rames du Tramway T8 seront les mêmes que celles appliquées dans l'ensemble des transports franciliens (numéro unique d'appel, SMS, application d'alerte dédiée, caméras de vidéosurveillance, etc.). D'autres dispositifs complémentaires pourront être développés lors de la conception des espaces ou de la définition du plan d'exploitation en amont de la mise en service de T8Sud.

Question :

1. Dans les stations, en l'absence de personnel permanent, quelles sont les dispositions à prendre pour assurer la sûreté des personnes, notamment en heures creuses ou nocturnes ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :**Dispositions générales dans les transports**

Dans l'ensemble des transports franciliens, un numéro unique d'appel aux secours existe, le 3117, qui permet d'appeler à tout moment les autorités compétentes pour faire intervenir l'unité appropriée. Un même dispositif SMS, notamment à destination des personnes sourdes et muettes, mais aussi pour une discrétion des échanges, est disponible en permanence au 3117. Ce dispositif d'alerte est également disponible via une application dédiée (3117) et via l'application Île-de-France Mobilités en écran d'accueil. L'information sur ces numéros de téléphone est présente dans l'ensemble des rames de métros, de trams et de trains.

Depuis 2022, Île-de-France Mobilités finance à 50% avec la Préfecture de Police un Centre de Coordination Opérationnel de Sécurité (CCOS), qui permet de regrouper dans une salle l'ensemble des caméras de vidéosurveillance des bus, trams, métros et RER, à la fois à bord de ceux-ci mais aussi en stations ou gares. Ce dispositif est permis grâce à l'équipement de presque 100 % des rames, bus et trains et stations et gares de caméras de vidéosurveillance dans le réseau francilien. Ce sont plus de 80 000 caméras qui sont présentes sur l'ensemble du réseau. Ce dispositif permet une intervention plus rapide, un décloisonnement des réseaux de sécurité et une meilleure coordination des forces mobilisées. Par ailleurs, la vidéoprotection constitue un apport crucial pour résoudre des enquêtes ou comme élément de preuve devant la justice et pour dissuader et rassurer les voyageurs et les agents.

Dispositions pour les stations

Les stations de tramway ne font pas l'objet d'une présence permanente de la part des agents du bénéficiaire de la délégation de service public. Pour autant, les stations font partie de l'espace public et sont donc sous la protection, au même titre que l'ensemble de l'espace public, des forces de l'ordre dûment habilitées à cet effet. Par ailleurs, comme il s'agit d'infrastructures de transport, elles sont aussi l'objet d'une sécurisation par les agents de du Groupe de Protection et de Sécurité des Réseaux (GPSR) dans le cas d'une délégation de service public à la RATP. Dans un cas contraire, il est possible d'avoir recours à une prestation de sécurité privée en station. Cette protection est donc effective 24h/24 et 7j/7 puisqu'elle dépend principalement des unités de la Préfecture de Police.

Les stations sont aussi équipées de bornes d'appel permettant aux personnes en station de contacter un interlocuteur et de lui signifier un problème qui surviendrait en station ou qui serait survenu lors du trajet dans le tram. Cet interlocuteur prend ensuite les dispositions adéquates d'intervention de forces de l'ordre ou d'aiguillage de la personne vers les bons services.

Dispositifs spécifiques au Tramway T8

Le dispositif spécifique au Tramway T8 comme l'installation d'une force de sécurité privée en station ou des tournées régulières sur le terrain d'agents des forces de l'ordre sera déterminé au moment du plan d'exploitation et en particulier le dimensionnement de celui-ci, appuyé par l'ensemble des éléments précités.

En complément, le maître d’ouvrage et les architectes-urbanistes du projet veilleront à la conception des espaces publics et des stations du T8Sud en favorisant le sentiment de sécurité (par exemple, l’éclairage, l’ouverture des espaces, etc.)

Question :

2. *Même question en ce qui concerne les usagers à l’intérieur des rames.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les dispositifs décrits précédemment s’appliquent à l’intérieur des rames, et notamment :

- des boutons d’urgence d’appel au conducteur sont présents dans les trams dans le cas d’une situation d’urgence, permettant à celui-ci de saisir les autorités compétentes en cas de besoin ;
- les rames sont équipées d’équipement de vidéosurveillance ;
- les agents de du Groupe de Protection et de Sécurité des Réseaux (GPSR) circulent également à bord des rames.

Commentaires de la commission d’enquête

La commission d’enquête juge intéressant et utile le rappel des dispositifs mis en œuvre pour la sûreté des usagers des transports, que ce soit sur les quais ou dans les rames.

Elle note positivement, par ailleurs, la volonté de concevoir des espaces publics et des stations du T8Sud donnant un sentiment de sécurité (grâce à l’éclairage, l’ouverture des espaces, etc.)

Synthèse du thème 6

La question de la sécurité apparaît globalement bien appréhendée.

La commission d’enquête souhaite toutefois rappeler les points suivants :

- La maîtrise d’ouvrage est invitée à poursuivre les échanges avec les acteurs concernés pour la sécurisation des circulations piétonnes, notamment au niveau du parvis du terminus à Rosa Parks et de la station Casanova-Pressensé.
- Elle est également invitée à poursuivre les échanges avec les acteurs concernés pour aboutir à des itinéraires cyclables sûrs. La commission d’enquête souhaiterait que soit approfondie la question des cycles à grand gabarit dont le développement est encouragé, notamment pour la cyclo-logistique, afin d’éviter les risques de conflits d’usage avec les vélos et les piétons.
- L’implantation de la station supplémentaire Casanova-Pressensé, issue de la concertation préalable, nécessite la reconstitution d’un accès au site de France Pain. Ce dernier présente de nombreux dysfonctionnements, étant positionné au droit de la station et nécessitant ainsi la mise en place d’un feu de circulation pour sécuriser, à la fois le passage du tramway, l’accès des passagers et les circulations des camions de France Pain.

Le maître d’ouvrage est ainsi invité à poursuivre ses réflexions, en coordination avec le projet de NPNRU Franc-Moisin et Plaine Commune, pour améliorer la solution d’accessibilité à la parcelle de France Pain et sécuriser la station Casanova Pressensé.

La question de la sureté à quai et dans les rames apparaît également bien maîtrisée.

Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet

L'utilité économique et sociale du projet semble ne pas faire débat. Une seule observation la met en doute : un défenseur du « droit de circulation » en voiture qui prédit une congestion du trafic, considère la dépense injustifiée. Les autres contributions ne voient que du positif dans le prolongement du tram T8 vers le sud. Même s'il y a parfois quelques bémols (stationnement, report de la circulation dans d'autres quartiers, correspondance malaisée au terminus etc.), le coût du projet est peu évoqué. A noter que la FNAUT Ile-de-France, sous le titre « Ménager l'avenir », juge prudent de prévoir dès à présent une possible augmentation de la capacité du T8 et demande des études complémentaires sur les possibilités d'allonger les quais et d'adapter en conséquence le SMR à Villetaneuse.

➤ Le coût du projet et l'optimisation de la dépense publique

Pour un coût global (investissement + fonctionnement) de 685 M€ et des avantages socio-économiques estimés à 930 M€, le bilan socio-économique prend en compte un probable report modal (des déplacements en véhicule particulier en faveur du T8 Sud), de 1% du parc circulant dans la zone de chalandise du projet (500m de part et d'autre du tracé) et 10,6 km/jour par personne de déplacements en voiture évités. D'après les éléments fournis dans le dossier, le projet permettrait ainsi d'économiser 2 millions de véhicules x kilomètres dès la première année pleine d'exploitation. Malgré cette estimation plutôt prudente, le bilan socio-économique s'avère très positif (TRI de rentabilité socio-économique est = 5,2% sur investissement et Valeur Actualisée Nette (VAN) des bénéfices socio-économiques + 245M€). Enfin, afin de tester la rentabilité économique du projet en cas de surcoûts impondérables, des hypothèses de surcoûts de +10% (+47M€) et de +20% (93M€) ont été testées, amenant des TRI respectivement de 4,7% et 4,3%. Par conséquent, même avec ces surcoûts, le projet apparaît socio-économiquement rentable.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

Une seule observation conteste l'intérêt de la dépense : « Les 278 millions pourraient aller à l'amélioration des TCSP actuels qui ne fonctionnent pas bien. Ce serait plus pratique et plus utile, notamment la ligne 153 nettement plus simple qu'un tram (obs @15).

« Je trouve donc le projet très positif dans ses intentions et je note l'évaluation socio-économique très favorable, alors même qu'elle est basée sur des hypothèses conservatrices » (obs @1)

« Projet vital pour ce secteur fortement urbanisé qui dépend encore beaucoup de la voiture en comparaison avec Paris. Pistes cyclables de qualité et apaisement des circulations au programme. J'ai hâte de l'emprunter pour mes déplacements professionnels dans le 93 (obs @11)

« Il y a une urgence sociale et économique dans la prolongation de ce tram T8. Les reports successifs des dates prévisibles de réalisation montre combien la Seine-Saint-Denis est délaissée par rapport aux départements nantis. Il faut que les enquêteurs insistent pour que suffisamment de moyens techniques et financiers soient mobilisés pour une mise en service avant 2031 (...) (Ils) devront veiller à ne pas " déshabiller Pierre pour habiller Paul " (à savoir le maintien du bus 253 passant par le cours du Ru de Montfort pour prendre la rue Daniele Casanova et du bus 170 jusqu'à la gare). (obs @14)

Questions :

1. *Des coûts supplémentaires potentiels sont apparus au cours des échanges avec les acteurs du projet. Ainsi des études sont en cours pour s'assurer de la stabilité et la pérennité de l'ouvrage du pont Francis de Pressensé. S'il s'avérait nécessaire de le démolir pour en reconstruire un autre, le surcoût est-il provisionné ?*
2. *A quel moment la décision de maintien ou de reconstruction sera-t-elle prise ? Selon quel process et quelles seraient les incidences financières, en cas de reconstruction ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**En bref : Le coût du projet et l'optimisation de la dépense publique**

Le coût prévisionnel des travaux de 224 M€ prend en compte le confortement du Pont Pressensé et le nouvel ouvrage de franchissement du Canal Saint-Denis. En cas de coûts supplémentaires induits par la nécessité de démolition et reconstruction, **des échanges avec les financeurs auront lieu afin de trouver le financement complémentaire.**

L'arbitrage sur le devenir de ce pont devra être pris en étroite collaboration avec le département et les financeurs dans la prochaine phase d'étude à la lumière de considérations techniques, économiques et financières.

Question :

1. *Des coûts supplémentaires potentiels sont apparus au cours des échanges avec les acteurs du projet. Ainsi des études sont en cours pour s'assurer de la stabilité et la pérennité de l'ouvrage du pont Francis de Pressensé. S'il s'avérait nécessaire de le démolir pour en reconstruire un autre, le surcoût est-il provisionné ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Des éléments de réponse ont été apportés dans la question 1 de la thématiques 1.5 « Les ouvrages d'art et les locaux techniques ».

Rappel du coût du projet²⁶

Le coût d'investissement du projet T8Sud est estimé à **272,0 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2023 et comprend :

- **224,0 M€ HT** pour les dépenses en infrastructures ;
- **48,0 M€ HT** pour l'achat du matériel roulant (16 rames).

²⁶ Cf. pièce I du Dossier d'Enquête « Appréciation sommaire des dépenses ».

Il s'agit d'une estimation au stade d'études préliminaires, dont la précision est estimée à plus ou moins 10%. Les études plus approfondies conduiront à fiabiliser ce coût estimatif.

Le chiffrage prend en compte le confortement du Pont Pressensé existant et le nouvel ouvrage de franchissement du Canal Saint-Denis.

Coûts supplémentaires

Les investigations menées en Schéma de Principe sur le Pont Pressensé n'ont pas permis de prendre une décision sur le devenir de l'**ouvrage Pressensé** (confortement, démolition / reconstruction ou passage du tram par le nouvel ouvrage). Dans cette incertitude **des provisions dédiées ont d'ores et déjà été prises en compte dans l'enveloppe de 224 M€**, notamment le coût de renfort du pont existant. Indépendamment de celle-ci, le coût de projet intègre une provision pour aléas et imprévus dimensionnée pour gérer les évolutions classiques de programme, dont les évolutions de solutions techniques à programme constant.

L'expertise menée par le CEREMA fin 2023 et livrée en mars 2024 interroge l'intérêt de renforcer un ouvrage centenaire (les travaux de réhabilitation, d'entretien et de renforcement sont souvent très lourds pour une structure de cet âge) dont le reliquat de durée de vie reste difficile à estimer.

Dans ce contexte, Ile-de-France Mobilités va se doter d'une équipe de maîtrise d'œuvre dédiée au franchissement du canal afin de rechercher la meilleure solution technique qui sera validée en fin d'avant-projet. Dans le cas exceptionnel où la démolition et reconstruction du Pont Pressensé pour le passage du tram serait retenue par l'ensemble des partenaires, induisant des coûts supplémentaires excédant les provisions pour risques dédiées et les provisions pour aléas et imprévus non budgétées, **des échanges avec les financeurs auront lieu afin de trouver le financement complémentaire. En tout état de cause, il convient de rappeler que la rentabilité socio-économique ne serait que peu impactée et resterait, compte-tenu de son niveau initial particulièrement élevé, très intéressante.**

En effet, le bilan socio-économique du projet présenté dans la pièce H du dossier d'enquête montre que **les avantages actualisés²⁷ générés par le projet**, c'est-à-dire les bénéfices qui font l'objet d'une valorisation économique (gains de temps et ensemble des gains liés au report modal) sont **largement supérieurs aux coûts de réalisation et d'exploitation** du projet.

Les tests de sensibilité sur le taux de rentabilité et la valeur actualisée nette en fonction des évolutions de coûts réalisés dans la pièce H, page 18 (voir extrait ci-dessous) montrent aussi que **même si les coûts du projet connaissent une augmentation de plus 20% (+93M€₂₀₂₂) les avantages du projet resteraient toujours largement supérieurs à ces coûts.**

L'intérêt économique du projet est d'autant plus justifié que **de nombreux effets positifs du projet ne sont pas aisément monétarisables et ne sont donc pas pris en compte dans le calcul des avantages actualisés du projet** (par exemple : l'amélioration de la qualité urbaine et paysagère du tissu urbain le long du tracé).

²⁷ L'application d'un taux d'actualisation permet de tenir compte de l'inflation pour comparer des montants qui s'étalent sur l'ensemble de la période considérée pour le calcul des avantages et des coûts de construction et d'exploitation, en les exprimant tous en euros aux conditions économiques de 2022.

Le tableau ci-après présente les résultats en faisant varier les coûts (investissement initial et coûts de renouvellement, pour l'infrastructure et le matériel roulant) entre -10% et +20%.

En M€ ₂₀₂₂	Test -10% coûts	Hyp. centrale	Test +10% coûts	Test +20% coûts
Avantages actualisés	+ 930 M€	+ 930 M€	+ 930 M€	+ 930 M€
Coûts actualisés (investissement et exploitation)	- 638 M€	- 685 M€	- 732 M€	- 778 M€
Valeur Actualisée Nette	+ 292 M€	+ 245 M€	+ 198 M€	+ 151 M€
VAN par euro investi	+ 0,98	+ 0,74	+ 0,54	+ 0,38
Taux de rentabilité interne (TRI) (Seuil de rentabilité à 3,2%)	5,7 %	5,2 %	4,7 %	4,3 %

Tableau 12 - Sensibilité du bilan socio-économique aux hypothèses de coûts

Ces tests mettent en évidence que le bilan socio-économique dépasserait toujours assez largement les seuils de rentabilité dans l'hypothèse où les avantages seraient sensiblement moindres (-20%), ou dans l'hypothèse d'une dérive significative des coûts d'investissement (+20%).

Figure 127: extrait du dossier d'enquête publique, pièce H, page 18)

Question :

2. A quel moment la décision de maintien ou de reconstruction sera-t-elle est prise ? Selon quel process et quelles seraient les incidences financières, en cas de reconstruction ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Des éléments de réponse ont été apportés dans la question 1 de la thématiques 1.5 « Les ouvrages d'art et les locaux techniques ».

Des échanges techniques ont lieu depuis le début des études avec le Département de la Seine-Saint-Denis. **L'arbitrage devra être pris en étroite collaboration avec le département et les financeurs du projet dans la prochaine phase d'étude d'avant-projet à la lumière de considérations techniques, économiques et financières.** L'option définitive, et plus globalement le dossier d'avant-projet (AVP), seront approuvés par le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités. Le montant résultant de cet AVP engage alors la maîtrise d'ouvrage vis-à-vis des financeurs, qui mettent alors les financements en place.

Quelle que soit la décision elle ne modifiera pas le projet de manière substantielle tel que présenté à l'enquête : le principe du franchissement par l'ensemble des usages tramway, véhicules et convois exceptionnels, cycles et piétons restera le même.

Commentaires de la commission d'enquête

L'évaluation socio-économique du projet vise à tester le bilan coûts/avantages sociaux et économiques et en vérifier sa viabilité économique et son intérêt social dans des différentes conditions de fréquentation et de coût des travaux. Dans tous les tests de sensibilité réalisés par le maître d'ouvrage, le projet est considéré socio-économiquement rentable, avec des taux de rendement internes solides, même dans les hypothèses de coût des travaux de +10 % et +20 %.

Considérant les incertitudes qui demeurent sur la solution retenue pour le franchissement du canal Saint-Denis à la hauteur du pont Pressensé, la commission a interrogé IDFM sur un éventuel surcoût, en cas de démolition/reconstruction du pont Pressensé et elle prend bonne note de sa réponse. Selon le maître d'ouvrage, si des coûts supplémentaires excédaient les provisions pour risques dédiés et les provisions pour aléas et imprévus non budgétés, des échanges avec les financeurs auraient lieu afin de trouver le financement complémentaire. En tout état de cause, la rentabilité socio-économique ne serait que peu impactée et resterait, compte-tenu de son niveau initial particulièrement élevé, très intéressante.

S'agissant des possibilités d'adaptation de la ligne à une fréquentation supérieure aux prévisions, IDFM précise que la mise en œuvre de l'option retenue, à savoir l'augmentation de la fréquence de passage sur les sections tendues, ne génère pas de coûts supplémentaires pour les travaux d'infrastructure. Une autre mesure est étudiée : la mise en place de services partiels qui requiert la création de terminus partiels. La commission note que les prévisions de fréquentation, d'où découleront d'éventuelles mesures d'accompagnement, seront mises à jour en phase de conception détaillée. De fait, ces prévisions sont par nature soumises à des facteurs d'incertitude.

La commission estime que ce projet, identifié comme prioritaire dans tous les documents de programmation (SDRIF et PDM métropolitain), répond aux attentes d'une population fortement utilisatrice de transports en commun. Il contribue à la réduction des déplacements en véhicule particulier et conserve, en toutes les hypothèses testées, un bilan coûts/avantages largement positif.

➤ Les effets économiques locaux

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

Les effets économiques locaux sont les plus difficiles à quantifier. La CCI s'est inquiétée d'une possible baisse de clients pour les commerces à cause de la suppression du stationnement. Mais le public a surtout vu dans l'arrivée du tram une opportunité.

« Habitant au niveau de la place du front populaire depuis 10 ans, j'espère que ce projet dynamisera les commerces et activités qui manquent cruellement (marché permanent, magasins spécialisés...etc) afin d'insuffler plus de vie au quartier qui est parfois considéré comme "ville dortoir" à tort. (obs@20)

« Il faut rapprocher les personnes, des pôles sportifs, artistiques et commerciaux, afin de contribuer, à la création d'emplois et généralement à l'économie » (obs @34)

« La concrétisation du prolongement du tramway TS jusqu'à la gare RER E Rosa Parks, à travers le Parc des Portes de Paris constitue une opportunité pour ICADE de poursuivre l'amélioration de la qualité du cadre de vie des usagers du site, en favorisant les déplacements en transports en commun, et en renforçant les liens du Parc avec les quartiers alentours (obs@49)

Questions :

- 1. Qu'est-il prévu pour accompagner l'évolution prévisible de la structure des emplois dans la zone de projet ?**

2. *Considérant la forte réduction du stationnement sur voirie qu'occasionne le projet, qu'a prévu IDFM pour restituer ou compenser les places de stationnement sur voirie, dont la CCI93 signale qu'elle risque d'impacter les commerces locaux ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Les effets économiques locaux

De par son tracé dans un contexte urbain en pleine mutation, le T8Sud accompagne le développement des emplois par la **desserte efficace des quartiers, le maillage au réseau de transport structurant et la requalification des espaces renforçant ainsi l'attractivité du territoire pour les entreprises.**

Concernant le stationnement, Ile-de-France Mobilités, en concertation avec les collectivités partenaires du projet, a pleinement conscience de l'impact de l'insertion du T8Sud sur le stationnement des véhicules légers. Cet impact a été quantifié et soumis à validation des collectivités partenaires. Les études ont montré que de nombreuses places de stationnement restent disponibles dans l'ensemble des secteurs via des parkings souterrains sous-utilisés. De plus, une étude du CEREMA montre que **la réduction des stationnements à proximité des commerces n'entrave pas forcément leur réussite économique, surtout avec l'arrivée d'un moyen de transport structurant comme le tramway.**

Question :

1. *Qu'est-il prévu pour accompagner l'évolution prévisible de la structure des emplois dans la zone de projet ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le contexte local

Comme indiqué dans le Thème 1 du tracé, l'itinéraire du T8Sud répond au besoin concret de déplacement du territoire, et son insertion a été déterminée par son opportunité de desserte au plus près des populations et emplois du secteur. Son tracé est également conditionné par la localisation des pôles d'échanges de transports performants (Rosa Parks, Front Populaire, La Plaine Stade de France et Saint-Denis Porte de Paris).

Le tramway traverse ainsi de nombreux projets urbains générateurs d'emplois, entre autres, le NPNRU du quartier du Franc Moisin, la ZAC du Landy-Pleyel, le campus Condorcet, le projet urbain d'ICADE de transformation des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris (EMPG) et la ZAC de la Gare des Mines Fillettes.

Le tramway accompagne la mutation du secteur en reliant les quartiers entre eux. Ainsi le quartier du centre historique de Saint-Denis, bordé par le Parc de la Légion d'Honneur sera relié au quartier populaire du Franc Moisin, de Plaine Commune et du 19^{ème} arrondissement de Paris à la gare Rosa Parks.

En outre, le tramway améliorera le cadre de vie en redimensionnant l'espace pour chaque usage, les trottoirs seront élargis, les itinéraires cyclables continus et la végétalisation sera faite dès que l'espace le permet, contribuant ainsi à l'attractivité du territoire.

Le T8Sud offre donc de nouvelles opportunités pour les entreprises à s'installer dans ces secteurs en pleine mutation en facilitant les déplacements et en les reliant à des pôles multimodaux.

Compléments des partenaires

Département de Seine-Saint-Denis :

Le projet accompagne la transformation de la structure du quartier entamée depuis de nombreuses années.

La tertiarisation ne doit cependant pas se faire au détriment des habitants du secteur traversé mais au contraire leur offrir de nouvelles opportunités d'emplois auxquelles ils pourront accéder facilement grâce au T8Sud.

Ville de Paris :

Après l'arrivée du T3b en 2012, le renouvellement urbain de plusieurs quartiers et la construction de logements, de locaux d'activités, d'équipements publics ou encore d'édifices culturels, le prolongement du T8 va venir compléter le réaménagement de ce secteur en pleine mutation. Ce prolongement vise à renforcer le lien entre le nord de Paris et la Seine-Saint Denis, à améliorer leur desserte et à connecter les futurs pôles d'attractivité aux pôles existants.

A terme, les opérations d'aménagement environnantes vont permettre d'accueillir une grande diversité d'habitants (étudiants, famille, jeunes travailleurs...) et de développer l'activité économique, sociale et culturelle.

Les projets urbains du secteur parisien ayant été engagés avant ce projet de prolongement du T8 au Sud, les localisations des logements, des équipements et des entreprises ne seront pas modifiées mais leur accès en sera facilité.

Comme indiqué au point 4.3, 3 parkings souterrains existants au plus près du tracé du T8 et sont proches des commerces et les habitants des 18^e et 19^e arrondissements ont un faible taux de motorisation. Le prolongement du T8 va donc faciliter les mobilités du quotidien.

Question :

2. *Considérant la forte réduction du stationnement sur voirie qu'occasionne le projet, qu'a prévu IDFM pour restituer ou compenser les places de stationnement sur voirie, dont la CCI93 signale qu'elle risque d'impacter les commerces locaux ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Des éléments de réponse ont été apportés dans la thématique 4.2 « Le stationnement ».

Ile-de-France Mobilités, en concertation avec les collectivités partenaires du projet, a pleinement conscience de l'impact de l'insertion du T8Sud sur le stationnement des véhicules légers. Cet impact a été quantifié et soumis à validation des collectivités partenaires.

L'impact du projet sur le stationnement est décrit en pièce **F : Étude d'impact – Volume 3 Partie 2 : description du projet**. Il est exprimé que « le projet T8Sud n'a pas vocation à créer de l'offre de stationnement pour le rabattement motorisé dans l'environnement de ses stations ». Il est également

précisé que « l'impact du projet sur le stationnement sur voirie est globalement très fort avec environ seulement 20% des places de stationnement conservées ou restituées par rapport à la situation actuelle. ».

Néanmoins, **ces choix de limitation des stationnements sur voirie ont été co-construits avec les collectivités locales partenaires qui ont souligné l'existence d'une offre importante de stationnement en ouvrage au sein du secteur et que cette offre est sous-utilisée.** Dans un cadre contraint, l'insertion du tramway limite la place sur les rues et boulevards concernés. Ainsi, des choix sont nécessairement faits pour favoriser l'ensemble des mobilités comme le développement de voies cyclables qualitatives, le maintien ou l'amélioration de la qualité des dessertes piétonnes ou encore la végétalisation de l'espace public.

La restitution intégrale des places de stationnement n'aurait pas permis un tracé autant arboré ni le développement aussi important de voies cyclables et de stationnements vélos, nuisant ainsi à la qualité environnementale du projet.

Enfin, il est intéressant de rappeler que les études empiriques, notamment celle du CEREMA intitulée *Mobilité et commerce : Quels enseignement des enquêtes de déplacement*, montrent que **les déplacements en véhicules motorisés pour réaliser des achats dans les commerces de proximité sont minoritaires.**

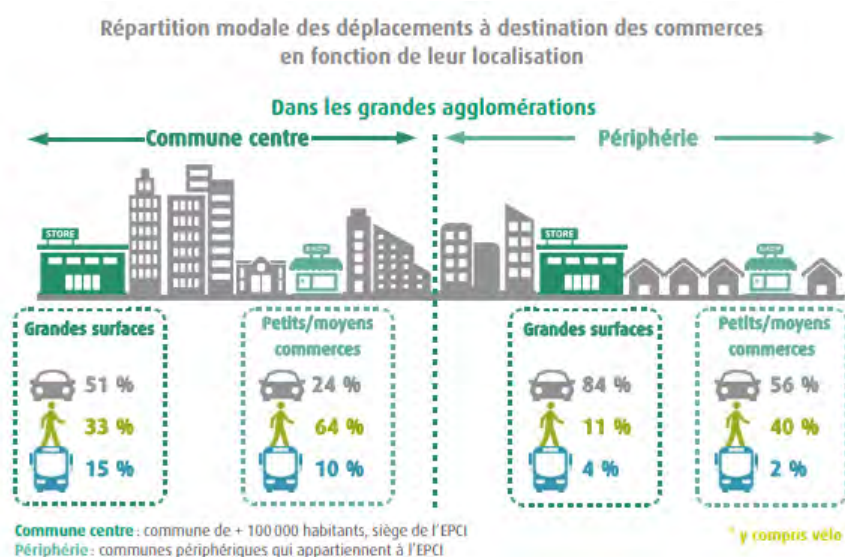


Figure 128 : Répartition modale des déplacements à destination des commerces (source CEREMA – Etude « Mobilité et commerce : Quels enseignement des enquêtes de déplacement »)

Ces études empiriques, notamment citées dans l'article *Commerces de proximité : en finir avec le dogme du « no parking, no business »*, dans Alternatives Économiques (Décembre 2019)²⁸, montrent *a contrario* que la baisse du nombre de stationnement voire la piétonisation de certains espaces a permis un regain de l'activité économique des commerçants.

Le tramway T8Sud, en tant que moyen de transport structurant, favorisera l'accessibilité des commerces tant pour les clients arrivant en tram que pour ceux utilisant les nouvelles voies cyclables qui seront créées ou encore les piétons arrivant par des trottoirs larges et requalifiés. Le cas du tramway T1, où

²⁸ <https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2019/12/12/commerces-de-proximite-en-finir-avec-le-dogme-du-no-parking-no-business>

nombreuses personnes l'empruntent avec leur caddy, est un bon exemple de moyen de déplacement pour l'accès aux commerces.

Commentaires de la commission d'enquête

Des craintes ont été formulées, en particulier par la Chambre de commerce et de l'Industrie (CCI), concernant la suppression d'un nombre important de places de stationnement sur voie et les possibles conséquences économiques pour l'activité et les commerces.

La commission retient, au regard du dossier de l'enquête et des précisions apportées par le maître d'ouvrage que :

- le T8Sud constitue un moyen de transport en commun bien plus capacitaire et fluide que les bus qui desservent actuellement ces quartiers et s'insère dans un maillage du nord-est parisien en transport en commun en site propre. Dès lors, un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun est attendu avec une pression moindre sur le stationnement.
- la restitution intégrale des places de stationnement n'aurait pas permis un tracé aussi arboré (davantage d'arbres auraient été abattus), ni un développement aussi important de voies cyclables et de stationnements vélos. De plus, les décisions de limiter les stationnements sur voirie ont été « coconstruits avec les collectivités locales partenaires ».
- des études récentes montrent que « les commerces de proximité souffrent peu de l'absence de stationnements sur voie car les « déplacements en véhicules motorisés pour réaliser des achats dans les commerces de proximité sont minoritaires ».
- les aménagements transformant des voies essentiellement réservées à la voiture en boulevards urbains, avec « des espaces généreux pour les modes de déplacement actifs », rendent plus facile l'accès aux commerces de proximité ; ce que confirment des études empiriques qui montrent que « la réduction des places de stationnement à proximité des commerces n'entrave pas forcément leur réussite économique », alors que « la piétonisation de certains espaces » a apporté des « gains d'activité pour les commerces de proximité », surtout « avec l'arrivée d'un moyen de transport structurant comme le tramway ».

La commission considère les arguments du maître d'ouvrage convaincants et en partage les conclusions.

Le T8 Sud offre donc de nouvelles opportunités pour les entreprises à s'installer dans ces secteurs en pleine mutation, avec un désenclavement certain des quartiers traversés. La commission relève toutefois que ces mutations considérées comme bénéfiques créent des nouvelles opportunités d'emplois, mais vont bouleverser la vie sociale et économique de ces quartiers.

Si dans les nouveaux quartiers créés dans les ZAC, les arrivants sauront rapidement s'adapter, le désenclavement des quartiers comme le Franc Moisin - Bel Air, favorisera l'accès de ces populations aux emplois. Pour le Département, l'évolution de l'offre d'emplois avec une probable tertiarisation ne doit cependant pas se faire au détriment des habitants actuels, mais au contraire leur offrir de nouvelles opportunités d'emplois auxquelles ils pourront accéder facilement grâce au T8Sud.

Bien que cela ne soit pas strictement de la compétence d'IDFM, la commission d'enquête souligne que les risques d'un découplage entre offre et demande d'emplois ne sont pas nulles et elle incite les acteurs locaux concernés à suivre attentivement l'évolution de l'offre/demande d'emplois afin d'en accompagner l'adaptation.

➤ La fréquentation

Les niveaux de charge modélisés tout au long de la ligne prolongée mettent en évidence son intérêt à la fois en termes de maillage avec le réseau structurant, et de desserte des centralités et équipements du secteur (centre de Saint-Denis, quartiers de la Plaine ou de Front Populaire, Campus Condorcet, etc.). Ils mettent également en avant un risque de saturation sur certaines sections.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

La contribution de Bernard Gobitz, vice-président de l' AUT IdF (FNAUT Ile-de-France) pose la question d'une fréquentation supérieure aux prévisions.

« *MENAGER L'AVENIR*

Selon le maître d'ouvrage, le trafic du T8 atteindrait les 98 000 voyageurs par jour avec deux tronçons particulièrement chargés au sud de la gare de Saint-Denis et à l'approche du Campus Condorcet.

A propos des stations

Dans ces conditions, il serait prudent de prévoir dès à présent une possible augmentation de la capacité du T8. La circulation de rames plus longues et plus capacitaires qu'actuellement, par exemple de 40 m ou plus, au lieu de 30 m, doit être envisagée. Cette précaution qui ménage l'avenir nécessite de prendre dès à présent des mesures conservatoires pour permettre l'allongement ultérieur des stations, dont la longueur est aujourd'hui limitée à 35 m, pour y recevoir des rames longues. Une étude complémentaire pour déterminer les possibilités d'allonger les stations existantes nous semble aussi nécessaire dans le cadre de ce projet.

A propos du Site de Maintenance et de Remisage

Une réflexion sur le même thème est nécessaire à propos de l'adaptation et de l'extension du Site de Maintenance et de Remisage de Villetaneuse ». (obs@46)

Questions :

1. *Dans le dossier d'enquête, vous évoquez un risque de sur-fréquentation dans certaines sections du tracé et indiquez que « des mesures d'accompagnement devront être envisagées dans les prochaines phases d'étude ». Pouvez-vous préciser ?*
2. *Quelles mesures conservatoires avez-vous prévues pour adapter la capacité du matériel dans le cas d'une surfréquentation ?*

Quelle réponse pouvez-vous apporter aux mesures conservatoires évoquées par la FNAUT ?

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : La fréquentation

Des **mesures d'accompagnement** ont été intégrées dans « l'emprise projet » afin de ne pas obérer l'avenir si des renforts d'offre étaient nécessaires. En cas de sur-fréquentation, Ile-de-France Mobilités

privilégiera des solutions sur **l'offre de transport notamment avec augmentation de la fréquence de passage ou des terminus partiels.**

La proposition de la FNAUT d'allongement des quais en station génère des impacts majeurs sur le territoire, à la fois sur le prolongement mais aussi pour la reprise de toutes les stations du T8 actuel : suppression d'arbres, suppression de stationnements, réorganisation majeure de certains carrefours, reprise de toutes les stations existantes, etc.

Le projet d'extension du SMR de Villetaneuse a été pensé de manière à minimiser l'impact foncier sur un territoire en pleine mutation (projet « Front Urbain »), **tout en disposant de réserves pour l'accueil de rames supplémentaires et mixtes, en cas notamment de l'augmentation de la flotte.** En effet, la flotte du T8 prolongé est estimée à 32 rames, alors que le projet d'extension permettra d'accueillir de 38 à 41 rames, représentant une réserve de capacité de 6 à 9 rames.

Ainsi, en cas d'augmentation de la fréquentation sur la ligne, nécessitant une augmentation de l'offre de service et donc du nombre de rames, **le SMR de Villetaneuse sera en mesure de les accueillir et de les maintenir dans des conditions satisfaisantes.**

Question :

1. Dans le dossier d'enquête, vous évoquez un risque de sur-fréquentation dans certaines sections du tracé et indiquez que « des mesures d'accompagnement devront être envisagées dans les prochaines phases d'étude ». Pouvez-vous préciser ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Au stade des études de Schéma de Principe, les résultats des prévisions à horizon 2030 estimaient une fréquentation de la ligne prolongée de **16 700** voyageurs à l'heure de pointe du matin, avec un tronçon dimensionnant maximal à **3 700** voyageurs/h au niveau de la gare de Saint-Denis. Il est à noter que ces estimations intègrent en partie les aléas et facteurs d'incertitudes inhérent à l'exercice de prévision. La fréquence de passage du T8 de 4 minutes à l'heure de pointe du matin sur ce tronçon permettra ainsi d'absorber cette fréquentation des voyageurs.

Néanmoins, en cas d'augmentation de la fréquentation voyageur du T8 au-delà d'un certain seuil de saturation, des **mesures d'accompagnement** devront en effet être implémentées afin d'assurer le confort et la sécurité des voyageurs. Ces mesures doivent être pensées dès à présent, et des **mesures « conservatoires »** pourront être intégrées dans la conception du projet afin d'anticiper et de faciliter d'éventuelles évolutions des principes d'exploitation, des systèmes et des infrastructures.

Afin d'augmenter la capacité de la ligne, les deux principaux leviers sont l'augmentation de la fréquence et l'augmentation de la capacité des rames. Comme expliqué dans la question suivante (question 2), l'option privilégiée par IDFM serait plutôt **l'augmentation de la fréquence de la ligne sur les tronçons les plus chargés**, en raison notamment des fortes contraintes techniques d'une augmentation de la capacité des rames (fort impact sur l'existant).

Ainsi la conception détaillée du projet sera faite en tenant compte de mesures conservatoires, par exemple s'assurer d'avoir une réserve de stockage au SMR (en cas d'augmentation de la flotte de matériel roulant) ou encore s'assurer d'avoir une réserve de capacité dans la configuration du nouveau terminus à Rosa Parks, etc.

Une autre mesure actuellement étudiée pour renforcer l'offre de service est **la mise en place de services partiels**, c'est-à-dire des missions plus courtes et plus fréquentes sur les sections les plus chargées. Cela

requiert la création de terminus partiels permettant aux rames de faire demi-tour à des endroits stratégiques de la ligne (au niveau des grands pôles d'échange par exemple, aux stations *Saint-Denis Porte de Paris* et *Front Populaire*). Si les études approfondies confirment le besoin d'implanter de telles mesures, un travail collaboratif sera mené avec les acteurs locaux pour trouver le meilleur emplacement au sein d'un territoire déjà très dense.

Les prévisions de fréquentation, qui sont par nature soumises à divers aléas et facteurs d'incertitudes (contexte socio-économique, projections de populations et emplois, évolutions du réseau connexe, comportements de mobilité, etc.), seront **mises à jour en phase de conception détaillée**. Les mesures d'accompagnement pour faire face à une éventuelle augmentation de la fréquentation seront alors définies en fonction des résultats actualisés des prévisions de fréquentation.

Question :

2. *Quelles mesures conservatoires avez-vous prévues pour adapter la capacité du matériel dans le cas d'une surfréquentation ?
Quelle réponse pouvez-vous apporter aux mesures conservatoires évoquées par la FNAUT ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Nota : Des éléments de réponse ont également été apportés dans les thématiques 1.3 « Les stations » (question 3) et 1.4 « Le SMR ».

Allongement des stations proposé par la FNAUT

En cas de fréquentation plus importante qu'initialement prévue, deux types de réponse sont envisageables et corrélées :

- Adaptation de l'infrastructure (exemple cité par la FNAUT de l'allongement des stations) ;
- Adaptation de l'offre (augmentation de la fréquence de passage des rames, élargissement de la plage horaire heure pleine).

Dans le cadre du Schéma de Principe, Île-de-France Mobilités a étudié un **possible allongement des quais de stations à 45 m de longueur**, avec des rampes d'accès de 7 m en conservant la distance conservatoire de 12 m entre la sortie de courbe et le début du quai de station. L'analyse préliminaire précise les impacts par comparaison au scénario de référence (35 m de longueur).

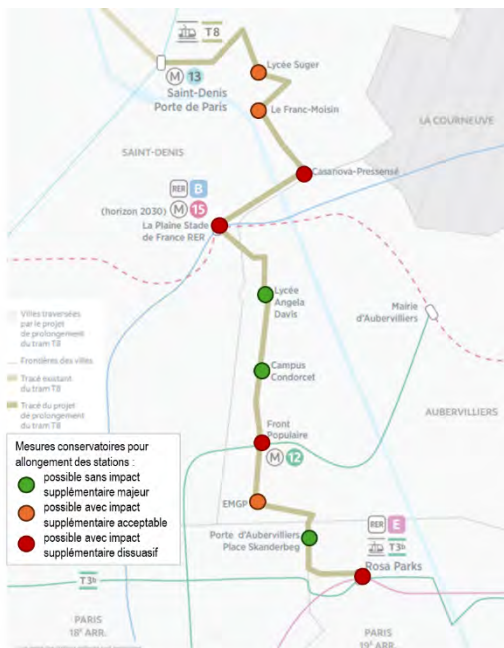
Les principales conclusions de cette **analyse préliminaire de faisabilité des mesures conservatoires préconisées par la FNAUT** sont développées dans les paragraphes qui suivent.

Sur le prolongement :

- pour 3 des 10 futures stations (en vert sur la carte ci-contre), un allongement vers le Sud ou vers le Nord apparaît possible, sans impact supplémentaire majeur ;
- pour 3 autres stations (en orange dans la carte), un allongement est possible avec des impacts supplémentaires relativement acceptables - enjeu de conservation des arbres pour la station *Lycée Suger*, de reconfiguration des traversées piétonnes au niveau de la station *Le Franc-Moisin* ou de reprise de carrefour de la rue du Lin pour la station *EMGP* ;

- pour 4 stations restantes (en rouge sur la carte), les impacts seraient très dimensionnants - repositionnement majeur de la station *Casanova – Pressensé*, reprise de l'altimétrie de la station *La Plaine - Stade de France* et dégradation du fonctionnement du pôle d'échange ; abattages d'arbres et dégradation des conditions de circulation au niveau de la station *Front Populaire* ; possible abattage d'arbres, suppression de places de stationnement supplémentaires, dégradation de la qualité de l'insertion urbaine et paysagère du terminus à Rosa Parks.

Sur la ligne existante :



- les 17 stations existantes n'ont jamais fait l'objet de mesures conservatoires particulières lors de leur conception et réalisation.

Ces premiers éléments conduisent à considérer que le bilan coût / avantage des mesures conservatoires pour un allongement des quais de la ligne T8 permettant d'accueillir des rames plus longues aurait un impact très important, en termes d'insertion urbaine et paysagère, en termes de durée et d'ampleur du chantier et en termes de coûts.

D'autres types de solutions sont donc privilégiées par le maître d'ouvrage pour parer à l'éventualité d'une sur-fréquentation de la ligne T8Sud (travail sur l'offre de transport notamment avec augmentation de la fréquence de passage ou des terminus partiels).

Figure 129 : Evaluation des mesures conservatoires pour l'allongement des stations sur le T8Sud

Mesures conservatoires au SMR proposées par la FNAUT

Après l'extension au Sud de la zone de remisage du SMR et de la récupération des voies aujourd'hui occupées par les rames du T1, le SMR pourra accueillir entre 38 à 41 rames, une capacité d'accueil plus importante que les 32 rames estimées comme nécessaires à l'exploitation.

En retenant l'option la plus dimensionnante pour le projet d'extension, le Maître d'Ouvrage a pu se ménager certaines marges de manœuvres, tout en minimisant l'impact foncier pour ne pas pénaliser le projet « Front Urbain ».

Ces mesures conservatoires permettent de pouvoir accueillir différents types de matériel roulant sur le site, en particulier des rames de longueurs différentes, en tenant compte des caractéristiques du parc de tramway à l'échelle de l'Ile-de-France. Ainsi le futur SMR pourra accueillir et assurer la maintenance de nouvelles rames de 33,5 m et des rames actuelles de 32,7 m. Toutefois ces mesures conservatoires ne permettent pas de garantir à ce jour que des rames beaucoup plus longues (suggestion de mesures conservatoires de la FNAUT pour des rames de 45 m) ou sensiblement plus larges, puissent être remisées au SMR de Villeteuse.

Pour conclure, dans l'éventualité d'une fréquentation de la ligne supérieure aux estimations dimensionnantes, le maître d'ouvrage privilégiera des solutions moins contraignantes pour l'insertion urbaine et paysagère au niveau du SMR, par exemple en adaptant l'infrastructure en ligne et le schéma d'exploitation pour pouvoir renforcer l'offre de service.

Commentaires de la commission d'enquête

La question de la fréquentation attendue pour le prolongement du T8 jusqu'à Rosa Parks a été partiellement traitée dans le thème 1 (Mesures conservatoires).

La commission considère comme la seule économiquement viable la solution retenue par le maître d'ouvrage pour répondre à une éventuelle sur-fréquentation, à savoir l'augmentation de la fréquence de passage avec des services partiels. Elle regrette néanmoins qu'IDFM n'ait pas précisé l'apport capacitaire supplémentaire que permettrait la solution retenue.

Synthèse du thème 7

Dans tous les tests de sensibilité réalisés par le maître d'ouvrage, le projet est considéré socio-économiquement rentable, avec des taux de rendement internes solides, même dans les hypothèses de coût des travaux de +10 % et +20 %. La rentabilité socio-économique ne serait que peu impactée par la solution finalement retenue concernant le devenir du pont de Pressensé et le nouvel ouvrage de franchissement et resterait, compte-tenu de son niveau initial particulièrement élevé, très intéressante. Il en va de même pour la mise en place de services partiels en cas de fréquentation accrue.

Concernant la disparition des places de stationnement sur voirie, la commission retient les considérations exposées par IDFM comme recevables. Outre le report modal, les décisions de limiter les stationnements sur voirie « coconstruits avec les collectivités locales partenaires », des études récentes montrent que « les commerces de proximité souffrent peu de l'absence de stationnements sur voie » car les « déplacements en véhicules motorisés pour réaliser des achats dans les commerces de proximité sont minoritaires ». En outre, les aménagements transformant des voies essentiellement réservées à la voiture en boulevards urbains, avec « des espaces généreux pour les modes de déplacement actifs », rendent plus facile l'accès aux commerces de proximité ; ce que confirment des études empiriques qui montrent que « la réduction des places de stationnement à proximité des commerces n'entrave pas forcément leur réussite économique », alors que la piétonisation de certains espaces a apporté des « regains d'activité pour les commerces de proximité », surtout « avec l'arrivée d'un moyen de transport structurant comme le tramway ».

Sur les hypothèses de fréquentation, la commission note que les risques de saturation capacitaire avaient déjà été identifiés dans le dossier de l'enquête publique (sur la section au nord du terminus actuel Saint-Denis Porte de Paris et sur la section Front Populaire) et que la maîtrise d'ouvrage avait déjà envisagé la nécessité de mesures d'accompagnement dans les prochaines phases d'étude. La commission incite IDFM à approfondir cette question, notamment en évaluant les réserves capacitaires permises par une hausse de la fréquence de passage des rames.

S'agissant des transformations du tissu socio-économique, notamment de la structure des emplois, que le prolongement au sud du T8 viendrait accélérer, la commission d'enquête encourage les acteurs locaux concernés, à suivre attentivement l'évolution de l'offre/demande d'emplois afin d'en accompagner l'adaptation.

La commission estime que les explications d'IDFM sont globalement satisfaisantes et en partage les conclusions.

Thème 8 : Divers

Ce thème regroupe les observations n'entrant pas directement dans les différents thèmes précédents, mais en lien toutefois avec l'enquête.

➤ Information du public et mise à disposition des documents de l'enquête

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par des questions posées par la commission d'enquête

Outre la communication réglementaire de parution dans les journaux et d'affichage en mairie et sur le tracé, Ile-de-France mobilités a mis en œuvre plusieurs modalités complémentaires d'information, notamment, une synthèse du dossier et l'a fait diffuser auprès des riverains directement concernés.

Il apparaît toutefois que la diffusion tardive du document, voire sa non-distribution ait peut-être limité la participation. Des riverains du quartier Bel Air ont ainsi mentionné une réception de la synthèse le jour-même ou le lendemain de la réunion publique. D'autres ont dit n'avoir rien reçu.

« le support "Dossier d'information a été mis dans les boîtes aux lettres le jour même de la réunion... d'où la faible participation. » Obs 1 sur le registre de Saint-Denis

Par ailleurs, les conditions de mise à disposition dans certains lieux d'enquête ne favorisaient pas la consultation des documents : *« Il est difficile de consulter le dossier dans un espace si petit. Impossible de déplier le projet les documents. »* Obs 1 sur le registre de Villetaneuse.

Question :

Pouvez-vous rappeler les modalités de communication complémentaire mises en place pour cette enquête et en particulier celles concernant la distribution des synthèses du dossier ?

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

En bref : Information du public dans le cadre de l'enquête

Dans le cadre de l'enquête publique, plusieurs dispositifs de communication complémentaire ont été mis en place afin de faire connaître l'enquête publique et de délivrer une synthèse du dossier soumis à l'enquête publique unique.

Les divers supports de communication complémentaire ont été les suivants :

- > un dossier d'information de 16 pages boîte à 25 000 foyers tout au long du tracé,
- > un dépliant 4 volets distribué lors d'un tractage à 1 000 personnes,
- > une affiche distribuée aux collectivités territoriales concernées par le tracé,

- > un guide de lecture attaché au dossier d'enquête,
- > une réunion publique de 2h le 29 mai 2024 pour faire la pédagogie du projet et répondre aux questions des participants, et
- > un kit de communication à destination des collectivités territoriales partenaires et des financeurs du projet.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le dossier d'information

Un dossier d'information de 16 pages a été entièrement conçu pour l'information du public durant cette enquête publique unique. Il reprend les éléments principaux du dossier : les objectifs du projet, son tracé, les éléments les plus structurants tels que le pont Pressensé ou encore les aménagements cyclables, l'historique des phases de concertation précédente et une information complète sur les modalités de concertation de l'enquête publique unique.

L'objectif de ce dossier d'information très complet était d'informer de façon synthétique le public sur les éléments soumis à la concertation dans le cadre de l'enquête, à savoir la volonté d'obtenir une déclaration d'utilité publique, et donc de faire connaître et faire adhérer au projet, et la mise en conformité du PLUi de Plaine Commune pour que le projet puisse aboutir réglementairement.

Le dossier d'information a été élaboré par Île-de-France Mobilités, partagé avec la commission d'enquête et validé par les financeurs du projet.

Le Bon À Tirer (BAT) a été transmis le 7 mai 2024. En raison des jours fériés des 8 et 9 mai, ainsi que du « pont » du 10 mai, les délais d'impression du grand nombre d'exemplaires du dossier d'information et de logistique pour le boîtage ont conduit à un boîtage le 28 et le 29 mai 2024 dans près de 25 000 foyers dans le secteur du tracé.

Ce dossier d'information a également été disposé dans l'ensemble des lieux d'enquête avec chacun au moins 50 exemplaires et à Plaine Commune plus de 100 exemplaires en raison des nombreuses permanences et de la réunion publique qui s'y déroulait.

Le dépliant 4 volets



Figure 130 : Dossier d'information du T8Sud

En parallèle du dossier d'information, Île-de-France Mobilités a conçu un dépliant du projet comprenant 4 volets pour synthétiser davantage encore le dossier d'enquête et remettre les grands éléments du dossier ainsi que les modalités de participation à l'enquête publique unique.

Ce dépliant a également été entièrement relu et validé par la Commission d'Enquête. Le BAT a également été transmis le 7 mai 2024.

Sa diffusion a été réalisée par tractage en date du 27 mai 2024 auprès de 1 000 personnes dans quatre lieux d'échanges du tracé : Rosa Parks (RER E, T3b), Front Populaire (M12), La Plaine – Stade de France (RER B) et Saint-Denis Porte de Paris (M13, T8). Ces tractages réalisés aux heures de pointe du matin et du soir ont permis d'écouler l'ensemble des 1 000 impressions réalisées à cette fin.

350 autres dépliant ont été livrés aux lieux d'enquête à disposition du public lors des permanences et avec le dossier d'enquête.



Figure 131 : Dépliant 4 volets du T8Sud

Le guide de lecture

Afin de permettre au public, parfois peu habitué à consulter ce genre de dossier réglementaire et très précis, de consulter le dossier plus facilement, un guide de lecture a été ajouté à l'ensemble des dossiers d'enquête. Ce guide de lecture permettait de reprendre un sommaire du dossier d'enquête en indiquant ce que chaque partie contenait et d'orienter les lecteurs disposant de peu de temps pour consulter le dossier vers des pièces dont la prise de connaissance était rapide. Le guide de lecture reprenait également l'ensemble des modalités de l'enquête publique unique.

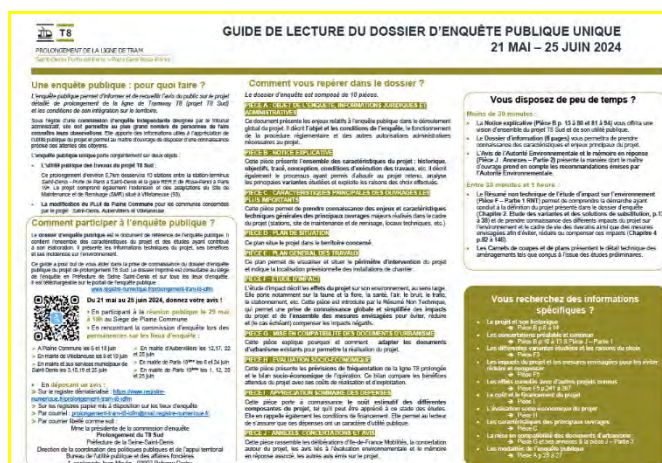


Figure 132 : Guide de lecture du T8Sud

La réunion publique

Pour une meilleure information du public, une réunion publique de présentation du projet aux personnes intéressées a été proposée par la Commission d'Enquête.

Cette réunion publique, préparée et animée par Île-de-France Mobilités, a été divisée en quatre parties : un mot d'accueil des élus et de la Commission d'Enquête, une présentation du projet par l'équipe-projet d'Île-de-France Mobilités, une séance de questions/réponses avec les participants et un mot de clôture.

Rapport Enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du prolongement sud du T8 emportant la mise en compatibilité du document d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune avec le projet – octobre 2024 – Commission d'enquête : MC Eustache Présidente, S Frézel et R Peli titulaires

notamment par un rappel des modalités de participation par Madame La Présidente de la Commission d'Enquête.

Le contenu de la présentation a été entièrement validé par la Commission d'Enquête.

L'affiche

Conscientes que les affiches réglementaires conformes à la législation en matière de publicité des enquêtes publiques, ne sont pas très attractives visuellement, une affiche plus communicante a été conçue par Île-de-France Mobilités.

Cette affiche a repris l'iconographie du tracé du prolongement du T8 avec ses grandes infrastructures. Elle a permis d'indiquer de façon très lisible et claire l'ensemble des 18 permanences de la Commission d'Enquête ainsi que la réunion publique.

Cette affiche a été validée par la Commission d'Enquête et le BAT a été transmis le 7 mai également. Elle a été distribuée à l'ensemble des lieux d'enquête dans une quantité indiquée par chacune de celles-ci permettant de l'afficher dans d'autres lieux que la mairie et selon le bon-vouloir de chacune des collectivités.



Figure 133 : Affiche du T8Sud

La mise à jour du site internet et les actualités associées

Dans le cadre de l'enquête, le site internet du projet a été modifié à la demande de la Commission d'Enquête.

Les pages dites de Foire Aux Questions et de formulaire de contact ont été fermées pour que l'unique canal de communication soit celui de l'enquête publique unique.

La page d'accueil du site a repris les mêmes contenus que les éléments du dossier d'information : perspective, présentation du projet, financeurs, tracé et renvoi à l'enquête publique unique.

Une actualité dédiée à l'enquête publique unique ainsi qu'une actualité dédiée à la réunion publique ont été publiées et automatiquement envoyées aux personnes abonnées à la newsletter du projet.

Le kit de communication

En sus de l'ensemble des éléments précités, un kit de communication a été transmis à l'ensemble des collectivités partenaires et financeurs. Ce kit de communication visait à donner les outils nécessaires aux collectivités pour faire une publication presse municipale ou réseaux sociaux de promotion de l'enquête publique.

Pour ce faire, des posts pré-écrits pour les réseaux sociaux avaient été transmis : un post d'information concernant l'enquête publique et un post d'information sur la réunion publique du 29 mai 2024.

Le kit de communication contenait également l'ensemble des supports de communication complémentaire diffusés, à savoir le dossier d'information, le dépliant du projet ainsi que l'affiche, le QR code du site de l'enquête publique (le registre numérique) et l'infographie de présentation de la réunion publique.

Complément des partenaires

Ce kit de communication a notamment été repris par certaines collectivités pour faire la promotion de l'enquête publique et de la réunion publique :

> Des affiches supplémentaires ont été posées dans le Hall du siège de Plaine Commune et à proximité immédiate du dossier d'enquête publique,

> Des dossiers d'information « Participez à l'enquête publique unique portant sur le prolongement Sud du tram T8 du 21 mai au 25 juin 2024 ! » et documents de type flyers ont été mis à disposition du public sur différents présentoirs prévu à cet effet au siège de Plaine Commune.

> Les dossiers d'information et flyers ont également été distribués aux participants à la réunion publique qui s'est déroulée au siège de Plaine Commune le 29 mai 2024.

> Publication d'une actualité sur le site internet de la ville d'Aubervilliers et sur leur page Facebook en date du 16 mai 2024

> Publication d'une actualité sur le site internet de la ville de Saint-Denis en date du 15 mai 2024

> Relai de l'information auprès des sites de la **mairie du 18ème et du site Paris.fr** ;

> Par ailleurs et sans intervention de la part d'Île-de-France Mobilités, l'enquête publique T8 Sud a fait l'objet d'un article dédié dans le **journal Les Échos** en date du 06/06/2024 ainsi que d'une brève le 12/06/2024.

Commentaires de la commission d'enquête

Outre la publicité légale, d'importantes mesures de publicité complémentaires ont été mises en œuvre par IDFM, permettant ainsi une large diffusion de supports grand public variés, pour faciliter la compréhension des enjeux du projet et la recherche fine d'informations spécifiques propres aux centres d'intérêt de chacun, et permettre la participation du plus grand nombre à l'enquête. Ces différents supports, réalisés en étroite collaboration avec la commission d'enquête, ont par ailleurs été relayés localement.

Si un léger retard de distribution a peut-être limité la participation des riverains à la réunion publique située au démarrage de l'enquête, la commission d'enquête peut attester de la qualité des échanges et constater la manifestation du public durant l'enquête, que ce soit lors des permanences ou sur les registres d'enquête. Les supports complémentaires ont par ailleurs été utiles lors des permanences.

➤ Jardin partagé Cristino Garcia

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les membres de l'association gérant le jardin partagé Cristino Garcia se sont manifestés pour faire part de l'importance des activités proposés dans ce cadre et de leur souhait de pouvoir poursuivre sur un nouveau terrain en raison de l'importance du lien social créé et de sa contribution à la biodiversité en ville.

« Je suis membre de l'association qui gère le jardin partagé à l'angle des rues Murger et Christo Garcia qui se trouve sur le trajet du tram.

Je viens pour prendre contact avec la commission pour nous faire connaître et faire connaître notre désir de continuer à faire partie du quartier et à faire partie du projet de réaménagement de ce quartier, de notre désir de continuer à exister peut-être autre part dans le quartier, en espérant que la municipalité de Saint-Denis et Plaine commune qui s'étaient investis dans la création de ce jardin aient la volonté de nous trouver un nouveau terrain dans l'intérêt de la vie sociale, écologique et économique de ce quartier. « Obs 2 du registre de Saint-Denis

Question :

Pouvez-vous rappeler l'historique de ce jardin ? Une relocalisation à proximité est-elle envisageable et selon quels délais ?

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme indiqué dans la thématique 3.3 « Impacts sur l'environnement » (question 8), IDFM est sensible à l'historique de ce jardin partagé qui permet d'animer l'espace public jusqu'à l'arrivée du tramway et attentive aux souhaits et intentions de l'établissement public territorial de Plaine Commune, gestionnaire de l'espace public sur ce secteur.

Réponse du partenaire Plaine Commune

Le jardin Cristino Garcia est composé de jardinières en bacs mis à disposition pour les élèves et parents d'élèves du Groupe Scolaire Robert Doisneau. Cette occupation temporaire a été autorisée sous l'impulsion des élus afin que l'école dispose d'un jardin pédagogique dans l'attente de la réalisation du projet de prolongement de la ligne T8s. L'opportunité de la relocalisation de ce jardin est étudiée par Plaine Commune.

Commentaires de la commission d'enquête

Comme évoqué dans le thème 3, la commission d'enquête entend la réponse d'IDFM et de Plaine Commune concernant le jardin partagé Cristino Garcia et son statut d'urbanisme transitoire faisant l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire de Plaine Commune dans l'attente du projet du tramway.

Les bénéfices sociaux et éducatifs d'un tel jardin apparaissent tout à fait positifs et la commission d'enquête s'interroge sur la possibilité de pouvoir réfléchir à une autre implantation permettant de pérenniser l'expérience. A cet égard, elle ne peut qu'encourager Plaine Commune à étudier plus précisément l'opportunité d'une relocalisation.

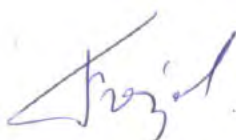
Fait à Paris, le 7 octobre 2024

La commission d'enquête

Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Sylvaine FREZEL



Membre titulaire
Roberto PELI



EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE PLAINE COMMUNE

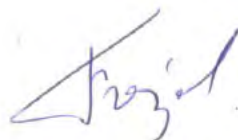
Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mise en compatibilité de l'établissement public territorial. Et la commission n'a pas de question particulière à poser.

Fait à Paris, le 7 octobre 2024

La commission d'enquête



Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Sylvaine FREZEL



Membre titulaire
Roberto PELI

CHAPITRE 4

ANNEXES

ANNEXES

Elles concernent les pièces venant compléter ce rapport, pour une compréhension exhaustive de son contenu.

Sont ainsi présentées, dans le cas du présent rapport :

- Le dépouillement exhaustif des observations et courriers déposés lors de l'enquête publique, avec leur ventilation selon les 8 thématiques concernant l'enquête DUP et celle concernant l'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme présentées dans ce rapport, dans le chapitre 3 ;
- Et le procès-verbal de synthèse établi à l'issue de l'enquête.

Le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage est joint, dans son intégralité dans le volume 3 « pièces jointes ». En effet, les réponses apportées à chaque thème et sous-thème ont été systématiquement intégrées dans la partie « réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'ouvrage » dans le chapitre 3 du présent rapport, « examen des observations ».

Il serait ainsi redondant de replacer ici le mémoire en réponse.

Les annexes se différencient des pièces jointes qui sont destinées à l'autorité organisatrice de l'enquête et regroupent, dans un document distinct, document 3 « pièces jointes » :

L'ordonnance de désignation de la commission d'enquête, l'arrêté inter-préfectoral, les certificats d'affichage, les contrôles effectués, les parutions officielles dans les journaux, les mesures de publicité complémentaire, le verbatim de la réunion publique, le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage, les courriers échangés sollicitant le report de la date de remise du présent rapport.

DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS ET COURRIERS

									Enquête DUP : Thèmes									
									1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco	Divers	Enquête mise en compatibilité PL UI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition
COMMUNE DE SAINT-DENIS																		
R1/1			03/06/24	x					x			x	x				x	<u>Jean-Claude SEGONNES, président de l'association "Mieux vivre à Bel-Air"</u> 1/Problème de livraison de farine. Boulangerie à l'angle des avenues Leroy des Barres et Jeanne d'Arc. L'arrêt du tram Suger est piétonnier et les livraisons se font avec un gros camion au moins une fois par semaine. 2/Le 170 : actuellement ce bus dessert la gare de St Denis et est très emprunté. Sera-t-il toujours maintenu ? 3/ Le 253 serait maintenu et passerait par le cours du Rû de Montfort pour reprendre la rue Danielle Casanova. Ce bus est le seul qui permet de rejoindre le centre-ville. 4/ le support "Dossier d'information a été mis dans les boîtes aux lettres le jour même de la réunion... d'où la faible participation.
R1/2			15/06/24								x						x	<u>Roger à Saint-Denis</u> Je suis membre de l'association qui gère le jardin partagé à l'angle des rues Murger et Christino Garcia qui se trouve sur le trajet du tram. Je viens pour prendre contact avec la commission pour nous faire connaître et faire connaître notre désir de continuer à faire partie du quartier et à faire partie du projet de réaménagement de ce quartier, de notre désir de continuer à exister peut-être autre part dans le quartier, en espérant que la municipalité de Saint-Denis et Plaine commune qui s'étaient investis dans la création de ce jardin aient la volonté de nous trouver un nouveau terrain dans l'intérêt de la vie sociale, écologique et économique de ce quartier. Merci.
R1/3			15/06/24			x			x	x								<u>Karima Thaddadene à Saint-Denis</u> Très bonne idée de prolonger le T8 jusqu'à Rosa Parks, j'espère qu'il sera en service en 2031 comme annoncé. Il serait peut-être utile de réfléchir au prolongement qui réalisable entre Epinay-Orgemont et la ville d'Argenteuil. Merci à tous qui travaillent sur ce projet !
R1/4			25/06/24			x												<u>M. Gilbert (orth incertaine)</u> Merci ! Très utile et sympathique
COMMUNE D'AUBERVILLIERS																		
																		<u>Pas d'observation</u>
COMMUNE DE VILLETANEUSE																		
R1/1			27/05/24			X			X								X	<u>Anonyme.</u> Il est difficile de consulter le dossier dans un espace si petit. Impossible de déplier le projet les documents. Cependant, enfin le projet initié par les municipalités précédentes (va) prochainement aboutir.
MAIRIE DU 18e ARRONDISSEMENT DE PARIS																		
R1/1			24/06/24														x	<u>Brice Manuel Catala</u> Je suis passé pour prendre connaissance du dossier et en particulier les plans imprimés.
MAIRIE DU 19e ARRONDISSEMENT DE PARIS																		
R1/1			01/06/24			X			X		X							<u>Anonyme</u> Ce projet est essentiel pour mieux desservir la Plaine-Saint-Denis en pleine mutati. Je n'ai pas vraiment d'avis pour la variante du terminus à Rosa Parcks, pourvu qu'on choisisse la moins destructrice en arbres.
R1/2			12/06/24			X			x					X				<u>M. Delatte à Paris 19e</u> Satisfait du terminus Rosa Parks sur le Boulevard MC Donalds. A voir la piste cyclable pour la visibilité (<i>ndr. : sécurité des usagers du Tram qui travarsent la piste</i>)

									Enquête DUP : Thèmes									
									1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sureté	Analyse socio-économique et utilité éco	Divers	Enquête mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition
ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL PLAINE COMMUNE																		
R1/1			21/05/24			X			X			X						<u>Jean-Jacques Clément</u> Un tramway « nommé Désir », attendu depuis de longue date. Une interrogation : le tronçon rue des Fillettes depuis la rue du Landy jusqu'à l'avenue Cabral. Comment les voies du tramway cohabiteront avec les riverains vu l'étroitesse de l'endroit ?
R1/2			23/05/24			X			X									<u>Signature illisible</u> Un indispensable qui permettrait de relier la gare de St Denis au Stade de France à Rosa Parks. La ligne H au stade France avec le RER D serait aussi bien. Le H passe devant et pourrait aussi relier à Pleyel.
R1/3			28/05/24			X						X			X			<u>Signature illisible</u> Une forte attente. Un projet qui va faciliter la vie de beaucoup d'usagers et permettre de valoriser le territoire. On attend avec impatience.
R1/4			13/06/24								x					x		<u>Anonyme</u> Le jardin partagé Cristino Garcia n'a pas été référencé dans le dossier d'enquête. On le retrouve signalé comme alignement d'arbres dans le dossier. Pourtant le jardin est situé dans une zone écologique aux enjeux « assez forts ». Il s'agit de facto d'un espace vert avec des plantes ornementales et potagères. De plus il fait partie du tissu social des villes d'Aubervilliers et de Saint-Denis. Dans l'esprit de la loi 2016-1087 du 8 août 2016 (art 69), des mesures de compensations écologiques devraient être mises en place, comme le déplacement du jardin dans une nouvelle parcelle à proximité. Cette mesure devrait préserver le tissu social et associatif dans une zone où les espaces verts sont faibles.
R1/5			25/06/24			X			X				X		X			<u>Ilisible à Saint-Denis</u> Le tramway T 8 est une ligne essentielle pour relier des quartiers d'habitat de zones tertiaires majeures, le parc des EMGP, le campus Condorcet, en assurant un maillage fin entre des modes de transport en commun lourds. Sa réalisation, attendue de si longue date, est urgente et inconstablement d'intérêt public.
PREFECTURE DE SEINE-SAINT-DENIS																		
																		<u>Pas d'observation</u>
0 0 13 1 0 9 0 0 8 1 3 2 3 1 2 5 0																		

											Enquête DUP : Thèmes							
											1	2	3	4	5	6	7	8
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

1			22/05/2024			x			x			x		x	x			Florent à Paris OUI POUR UN PROJET TRAM / VÉLO Le projet proposé est très pertinent puisqu'il vient renforcer l'offre de transport en commun dans un quartier en pleine mutation, et lier des sites générateurs de déplacements importants (notamment le nouveau Campus Condorcet). L'arrivée du tram doit permettre une requalification complète des voies, avec un soin apporté aux cheminements piétons et cyclables en particulier qui doivent avoir des aménagements sécurisés le plus continus possibles. L'option de dévier l'itinéraire cyclable sur une voie parallèle sur les tronçons trop contraints est une bonne idée, il faut mieux cela que de dégrader les aménagements par incapacité à trouver suffisamment d'espace. Je trouve donc le projet très positif dans ses intentions et je note l'évaluation socio-économique très favorable, alors même qu'elle est basée sur des hypothèses conservatrices. Ce projet est de nature à gommer (un peu) la frontière physique entre Paris et sa banlieue pour cette partie du territoire, ce qui est nécessaire.
2			22/05/2024					x	x			x						Étienne à Vanves PROJET EN RETARD ET AU RABAIS Un projet qui se concrétise avec plus de 10 ans de retard. Le T8 aurait dû atteindre Rosa Parks.. avant les JO, voire avant l'ouverture du campus Condorcet. On ne pourra, encore une fois, que regretter l'implantation malcommode du terminus Rosa Parks., alors qu'il y a toute la place rue d'Aubervilliers et rue Tessier pour amener les voyageurs au plus près du RER.
3			22/05/2024			x							x					Yannick à Saint-Denis Un PROJET TRÈS POSITIF POUR LE TERRITOIRE Le projet de prolongation du T8 doit être soutenu en l'état. Il permet de réduire la fracture territoriale entre Paris et la banlieue nord mais il permet aussi de relier les quartiers de Saint Denis entre eux qui sont coupés par les réseaux autoroutiers et ferroviaires. Il permet également de désenclaver le quartier des Franc Moisin en pleine restructuration. Ce projet est donc très positif pour le territoire mais aussi vertueux en terme de déplacement puisque permettra de relier avec le métro 12 place du front populaire et de rejoindre le RER E qui va devenir un grand axe Est Ouest de la région Île de France. A soutenir en l'état.
4			23/05/2024			x		x	x			x	x					Sylvain à Versailles PROJET TRES INTERESSANT MAIS TERMINUS ABERRANT Le projet de prolongement au sud du T8 est très intéressant, afin de renforcer la desserte en transports en commun de la zone, permettre de nouvelles correspondances, et une desserte plus fine des territoires traversés. En revanche, l'implantation prévue du terminus à Rosa Parks.. est une aberration absolue, en particulier par rapport à ce qui était initialement prévu (terminus au plus près du RER E, et permettant un prolongement éventuel en réutilisant la Petite Ceinture). Tel quel, il est loin du RER, loin du T3b, et ne peut pas être prolongé ultérieurement de façon commode (là où les autres tracés étudiés initialement auraient pu proposer de nouvelles options de prolongement ultérieures). En outre, lors de la construction du T3b, le tracé avait été dévié exprès du Boulevard MacDonald, afin de permettre une correspondance au plus près du RER, quitte à réduire la vitesse commerciale du T3b en ne privilégiant pas le tracé direct par le boulevard. Pourquoi est-ce que les usagers du T3b (qui ont par ailleurs une autre correspondance avec le RER E à la station Ella Fitzgerald) auraient droit à cette correspondance plus pratique, mais pas ceux du T8 ? Une solution de compromis pourrait être de faire un nouveau tracé pour le T3b, plus direct, avec une nouvelle station (à l'emplacement de celle prévue pour le terminus du T8) ; et de transformer la station Rosa Parks.. actuelle du T3b en terminus pour le T8. Cette solution aurait l'avantage de proposer un terminus plus commode pour le T8, avec des options de prolongement possibles, et d'améliorer la vitesse commerciale du T3b.

											Enquête DUP : Thèmes							
											1	2	3	4	5	6	7	8
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

5			23/05/2024			x		x	x			x	x					<u>Rémi à Nanterre</u> AMELIORATION DE LA DESSERTE ET DU MAILLAGE DU TERRITOIRE MAIS EMPLACEMENT DU TERMINUS ROSA PARCKS INSATISFAISANT Le projet présenté procurera de notables avantages, en améliorant la desserte de La Plaine Saint-Denis et d'Aubervilliers, et un bon maillage avec lignes structurantes présentes ou en construction dans le secteur. Cependant, l'implantation du terminus à Rosa Parks.. est particulièrement contestable, car elle est éloignée de la ligne T3b, mais aussi du RER E. L'alternative présentée en concertation n'en était pas une, laissant le tramway sur la rue d'Aubervilliers en surplomb des voies ferrées de la Petite Ceinture et de celles de T3b. Une hypothèse n'a pas été examinée jusqu'au bout, consistant à raccorder les voies de T8 à celles de T3b à la porte d'Aubervilliers afin d'emprunter l'ouvrage sous la rue d'Aubervilliers et arriver sur l'esplanade Rosa Parks.. Il semble largement possible d'insérer 2 quais et 3 ou 4 voies supplémentaires pour T8, quitte à sacrifier l'arrière-gare (avec au moins 3 voies à quai, cela paraît jouable). L'absence de station et donc de quai communs avec T3b faciliterait donc l'insertion sur un trajet très court de rames de gabarit différent (2,40 m sur T8, 2,65 m sur T3b) ce qui mériterait examen en exploitation, sachant que la durée du tronç commun serait d'environ une minute. De part et d'autre, la présence des stations permettrait de réguler la gestion des mouvements. L'impact éventuel sur le temps de parcours pourrait être aisément neutralisé par une meilleure exploitation en ligne, notamment par une absolue et systématique priorité aux carrefours (ce qui est encore très très loin d'être le cas en Île-de-France) et la mise au clignotant des feux tram ne protégeant que des passages piétons (avec activation à la demande des piétons), évitant de casser l'allure sur plusieurs inter-stations (donc économiser de l'énergie, en augmentant le temps de marche sur l'erre, en réduisant l'usure des plaquettes de frein, et en évitant les multiples secousses pour les voyageurs).
6			27/05/24			x		x	x		x	x						<u>Sandrine à Saint-Denis</u> UN TRACE A REVOIR Le projet de prolongation du T8 est un projet très positif dans ses intentions et il est fort regrettable que ce projet ait pris tant de retard dans son exécution. Toutefois, je trouve que certains points concernant son tracé sont très mal réfléchis. On peut citer en ce sens le terminus qui ne permettra pas de relier de façon directe le RER E ; par ailleurs, habitant Saint-Denis, je ne comprends pas le choix de faire passer le tracé par la rue Leroy des barres ce qui va occasionner un réel désagrément pour les nombreux habitants de cette rue sans leur apporter aucun avantage puisqu'aucun arrêt n'est prévu dans la rue. Inconvénients dus inéluctablement aux nuisances sonores quotidiennes qui accompagnent ces transports en commun (avec des rames toutes les 4 min depuis tôt le matin jusqu'à tard le soir) sans parler des inconvénients de circulation routière. Tout en conservant les arrêts prévus (Lycée Suger et Franc Moisin) et le service offert, le tracé pourrait passer par la rue du Fort de l'Est puis la rue du Maréchal Lyautey pour rejoindre le cours du Ru de Montfort ce qui permettrait de maintenir et de veiller à la quiétude des habitants. En espérant que ces observations ouvriront de nouvelles perspectives...
7			28/05/24			x			x			x	x					<u>Salwann Kamouk à Saint-Denis</u> AVIS TRES FAVORABLE AU PROLONGEMENT DU T8 Le prolongement du T8 jusqu'à Rosa Parks.. serait une excellente nouvelle. Habitant à Saint-Denis centre (près du RER), j'ai du mal à rejoindre le quartier de la plaine, je m'en sens un peu coupé. Un tel tramway serait un super moyen d'y accéder. Par ailleurs, le tramway prolongé permettrait peut-être de rejoindre plus facilement la ligne 15 qu'en prenant le RER D pour Stade de France (franchissement Pleyel à traverser et fréquences moindre). J'espère que ce projet se fera!!
8			28/05/24			x			x				x					<u>Mehdi Dalil à Saint-Denis</u> JE SUIS POUR LE PROJET DU T8 Je suis pour le prolongement du T8 vers Saint Denis. L'accès à Rosa Parks.. est très difficile à pied et en bus. Le Tram permettra de palier à ce manque.

									Enquête DUP : Thèmes									
									1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

9			29/05/24			x			x				x						<u>Danielle Gibertini à la Courneuve</u> PROLONGEMENT TRAM T8 La prolongation du Tram T8 permettra de rejoindre des lignes de métro parisiennes. Le maillage est intéressant et permettra davantage de circulation par les transports en commun
10	x		29/05/24			x			x										<u>Lucile Barberon</u> AVIS TRES FAVORABLE Merci pour ces informations pour ce beau projet qui aidera à unifier le territoire.
11			30/05/24			x			x			x			x				<u>Pierre Charon à Dammarie-les-Lys</u> PROJET UTILE POUR LE SECTEUR Projet vitale pour ce secteur fortement urbanisé qui dépend encore beaucoup de la voiture en comparaison avec Paris. Pistes cyclables de qualité et apaisement des circulation au programme. J'ai hâte de l'emprunter pour mes déplacements professionnel dans le 93
12			30/05/24			x			x										<u>Brandon à Saint-Denis</u> AVIS TRES FAVORABLE Excellente idée ce prolongement qui permettra à des personnes de rejoindre plus facilement Paris notamment Rosa Parks.. ou les Magasins Généraux.
13			30/05/24			x			x		x				x				<u>Mathieu Cresseaux à Aubervilliers</u> DESENCLAVER AUBERVILLIERS Ce projet a forte valeur ajoutée permettra notamment aux Albertivillariens et leurs voisins de Saint-Denis de gagner le nord-est parisien par les transports en commun. Aujourd'hui des lignes de bus existent mais le trajet à pied est souvent plus rapide en raison de la densité de la circulation. Ce projet permettra également de valoriser les quais rénovés du canal St Denis, le Stade de France, le campus Condorcet, le tissu d'entreprises et de nouvelles résidences, qui constituent un quartier en plein renouveau. Beaucoup de nouveaux habitants viennent habiter cette zone, attirés par le dynamisme actuel de ces villes et de leur équipe municipale respective. Les possibilités d'aménagement sont infinies et l'occasion est belle de construire utile tout en étant plus agréable, plus aéré, plus vert, dans un contexte de réchauffement climatique. N'oubliez pas la nature dans ce projet, c'est un critère majeur d'attractivité aujourd'hui et ça le sera encore plus demain. Un tram sur des rails paraîtra évident à tout le monde ici, en revanche les arbres et espaces verts autour seront le véritable critère différenciant.

									Enquête DUP : Thèmes									
									1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

14			01/06/24	x		x			x			x	x	x	x				Louis Cayeux, à Saint-Denis, association Vivre à Bel-Air L'arrêt Pressensé : lien social et économique. Le rapprocher de la passerelle. Penser plus aux personnes âgées. Non aux périodes creuses ! Il y a une urgence sociale et économique dans la prolongation de ce tram T8 . Les reports successifs des dates prévisibles de réalisation montre combien la Seine Saint Denis est délaissée par rapport aux départements nantis . Il faut que les enquêteurs insistent pour que suffisamment de moyens techniques et financiers soient mobilisés pour une mise en service avant 2031. L' arrêt Pressensé tout près de la nouvelle passerelle inaugurée ce mois de juin doit absolument être maintenu. Il est structurant. Il doit donc être très proche de la passerelle qui relie au coté du quartier du stade. L'arrêt devrait être rapproché de la passerelle par rapport au projet actuel. Les arrêts doivent être suffisamment équipés en sièges adaptés pour permettre aux personnes âgées et à mobilité réduite d'attendre le tram de longues minutes en heures creuses. Les sièges doivent être en nombre suffisant. Les enquêteurs doivent s'inquiéter de la périodicité de passage en période creuse. L'utilité publique dépend de la qualité du service rendu et pas seulement de l'infrastructure. Or une fréquence trop faible de passage ne rend pas un service sérieux d'utilité publique. La présence d'une voie cyclable à proximité ne doit pas être un obstacle au passage des piétons, particulièrement pour les personnes âgées, mal voyantes, handicapées. Les enquêteurs doivent s'inquiéter de la sécurité des piétons qui sont très souvent mis en situation de risque par les cyclistes et cyclistes-cargo . Les trottinettes devront être interdits sur ces voies. Les enquêteurs devront veiller à ne pas " déshabiller Pierre pour habiller Paul " . Concrètement les enquêteurs doivent veiller à ce que le bus 253 soit conservé et passe par le cours du Ru de Montfort pour prendre la rue Daniele Casanova : c'est le seul transport qui rapproche le quartier Bel Air du Centre ville de Saint Denis . De même il faut que le bus 170 soit conservé jusqu'à la gare . Ces bus et leur trajets sont d'utilité publique .
15			01/06/24				x		x		x	x			x				Benoît à Saint-Denis Enquête publique prolongement du t8 Le droit de circulation est un droit fondamental à respecter. Ce projet va transformer la porte d'Aubervilliers, en porte de la chapelle bis. Le futur aménagement impactera les automobilistes, l'ensemble des autres usagers et riverains impactés par les bouchons et autres congestions (qui sont surtout du fait des TCSP, et non des automobilistes eux mêmes). Avec l'arrivée du grand Paris express, d'autres alternatives existent à un tram qui impacte le foncier, et les surfaciens. Le passage actuel va impacter de nombreux axes qui roulent et fonctionnent aujourd'hui bien, y compris durant les périodes de fermetures du stade de France, chose complètement absente de cet actuel plan. Que les personnes qui pondent ces projet viennent se déplacer durant les événements au stade, ou durant les heures de pointe, en voiture sans escorte ou gyrophare, vélo ou autre transport... Avis défavorable donc, j'espère également que votre projet prendra le nombre de recours maximum pour vous impacter calendairement et financièrement. Les 278 millions pourraient aller à l'amélioration des TCSP actuels qui ne fonctionnent pas bien. Ce serait plus pratique et plus utile, notamment la ligne 153 nettement plus simple qu'un tram.
16			02/06/24					x	x				x						Pascal Dartois à Paris Mauvaise qualité des correspondances à Rosa Parks.. Il est extrêmement regrettable que le choix retenu pour la station Rosa Parks.. soit celui du boulevard Macdonald. Les correspondances avec la ligne 3 du tramway et E du RER seront mauvaises, avec des distances de 100 et 200 mètres. Il y avait pourtant de la place pour insérer cette station de la ligne 8 du tramway sur l'esplanade, entre la ligne 3 et la ligne E. Même rue Gaston Tessier comme cela avait été proposé, cela aurait été mieux, car permettant une correspondance plus rapide avec le RER E. Il faut comprendre que lorsqu'on fait de telles correspondances deux fois par jour, leur rapidité a un grand impact sur la qualité de vie, et cela peut décider de prendre les transports en commun ou non. Je prie donc les autorités de reconsidérer l'emplacement de l'arrêt Rosa Parks.. afin de rendre plus facile la vie des usagers.

									Enquête DUP : Thèmes								Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	1	2	3	4	5	6	7	8		
									Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers		

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

17			02/06/24			x			x			x	x	x		x		<u>Antoine Soulier-Thomazeau à Aubervilliers</u> Soutien au prolongement du tramway T8 et autres besoins de transport en commun pour Aubervilliers Habitant Aubervilliers, quartier Aimé Césaire-Canal Saint-Denis, je souhaite par la présente apporter tout mon soutien au projet de prolongement du T8, le choix de l'ensemble des stations, le réaménagement de la Porte d'Aubervilliers et le choix de terminus à Rosa Parks.. Aubervilliers et ses 90 000 habitants a cruellement besoin de transport en commun lourd et d'une connexion au RER B et aux futurs métros 15 et 16 sans passer par Paris. Aussi sans attendre, peut-on envisager un prolongement de la ligne de bus 35 qui traverse Aubervilliers du nord au sud jusqu'au RER Aubervilliers-La Courneuve voir jusqu'à La Courneuve 6 Routes afin de bénéficier des RER B et du futur métro 16. Et à long terme, peut-on programmer la ligne de métro 12 prolongée au RER B La Courneuve-Aubervilliers et au métro 16 La Courneuve 6 Routes et le tramway T1 ? Ce n'est que grâce à la construction d'un effet réseau TC en 1e couronne sans passer par Paris intra-muros que l'on pourra faire la transition des mobilités. Soutien au développement des pistes cyclables et à l'élargissement-amélioration des trottoirs également !
18			02/06/24			x			x		x		x					<u>Daniel Kikorian à Aubervilliers</u> Pose des rails dans les virages Afin d'éviter des crissemets de métal dans les virages, il serait utile de ne pas réaliser des virages trop serrés, car lorsque on voit le parcours du tram, on peut s'en inquiéter, le bruit de passage du tram dans des virages peut générer un bruit insupportable pour les habitants. Car bruit crissant déjà constaté sur d'autres lignes ! D'autres part j'espère que la tarification sera celle du ticket de métro RATP.
19			06/06/24			x												<u>Hedi Guidjali à Saint-Denis</u> Je suis pour la proposition du prolongement du tramway T 8
20			08/06/24			x									x			<u>Florian Plenacoste à Saint-Denis</u> Approbation du projet du tram T8 Habitant au niveau de la place du front populaire depuis 10 ans, j'espère que ce projet dynamisera les commerces et activités qui manquent cruellement (marché permanent, magasins spécialisés...etc) afin d'insuffler plus de vie au quartier qui est parfois considéré comme "ville dortoir" à tort.
21			08/06/24			x			x									<u>Natacha Santaki à Saint-Denis</u> Hâte d'utiliser le futur tramway Je dis oui au tramway dans la ville ! Il faut plus de mobilités pour relier les quartiers entre eux et les villes limitrophes de petites couronnes sans avoir l'obligation de passer par Paris. Cette alternative me semble excellente, nous sommes désormais habitués franciliens à en voir dans le paysage urbain. Le tracé proposé depuis la Porte de Paris jusqu'à la gare de Rosa Parks.. permettra réellement de relier les quartiers entre eux et sera une bonne alternative pour les usagers. Habitante du quartier de la Plaine à Saint-Denis limitrophe à la rue des Fillettes je dois dire que j'ai hâte que les travaux se réalisent. Nos territoires ne doivent plus être laissés pour compte.

									Enquête DUP : Thèmes									
									1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

22			08/06/24			x		x	x	x	x	x			x				<u>Karine Dezothes à Saint-Denis</u> Prolongement T8 Riveraine, habitant la Plaine, Rue Henri Murger (nouvelle résidence), usager du RER, je suis très favorable à ce projet. C'est d'ailleurs une des raisons qui nous ont incité à acheter en 2017 : le RER B et les projets Metro ligne 15 et Tramway. Nous avons acheté en pariant sur une nouvel élan pour ce quartier. Je suis cadre en Marketing dans la zone de Roissy et finalement assez fière de participer au dynamisme du quartier, fière de prendre le RER pour me rendre sur mon lieu professionnel. C'est dans ce contexte que je ne trouve pas le circuit idéal. Le projet prévoit le passage au sein de la zone résidentielle de la Plaine, soit beaucoup de désagréments directs et indirects pendant les travaux et par la suite (accès maintenu pour les voitures ? Travaux, nuisances sonores évidentes). Le quartier de la Plaine est aujourd'hui en construction, on trouve peu à peu nos repères. L'ambiance est relativement calme malgré beaucoup d'activités et nuisances (A86, trains, commissariat, bus, trafic voitures, travaux qui ne cessent depuis 2015 etc). Par contre une zone me paraît idéale, créant une artère « verte », piétonne, vélo et tram : ce serait le long du canal St Denis. Cela permettrait de l'urbaniser, dynamiser sa rive coté St Denis, il n'y a pas d'habitation, donc pas de nuisances pour les habitants et particuliers. La voie est large donc on imagine facilement les rails. Sans expropriation exagérée non plus. Bien sur les voitures seraient plus gênées, mais les artères A1, Wilson ou les rues adjacentes existent déjà. J'espère que mon avis sera étudié. Merci de votre attention.
23			08/06/24			x		x	x	x	x				x				<u>Yannick Privat à Saint-Denis</u> Prolongement T8 Riverain, habitant rue murger et usager des transports en commun, le projet T8 est une excellente nouvelle notamment pour rejoindre le centre ville de saint Denis. Dommage toutefois que le trajet du Tram ne soit pas plus localisé le long du canal saint Denis plutôt que de traverser des zones résidentielles avec les nuisances sonores qu'un tram peut produire. Sans parler des problématiques liés aux travaux. Ce parcours le long du canal permettrait tout en bénéficiant aux riverains de dynamiser les berges du canal en créant une coulée verte Tram/vélo allant de stade de France jusqu'à front populaire le long des berges Une revue du parcours le semble nécessaire pour le bien de tous.
24			12/06/24			x			x				x						<u>Agnès Debarge à l'Ile-Saint-Denis</u> Indispensable Indispensable de prolonger la T8 pour désengorger la 13 et faciliter l'accès aux stations de tram et RER E.
25			13/96/24				x			x	x	x							<u>Ha à Saint-Denis</u> Contre ce projet chantier et fonctionnement trop bruyant Je suis contre ce projet car les désagréments subis par le chantier de construction et ensuite le fonctionnement du tramway généreront plus de nuisances que ce nouveau tronçon de tram n'apportera de bénéfice. Le projet est louable en soi mais il sert les gens de passage à Saint-Denis et non les riverains qui aspirent au calme et à la tranquillité et qui subissent les désagréments de multiples chantiers depuis une vingtaine d'année. La mutation de Saint-Denis peut passer par autre chose que la construction de tramway. En compensation, il faudrait rééquilibrer les nuisances quotidiennes en supprimant des lignes de bus et en restreignant la circulation des poids lourds de cette zone de la rue du Landy.

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											
26			14/06/24			x			x		x							Frédéric à Saint-Denis Aménagements cyclables Super projet pour Plaine Commune mais des améliorations sont à prévoir sur les aménagements cyclables. Pièce jointes avec les éléments suivants: 1) La piste du réseau VIF est construite côté sud-ouest sous l'A1 (rue DanielleCasanova), il faut prévoir son prolongement jusqu'à la Porte de Paris pour faire le lien avec la future ligne 3 du plan vélo métropolitain.  2) Pensez à traiter les carrefours de façon à protéger tous les mouvements cyclistes possibles: plusieurs figures illustrant ce point : croisements avec les rues Pressensé, rues du Landy Est et Ouest  <i>Figure 1: Croisement avec rue Francis de Pressensé</i>  <i>Figure 2: Guide des aménagements cyclables (Paris en Selle)</i>  <i>Figure 3: Croisement rue du Landy Ouest</i>  <i>Figure 4: Croisement rue du Landy Est</i> 3) Le revêtement de la piste doit être continu aux intersections (et sans bordures)  <i>Figure 5: Chemin du Haut Saint-Denis</i>											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

[illegible]

									Enquête DUP : Thèmes									
									1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

28			19/06/24		x	x			x	x	x	x	x	x	x	x			Corentin Duprey, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis En PJ, l'avis du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis : Dans le cadre de l'enquête publique en cours, je tiens par la présente à vous faire part du soutien plein et entier du Département de la Seine-Saint-Denis à la réalisation du T8 Sud. Ce projet permettra en effet aux habitants de Saint-Denis, Aubervilliers et du nord du département un rabattement fiable et efficace vers le réseau structurant de transport francilien. Que ce soit vers le RER B et à terme vers la ligne 15 du Grand Paris Express à la gare Saint-Denis Stade-de-France, vers la ligne 12 du métro à la station Front populaire ou vers le RER E et le tramway T3 à Rosa Parks.. Ce projet offrira donc aux habitants de ce secteur une alternative aux déplacements en modes motorisés, d'autant plus qu'il est accompagné d'aménagements cyclables de qualité, ce qui urgent et souhaitable dans ce secteur où le taux de pollution est parmi les plus élevés. Ce projet permettra aux résidents de ces quartiers d'accéder plus facilement aux emplois, à l'éducation, au sport ou à la culture. Enfin il contribuera à transformer les villes et l'espace public, en l'apaisant et en le végétalisant notamment. C'est pourquoi il est très fortement porté par le Département au travers de son engagement politique, technique et financier. Nous sommes également favorables, dans ce cadre, à la construction d'un nouveau pont sur la RD 30 pour enjamber le canal Saint-Denis afin de supporter le trafic routier. Concernant le dossier d'enquête publique, nous émettons un avis favorable assorti de quelques remarques : - Le Département se réjouit de la confirmation de la dixième station sur le tracé (Casanova Pressensé). - Si nous reconnaissons les efforts réalisés pour minimiser l'impact du projet sur les arbres (226 arbres abattus contre 403 dans le DOCP), pour autant celui-ci reste conséquent et nous souhaitons que toutes les marges de progression envisageables dans ce domaine soient examinées dans la poursuite du projet. Ainsi les alternatives de circulation étudiées par IdFM entre la rue de la Cokerie et l'avenue du stade de France semblent permettre de préserver un alignement d'arbres, initialement menacé. En outre, le Département rappelle la nécessité de concevoir et de mettre en œuvre les mesures de compensation nécessaires le plus en amont possible. - Comptant un nombre important de liaisons bus traversantes (entre Paris et la Seine- Saint-Denis) très utilisées par les séquano-dionysiens, le Département attire également l'attention sur le risque que peuvent faire peser les aménagements de la Place Skandenberg et de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers sur la qualité de service et la performance des lignes. Les choix en la matière doivent laisser toutes les opportunités d'une restructuration qui sera effectuée en accompagnement de la réalisation du T8 Sud. Enfin, le Département sera également attentif à ce que les cheminements piétons et cycles et plus généralement l'accessibilité de l'espace public soit maintenue en phase chantier.
29			20/06/24			x		x	x			x		x					Lucas Meyer à Aubervilliers Piste cyclable campus Condorcet Étant résident depuis plusieurs années du quartier, je constate que les cyclistes utilisent vraiment très régulièrement le trottoir très large qui longe le campus Condorcet, rue des fillettes. Je vois dans les plans qu'une piste cyclable sera créée sur la rue parallèle à la rue des fillettes. Il est clairement évident que les étudiants, enseignants, personnels de l'université et les riverains utilisent leur vélo ou trottinette et circuleront encore sur les espaces piétons longeant le campus et non la piste cyclable de la rue d'à côté. D'autant plus que pour la majorité du flux reliant Paris, le chemin naturel est bien de descendre la rue des fillettes et passer à travers le parc des studios TV. Je trouverai donc très pertinent d'intégrer la voie cyclable à la rue des fillettes et non l'avenue Georges Sand. Par ailleurs, les piétons y sont plutôt peu nombreux, des espaces piétons très grands ne sont donc a priori pas nécessaire.

									Enquête DUP : Thèmes									
									1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

30			20/06/24			x		x	x			x	x						<u>Lucas Meyer à Aubervilliers</u> Liaison avec piste cyclable existante Le boulevard du Landy pourrait également être réaménagé afin de relier la nouvelle piste cyclable suivant le tracé du tram à la piste cyclable longeant le canal Saint Denis. Idem entre Front Populaire et le canal. Cela etandrait le réseau cyclable et permettrait de plus grandes connexions avec le secteur de La Villette, Pantin. Le Campus Condorcet n'en serait que mieux desservi.
31			20/06/24			x		x	x										<u>Billy Biabiany à Cergy</u> Utilisation d'une partie de l'ancienne plate forme de la Petite Ceinture à Rosa Parks... Il faudrait utiliser une partie de la plate forme de la Petite Ceinture et surtout, la plate forme en friche, pour le terminus à Rosa Parks... Cela permettra un éventuel prolongement, jusqu'à la porte de Vincennes et dé-saturer une partie du T3.
32	x		21/06/24	x		x			x			x	x	x					<u>Pierre-Marie Micheli - président de la Commission Accessibilité de la CFPsAA (Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes)</u> Après avoir recueilli les retours des personnes déficientes visuelles, il apparaît que l'intermodalité reste complexe entre les quais de tramway, bus, métro, etc. Les principales difficultés signalées sont les suivantes : 1. Repérage des voies de tramway : Les personnes déficientes visuelles éprouvent des difficultés à repérer les voies de tramway et à éviter les collisions. Il est donc demandé d'améliorer le repérage du GLO (Gabarit Limite d'Obstacle) par des repères tactiles et visuels, comme l'installation de chanfreins détectables tactilement. 2. BIV sonores : Le doublage des BIV (Bornes d'Information Voyageurs) sonores sur chaque quai est nécessaire pour éviter que les usagers ne soient obligés de traverser l'ensemble du quai pour obtenir des informations sonores. BIV sonore sur l'ensemble des quais, même monoligne. 3. Borne d'appel sur le quai repérable tactilement avec une bande d'interception. 4. Marquage des portes du tramway : Les portes devraient être repérables tactilement et visuellement sur le quai. 5. Cheminement guidé : Une bande de guidage serait bénéfique pour amener les personnes déficientes visuelles jusqu'au quai de tramway par un cheminement clair et sûr.

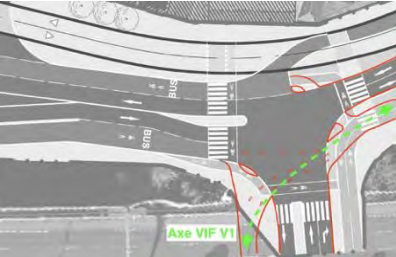
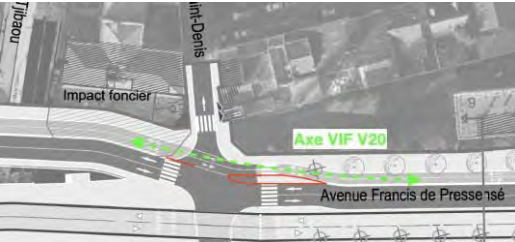
											Enquête DUP : Thèmes									
											1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition		

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

33			21/06/24	x		x			x			x		x				<u>Collectif Vélo Île-De-France à Paris</u> Le Collectif Vélo Île-de-France rassemble 42 associations, dans 160 communes, représentant 8 000 adhérents. Depuis sa création en mars 2019, il a pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confortable et efficace, quels que soient leur âge et leur niveau. Dans le secteur concerné par le projet de requalification du tracé du T8, le Collectif porte les revendications de l'association Les vélos de la Brèche (Aubervilliers), de MDB Vélo à Saint-Denis et de Paris en Selle (groupes locaux de Plaine Commune et du 18ème). Pièce jointe avec la contribution du Collectif Vélo IdF et de ses associations. Résumé des demandes: 1. Améliorer la connexion avec les axes du réseau vélo Île-de-France (VIF) et du réseau métropolitain 2. Aménager l'avenue Jeanne d'Arc en vélorue 3. Aménager la rue des Fillettes en vélorue 4. Enlever les bordures en travers 5. Éviter les conflits vélo/piétons 6. Adapter les rayons de giration 7. Simplifier les itinéraires cyclables vers et depuis des rues secondaires 8. Aménager des trottoirs traversants L'aménagement du tramway T8 constitue un projet majeur visant à transformer les modes de déplacement dans le secteur. Il est accompagné de la création des aménagements cyclables très attendus par nos associations. Le tracé du T8 partage certaines sections avec les axes du réseau vélo Île-de-France (VIF). Ainsi, les aménagements cyclables s'intégreront dans un réseau structurant de la Seine-Saint-Denis. Nos associations sont globalement satisfaites de la qualité des aménagements proposés, et le cahier des charges du VIF est largement respecté. Le détour proposé pour l'itinéraire cyclable est acceptable. Des améliorations restent possibles pour garantir le succès et la qualité de l'ensemble du projet. Connexion avec les axes du réseau Vélo-Île-de-France <u>Carrefour Rue Danielle Casanova - Paul Vaillant Couturier</u> L'avenue Paul Vaillant-Couturier et la rue Danielle Casanova font partie de l'axe V1 du réseau vélo Île-de-France (VIF). Le carrefour Couturier/Casanova présente plusieurs problèmes. Dans le plan présenté pour l'enquête publique, la piste cyclable bidirectionnelle est indiquée du côté est, or celle-ci est actuellement en cours de construction côté ouest de la rue Danielle Casanova. Il est donc nécessaire d'aménager la traversée pour les cyclistes en bidirectionnelle.

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		Schéma proposition du Collectif Vélo île-de-France: • création d'une traversée pour les cyclistes en bidirectionnelle pour améliorer la connexion avec l'axe V1 du VIF • adoucir les angles de giration • enlever les bordures en travers des trajectoires cyclables • mettre en place un îlot en amande pour guider la trajectoire des cyclistes 
																		<u>D30 Rue Francis Pressensé : croisement V20</u> La rue Francis de Pressensé est un tronçon de l'axe V20 du VIF. Sur ce tronçon, il y a plusieurs endroits qui nécessitent une amélioration Au niveau du carrefour avec la rue Danielle Casanova, il est utile d'ajouter un îlot en amande pour mieux protéger les cyclistes (en laissant un accès depuis l'est de la rue Danielle Casanova)..  

Il serait cependant aussi possible, et désirable, de modifier cette entrée en trottoir traversant :

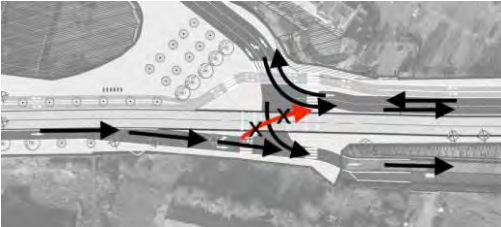
Passage entre les arbres

Le passage de chaque côté de l'alignement d'arbres n'est pas idéal car il fait perdre en largeur utile et complique le dépassement des cyclistes de vitesse différente entre eux (même s'il reste possible avec 2 m de largeur) :

Il semblerait possible d'obtenir un profil plus satisfaisant en recourant à une voie banalisée tram en direction du nord-ouest :

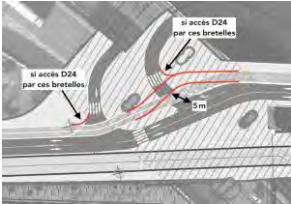
											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		Cette proposition peut ne pas dégrader l'offre de service du tram à condition que le trafic sur cette section mixte soit limité, donc local. Cela paraît possible si la possibilité de continuer sur la D30 est coupée : Proposition d'interdiction de continuer sur la D30 pour garder un trafic local sur Pressensé. Le trafic venant de la Cokerie ne gêne pas le tram. L'accès vers la D24 n'est pas structurant, puisque la D24 vers le nord s'attend plus facilement en restant sur l'ex-N1 (D931), tandis que le trafic en direction de la D24 sud passera plutôt par la rue du Landy. C'est le trafic ouest→est restant sur la D30 qui draine le trafic.  <u>Échangeur D30 (VIF V20) – D24 (VIF V1)</u> <u>Accès cyclable entre la D30 (VIF V20) et la D24 (VIF V1)</u> Quel accès entre la piste du T8 rue de Pressensé (D30) et la piste de la D24 rive gauche du canal ? Les deux doivent pouvoir communiquer. Le lien le plus favorable semble être la bretelle D30-ouest→D24, et c'est à priori également celui qui est envisagé par le département. Le projet ne semble pas à ce stade intégrer cette connexion, et devrait le prendre en compte dans son périmètre, avec une traversée de la plateforme tram pour arriver jusqu'à la bretelle D30-ouest→D24 :  Dans le cas où la liaison devait se faire par les bretelles D30-est→D24-sud et D24-nord→D30, il ne faudra pas oublier d'ouvrir la piste sur ces bretelles (voir paragraphe suivant).

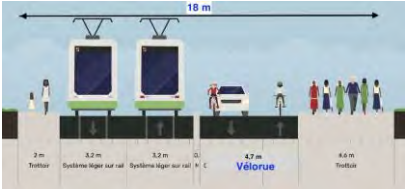
											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI	Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition										

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																				Bretelles D30-est→D24-sud et D24-nord→D30 Le tourne-à-droite automobile D30-est→D24-sud peut être fort et poser un problème de sécurité pour la piste cyclable qui traverse. Il y a deux manières de réduire ce risque : •En équipant ce tourne-à-droite de feux, pour séparer dans le temps la traversée cyclable et le tourne-à-droite des voitures vers la bretelle ; •En éloignant la traversée cyclable de la sortie automobile d’au moins 5 m pour réduire l’angle mort. Arrondir les angles Il faut toujours penser aux angles de giration des cyclistes. Un angle droit n’est pas possible pour un vélo  <u>Carrefour avenue Victor Hugo/avenue des Magasins Généraux : croisement VIF V1:</u> Le carrefour de l’avenue Victor Hugo et de l’avenue des Magasins Généraux est un tronçon de l’axe V1. Il est nécessaire d’adoucir les angles de giration et de proposer une traversée plus directe depuis l’avenue Victor Hugo. Il nous semble quand même pertinent de garder la traversée proposée, car elle facilite l’itinéraire pour les cyclistes qui viennent de la rue Anne-Marie Fettier. 

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI	Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition										

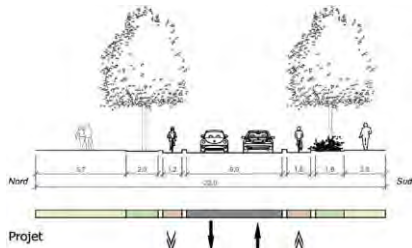
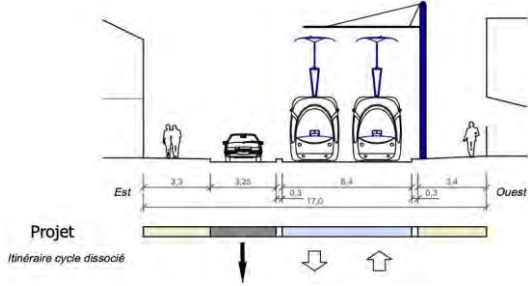
REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																			Avenue Jeanne d’Arc L’aménagement actuellement proposé pour la rue Jeanne d’Arc consiste en une unidirectionnelle et une voie partagée par manque de place. Le tronçon de l’avenue Jeanne d’Arc partagé entre vélos et voitures est : • Un tronçon structurant pour le réseau cyclable, reliant deux point de l’itinéraire, • Un tronçon à usage local pour les véhicules motorisés. Ainsi, il correspond exactement à la définition d’une vélorue, et mériterait d’être aménagé comme tel. Nous proposons d’enlever la piste cyclable unidirectionnelle, d’élargir la chaussée et de l’aménager en vélorue, en échangeant l’emplacement de la chaussée et du tramway, c’est-à-dire mettre le tramway côté est et la chaussée côté ouest. Il y a plusieurs avantages à cette proposition : • Le tram aurait un angle de giration plus doux pour le tourne à droite vers l’avenue Jeanne d’Arc, ce qui diminuerait les nuisance sonores pour les riverains ; • Éviter les croisements avec le tramway ; • Une meilleure connexion avec la piste cyclable sur la coupe 3 (à côté du lycée Suger), amélioration du confort et de la sécurité des usagers, ainsi qu’une diminution des conflits vélo/piétons car on enlève le croisement avec les piétons au niveau du croisement de la rue du Fort de l’Est.  Coupe vélorue Avenue Jeanne d’Arc en regardant vers le sud La principale difficulté que nous anticipons avec cette proposition est que la ligne de feux de Jeanne-d’Arc sur Paul-Vaillant-Couturier devrait être sensiblement reculée, compliquant le phasage du carrefour. Cela pourrait toutefois rester possible avec un phasage minutieux du carrefour (minimisation des temps de dégagement par optimisation très fine en perdant le moins de temps possible pour donner les verts le plus vite possible après le passage du tramway dans le carrefour). <u>Cours du Ru de Montfort</u> Il serait favorable de ne pas arriver sur la traversée de la plateforme trame en sortant d’un virage avec le tramway « dans le dos », et de redresser la piste ena décalant plus en amont entre les arbres :

[illegible]

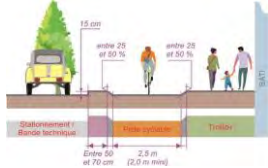
											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																			Nous préférons avoir une bidirectionnelle côté sud d’une largeur d’environ 3 m au lieu d’avoir deux unidirectionnelles étroites.										
																													
																			Rue Henri Murger										
																			La cyclabilité de cette rue est mauvaise :										
																			● Dans le sens de circulation, la circulation cyclable se fait en mixité sur une chaussée trop étroite (3,25 m) pour dépasser (il en faudrait alors 4), ce qui représente une situation stressante pour les cyclistes, qui peuvent se faire « mettre la pression » par des automobilistes ;										
																			● Il n’y a pas de contresens cyclable.										
																			Sur cette courte longueur, il apparaît que le trafic pourrait être modéré et se faire en mixité sur la voie de droite du tram (voie dite banalisée) sans pénaliser la circulation de ce dernier. Cela ouvre la perspective d’autres aménagements sur la chaussée gagnée, telle qu’une piste bidirectionnelle.										
																													

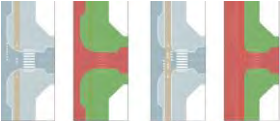
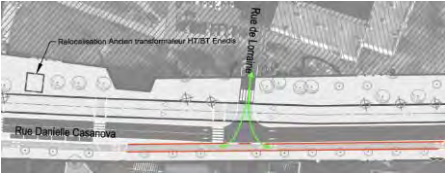
											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																	Remarques générales
																	<u>Pas de bordures en travers</u> Le projet comprend des franchissements de bordures et de caniveaux à chaque traversée. Les bordures délimitent l'espace piéton. Ainsi, il n'y a en principe pas de raison qu'une trajectoire cyclable traverse une bordure, puisqu'un vélo n'a pas à entrer dans un espace piéton.  L'absence de bordure permet également de s'assurer de l'absence de vue. Une vue à zéro est en effet indispensable et a d'autant plus de chances d'être réussie qu'il n'y a pas de bordure. Ces bordures sont encore plus dangereuses lorsqu'elles se trouvent en biais (en courbe) par rapport aux trajectoires. La meilleure solution est de ne pas mettre de bordures en travers du tout, et de simplement faire de la jonction d'enrobé. Si une bordure est indispensable, la vue de celle-ci doit être à 0 cm. En particulier, la combinaison de bordures T3-CS2 est à proscrire. Si un caniveau est indispensable, le Cerema préconise l'utilisation de deux bordures CS2 non collées :  Le Cerema précise cependant bien que le raccordement avec continuité de matériau est à privilégier. <u>Éviter les conflits d'usages : séparation piéton - cyclistes</u> Si la différence de couleur est bonne à prendre, elle est insuffisante pour séparer le trottoir et la piste cyclable. La bande de pavés drainants peut remplir son rôle (le retour d'expérience nous le dira), mais partout où elle n'est pas possible, il faut une vue d'au moins 5 cm suivant les préconisations du Cerema : 

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		C'est en particulier le cas aux carrefours. Le revêtement unique sans séparation physique ne fonctionne pas (et n'est pas réglementaire si non détectable par les malvoyants). Par ailleurs, l'emplacement de la bordure de trottoir joue un rôle prépondérant dans l'identification des domaines de voirie. Une même attribution de l'espace avec deux implémentations différentes donne une lecture complètement différente de l'espace et favorise ou réduit les conflits vélos/piétons :  <u>Rayons de courbure des trajectoires cyclables</u> Les rayons de courbure définissent les trajectoires crédibles. Une trajectoire est crédible lorsque les rayons de giration qui la composent sont compris : ●Entre 10 et 20 m pour des trajectoires directes. ●Entre 3 et 5 m pour des changements de direction. <u>Ouvertures vers les rues secondaires</u> Il est nécessaire de toujours faire attention à ce que les cyclistes puissent rejoindre la piste cyclable depuis les rues secondaires. Exemple: création des ouvertures dans la piste cyclable pour permettre le mouvement vers et depuis la rue de Lorraine.  De plus, il faut faire attention à bien arrondir les bordures pour le mouvement tournant vers les rues secondaires. Exemple: Carrefour Avenue Jeanne d'Arc/Avenue Leroy des Barres: 

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		Trottoirs traversants Le projet comprend plusieurs opportunités pour faire des trottoirs traversants. Un trottoir traversant interrompt la rue au lieu du trottoir et de la piste cyclable et offre plus de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes. 
34			23/06/24			x			x				x		x			Audrey Ndzana à Saint-Denis Avis favorable. Résidente à Saint Denis, favorable au prolongement de la ligne de tramway T8, je serais heureuse de participer, au développement, à la fluidité de s flux de circulation, de par, ma voix. En effet, le prolongement de la ligne à Paris, favorise le transport des voyageuses et des voyageurs, qui viendront au stade de France et ou au centre aquatique olympique CAO de Saint Denis. Par ailleurs, la ville de Saint Denis dispose de nombreuses infrastructures telles que, l'université, le musée, le théâtre etc. Le prolongement de la ligne de tramway désengorgera les moyens de transports existants. De plus, la population de Saint Denis augmente, pour plusieurs raisons : la création de la commune nouvelle entre Saint Denis et Pierrefitte sur Seine, les loyers accessibles, les infrastructures sportives notamment. De nombreux concerts ont lieu au stade de France. Par ailleurs, le prolongement de la ligne de tramway T8, se trouve en corrélation, avec la densité de la population. Il faut rapprocher les personnes, des pôles sportifs, artistiques et commerciaux, afin de contribuer, à la création d'emplois et généralement à l'économie. Les agences immobilières ont manifesté leur intérêt pour la ville de Saint Denis : Guy Hoquet, era immobilier, la forêt, orpi, Century 21, Stéphane plaza et bien d'autres. La ville de Saint Denis accueillait la coupe du monde de rugby en 2023 , dont, le village était implanté sur le parvis de l'hôtel de ville. Cet évènement attirait des touristes du monde entier. Plus d'onze millions de touristes, sont attendues, pour les jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. Par conséquent, il serait judicieux, de prolonger la ligne de tramway T8, de Saint Denis porte de Paris à Paris Rosa parks.

											Enquête DUP : Thèmes									
											1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI	Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition	

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

35			23/06/24					x	x			x	x						Denis à Paris Lieu du terminus du Tram T8 à Paris Le prolongement de la ligne de tram T8 de son terminus actuel (Saint-Denis Porte de Paris) à la gare de Rosa Parks est un projet structurant pour le Nord parisien. En effet, il jouera un rôle important afin de renforcer les liaisons – jusqu’ici insuffisantes – entre Paris, Saint-Denis et Aubervilliers et encourager la multimodalité. Mais pour cela, les correspondances avec les réseaux existants doivent être efficaces – et suffisamment lisibles pour les voyageurs. En juin 2023, la Ville de Paris et Île-de-France Mobilité ont confirmé le choix d’un terminus situé sur le boulevard Macdonald « en cherchant à améliorer la lisibilité, la sécurité, l’accessibilité aux personnes à mobilité réduite et la qualité des correspondances via le parvis de la gare, et en préservant la qualité urbaine de ce dernier ». Cette variante peut paraître la plus simple. Hélas, ce terminus en impasse présente plusieurs inconvénients majeurs. En effet, elle se révèle peu pratique pour les futurs voyageurs cherchant à se diriger vers le T3b et le RER. Et elle risque de rendre l’exploitation très complexe, tant pour le T8 que pour le T3b. • D’une part, ce terminus imposera aux rames du T8 un virage à 90° depuis l’Avenue de la Porte d’Aubervilliers vers le boulevard Macdonald. Ce qui nécessitera d’interrompre le trafic sur ces 2 axes lors du passage d’une rame. Une solution très peu pratique en heure de pointe. • D’autre part, la faible distance entre ce carrefour et les voies du T3b rend difficile l’aménagement d’une arrière-gare, pourtant indispensable compte tenu du fort trafic envisagé par Île-de-France Mobilités. • Enfin, cette variante impose un cheminement assez long aux voyageurs pour rejoindre la gare de Rosa Parks – et les contraint à traverser les voies du T3b. Soit une source supplémentaire de ralentissements pour cette ligne. Pourtant, trois autres variantes d’une grande pertinence avaient été présentées lors des précédentes phases du projet. • À l’origine du projet, au milieu des années 2000, il était prévu que le T8 vienne se ranger aux côtés du T3b sur le parvis « Nord » de Rosa Parks. Les emprises avaient d’ailleurs été réservées juste à côté de la Petite Ceinture – une zone aujourd’hui en friche. • Pour faciliter les correspondances entre le T8, le T3b et le RER E, l’ASPCRF (Association Sauvegarde Petite Ceinture) et la FNAUT avaient proposé un itinéraire via la rue Gaston Tessier. Une solution permettant de desservir à la fois la Porte d’Aubervilliers, mais également le quartier situé au sud du faisceau de la gare de l’Est. Et qui aurait permis, de relier Rosa Parks à la station Corentin Cariou (ligne 7 du métro) – via la Petite Ceinture. Une proposition dont Île-de-France Mobilités avait d’ailleurs confirmé la faisabilité. • Enfin, une autre variante envisageait un terminus situé rue d’Aubervilliers. Certes, les quais auraient été relativement excentrés – mais l’allée Rosa Dieng-Kuntz, ouverte récemment, permet de rejoindre le T3b et le RER E facilement. Il présente aussi deux avantages majeurs. D’une part, celui de ne pas désorganiser le trafic Porte d’Aubervilliers. D’autre part, celui d’orienter le tramway vers l’intérieur de Paris. Et d’augurer un potentiel prolongement vers le cœur de la ville, via la rue de Crimée – et donc vers la station de métro du même nom. Pour accompagner la transformation des territoires et renforcer concrètement les liens entre le Nord parisien et le département de la Seine-Saint-Denis, il est impératif que les réaménagements de l’espace public soient conduits avec le plus grand discernement.

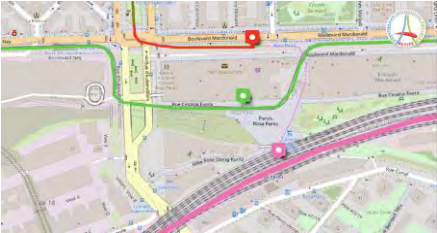
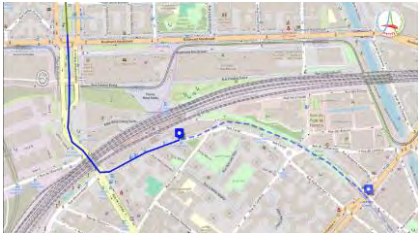
											Enquête DUP : Thèmes									
											1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition		

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		Les trois objectifs du projet (faciliter les déplacements en transports collectifs sur le territoire, renforcer l’attractivité et accompagner le développement d’un territoire en mutation, améliorer la qualité de vie en ville et contribuer à la progression des modes actifs) ne pourront être remplis qu’à la condition sine qua non de concevoir un terminus permettant des correspondances aisées et une insertion naturelle au sein du tissu urbain. Hélas, le choix d’un terminus en impasse boulevard Macdonald ne permet pas d’atteindre ces objectifs. Ainsi, le tram T8 évite soigneusement de pénétrer réellement dans Paris, et complexifie le trafic sur l’Av. de la Porte d’Aubervilliers comme sur le boulevard Macdonald. Je demande donc urgemment que soit réétudiée la variante Parvis Nord, où le T8 et le T3b trouvent naturellement leur place sur le parvis de la gare de Rosa Parks. Cette solution est la plus évidente et la plus lisible pour les voyageurs. Et elle permettrait d’orienter l’arrière-gare du T8 vers la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, augurant de nombreuses correspondances faciles avec les différentes lignes du métro tout en désenclavant les quartiers des Buttes-Chaumont, du Père-Lachaise et de Ménilmontant.

											Enquête DUP : Thèmes									
											1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI	Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition	

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

36			23/06/24	x				x	x	x		x	x	x					Aspcrf (Association Sauvegarde Petite Ceinture) à Paris T8 à Rosa Parks : permettre des correspondances aisées et ouvrir la possibilité à une extension future vers Paris Texte identique à la contribution précédente n°35, seul le dernier paragraphe étant différent: Notre association préconise donc que soit réétudiée la variante "Parvis Nord", où le T8 et le T3b trouvent naturellement leur place sur le parvis de la gare de Rosa Parks. Cette solution est la plus évidente et la plus lisible pour les voyageurs. Et elle permettrait d'orienter l'arrière-gare du T8 vers la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, augurant de nombreuses correspondances aisées avec les différentes lignes du métro, tout en désenclavant les quartiers des Buttes-Chaumont, du Père-Lachaise et de Ménilmontant.: 4 cartes en pièces jointes à la contribution: Carte-1-Prolongement-tram-T8-Rosa-Parks-variante-Macdonald  Carte-2-Prolongement-tram-T8-Rosa-Parks-variante-parvis-Nord  Carte-3-Prolongement-tram-T8-Rosa-Parks-variante-Gaston-Tessier  Carte-4-Prolongement-tram-T8-Rosa-Parks-variante-rue-Aubervilliers-Crimee 

Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Enquête DUP : Thèmes								Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition
									1	2	3	4	5	6	7	8		
									Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers		

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

37			23/06/24					x	x			x						<u>Bernard Chatreau à Montmorency</u> Emplacement du terminus à Rosa Parks Le maillage est un aspect essentiel des réseaux de transport. Le prolongement du T8 prévoit deux correspondances bien pensées au Stade de France, avec le RER B et le futur M15, et à Front Populaire, avec le M12. Le terminus (provisoire ?) de la ligne à Rosa Parks permettra d'y retrouver le RER E et le T3b. Mais la disposition de ce terminus a posé problème. Le choix actuel sur le boulevard Macdonald n'est pas satisfaisant et beaucoup d'intervenants l'ont signalé. Je n'y reviens pas. La solution la plus simple, et jamais envisagée, me semble-t-il, serait de connecter les voies du T8 à celles du T3b à la porte d'Aubervilliers, les deux lignes étant alors en tronc commun dans le tunnel qui débouche devant la gare Rosa Parks. Il faudrait alors élargir l'arrêt de tram Rosa Parks à quatre voies en conservant les deux quais existants. Au centre, deux voies terminales pour le T8 (là l'emplacement des voies actuelles du T3b) et de l'autre côté des quais les deux voies de passage du T3b. Ainsi, excellente correspondance T8-T3b et proximité de l'accès du RER E. Faire passer deux lignes en tronc commun est très banal pour les tramways ailleurs qu'à Paris (pour rester en France, voir Lyon, Grenoble ou Strasbourg). On pourrait même prévoir un autre cisaillement au-delà de l'arrêt pour des voies d'arrière-gare du T8, qui pourraient ultérieurement se poursuivre sur la Petite Ceinture vers le pont de Flandre (correspondance avec le M7 à Corentin Cariou). Sinon, le projet de terminus rue Gaston Tessier reste plus intéressant que celui qui a été choisi, par son excellente correspondance avec le RER E Les mauvais choix d'aujourd'hui font les désagréments de tous pendant des décennies.
38			24/06/24			x			x				x					<u>Piercy Saint-Denis</u> Les utilisateurs nocturnes sont peu évoqués dans l'enquête publique. Si le tram fonctionne de 5h30 à 0h30, il n'en laisse pas moins dépourvus de transports lourds de nombreuses personnes, que ce soit pour motif professionnel ou personnel. Or, le trajet du prolongement du tram T8 est dépourvu de bus Noctilien, les quartiers de La Plaine et du Franc-Moisin n'étant pas traversés par les lignes N43 ou N44 (ni le N143 qui utilise l'autoroute pour traverser la Plaine sans s'y arrêter). C'est pourquoi, il serait souhaitable que l'enquête publique préconise de doubler cette ligne structurante que sera la T8 d'un bus de nuit afin de garantir une continuité de service sur les quartiers desservis. Au départ de gare de l'Est, la ligne desservirait les grands points stratégiques du prolongement du T8 (Rosa Parks, Front populaire, Gare de La Plaine Stade de France, Casanova-Rû du Monfort, porte de Paris) et pourrait se prolonger sur la section existante du T8 jusque vers la station Blumenthal (correspondance avec le Noctilien 51, qui dessert Epinay).

Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Enquête DUP : Thèmes								Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition
									1	2	3	4	5	6	7	8		
									Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers		

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

39			24/06/24			x		x	x		x	x	x	x		x		<u>Christophe à Saint-Denis</u> GÉNÉRALITÉS : La pertinence du prolongement du tram T8 est évidente pour renforcer la desserte interne en transports en commun du quartier de La Plaine Saint-Denis, mais aussi mieux le relier au centre-ville, ainsi qu'au 19e arrondissement. Il est attendu depuis longtemps car il avait déjà été évoqué dans le dossier de candidature de la France pour l'organisation des Jeux olympiques... de 2012. Le projet présenté en enquête publique inclut de manière ferme la station Casanova-Pressensé, qui était optionnelle au moment de la consultation publique : la combinaison des stations Suger, Franc-Moisin et Casanova-Pressensé permettra une desserte optimale du quartier Bel-Air Franc-Moisin. En effet, celui-ci était jusqu'ici dépourvu de tout mode de transport lourd et n'avait qu'un accès très médiocre à la gare de La Plaine Stade de France. Le T8 viendra désenclaver ce quartier en plein renouvellement urbain. Le projet est d'autant plus important pour limiter les usages automobiles dans le quartier qu'il est doublé d'une infrastructure cyclable continue et capacitaire. Le fait que le tram et vélo aient un itinéraire dissocié sur la partie centrale du projet est d'autant plus important pour limiter les usages automobiles dans le quartier qu'il est doublé d'une inf prolongement permettra d'éviter des discontinuités cyclables sur des voiries étroites et donc de conserver l'attractivité de ce mode de transport en plein essor. Le temps consacré pour améliorer le projet entre la consultation publique et l'enquête publique a permis d'aboutir à un projet de grande qualité, malgré les contraintes urbaines. ARBRES : Entre la consultation publique et l'enquête publique, le nombre d'arbres impacté a été diminué de moitié. Cette amélioration peut encore se poursuivre. Ainsi, la remarque du Département (travaillée avec IDFM) sur les alignements rue Pressensé peut être examinée avec intérêt. Par ailleurs, le projet de renouvellement urbain du quartier Franc-Moisin intègre un espace sportif et donnant sur la rue Francis rue Pressensé, qui peut être un lieu de compensation très proche du tram. BUS : Le quartier de La Plaine est dépourvu d'une offre nocturne de bus : il serait souhaitable qu'un bus Noctilien supplée le T8 durant la nuit, pour ces utilisateurs souvent négligés. Au départ de gare de l'Est, la ligne desservirait les grands points stratégiques du prolongement du T8 (Rosa Parks, Front populaire, Gare de La Plaine Stade de France, Casanova-Rû du Monfort, porte de Paris) et pourrait se prolonger sur la section existante du T8 jusque vers la limite avec Epinay et Villetaneuse (correspondance avec le Noctilien 51). Le réseau bus associé au tramway T8 peut être rendu encore plus complémentaire de ce mode lourd. La ligne 239 ayant été conçue pour préfigurer le T8, elle a vocation à disparaître.

											Enquête DUP : Thèmes									
											1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition		

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		Cependant le bus 239 avait cette caractéristique (suspendue en 2023 mais sur le point d’être rétablie) de pénétrer le sud du centre-ville pour desservir le secteur basilique au plus près. Sous une forme à déterminer, il serait souhaitable que cette fonction soit reprise par une autre ligne. VELO : L’ambition de continuité cyclable et de respect des normes préconisées par le CEREMA est relevée par Collectif vélo Ile-de-France : « nos associations sont globalement satisfaites de la qualité des aménagements proposés, et le cahier des charges du VIF est largement respecté. Le détour proposé pour l’itinéraire cyclable est acceptable. » Il convient de noter que l’itinéraire dissocié entre la gare de La Plaine Stade de France et Front populaire reçoit l’assentiment de cet acteur de référence du vélo, car il permet le respect de normes qualitatives, que la rue des Fillettes ou le chemin du Cornillon ne pouvaient apporter. Le Collectif vélo Ile-de-France et la section Paris en selle de Plaine commune relèvent que le document « Carte_du_secteur_Franc_Moisin_Bel_Air.pdf » n’est pas à jour. Elle fait déboucher vers l’avenue Paul Vaillant-Couturier une piste bidirectionnelle de la ligne 1 du réseau VIF (V1) à l’Est de la rue Danielle Casanova, alors qu’elle en construction à l’Ouest. La piste représentée à l’Est ne sera probablement une piste à simple sens pour sécuriser les cyclistes venant du Franc-Moisin. Les modifications des traversées cyclables sont cependant sans impact sur le tracé du tramway T8. Plaine commune pourra compléter apporter les documents mis à jour sur ce secteur. De manière générale, le Collectif vélo Ile-de-France précise les trajectoires souhaitables des aménagements cyclables doivent être optimisés pour garantir la sécurité des cyclistes. Il va de soi que les angles droits représentés sur les schémas de l’enquête publique sont des principes destinés à être affinés dans des études ultérieures, très certainement dans le sens des orientations préconisées par le Collectif, une fois que les principes exposés dans l’enquête publique auront été confirmés. Sans rentrer dans le niveau de précision du Collectif, l’enquête publique pourra souligner le besoin d’approfondir la réalisation pratique des principes du tracé et d’associer les acteurs compétents à ce travail à mener après la Déclaration d’Utilité Publique. La technique du trottoir traversant pourra être recommandée sur les voies sécantes, que ce soit pour les pistes cyclables ou les continuités piétonnes, notamment avenue Casanova (voir schéma page 17) La suppression du trafic routier de la D30 au niveau de la RD24, qui doit justifier une voie routière banalisée tram-auto ne semble pas de nature à garantir la régularité du tramway (ainsi que le montre la cohabitation difficile sur l’axe du tram T1 à L’Île-Saint-Denis). De telles suggestions doivent donc être regardées avec circonspection, tout comme rue Henri Murger (page 13). Sur le secteur Cokerie, on pourra privilégier la suggestion du Département qui intègre une évolution du plan de circulation sur la section de la RD 30 entre l’avenue du Stade de France et l’actuel giratoire la Cokerie. Celle-ci devrait également être favorable au tracé de la piste cyclable, tout en réduisant les abattages d’arbres. Sur ce même secteur, le Collectif relève avec justesse (page 6 de sa contribution) l’omission de la mention de la réalisation récente par le Département, en juin 2024, d’une piste cyclable bidirectionnelle entre le giratoire de la Cokerie entre la RD 24 (quai Adrien Agnès). Pour les cyclistes venant de La Plaine, il faudra intégrer la faculté de tourner à droite de manière sécurisée pour rejoindre ce nouvel aménagement par une traversée sécurisée de l’axe du tram. Doit être également regardée avec intérêt la suggestion portée page 8 de décaler la piste cyclable pour garantir aux cyclistes une meilleure visibilité de la circulation routière issue de la RD30 venant de la Courneuve et allant vers RD24.

											Enquête DUP : Thèmes									
											1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition		

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		Avenue Jeanne d'Arc, la solution de la vélorue, réunissant la piste unidirectionnelle et la voie mixte (auto-vélo) est probablement l'apport le plus substantiel de la contribution du Collectif. Ne modifiant qu'à la marge la trajectoire du tramway tout en apportant une clarification du parcours cyclable, elle peut être regardée avec un grand intérêt. Ce principe de vélorue est également utilisé page 12 pour suggérer la fusion de la voie routière et de la voie cyclable secondaire (parallèle à l'axe plus capacitaire de la rue de rue George-Sand) sur la rue des fillettes. Cette variante mineure est sans adaptation est sans impact sur le tram et peut être évaluée. Déjà évoquée page 8 pour sécuriser une traversée routière, la traversée des voies du tram (page 11) par les cyclistes du cours du Rû du Monfort pour aller en direction de la rue du maréchal Lyautey est judicieuse et sans conséquence sur les arbres ou les voies du tram. Page 13, la proposition de conserver une voie cyclable bidirectionnelle rue Proudhon (pour conserver la même géométrie que sur l'avenue George Sans et le secteur EMGP) est de bon sens et son impact sur le tram. Cette option semble préférentielle pour la sécurité et moins onéreuse à réaliser.
40	x		24/06/24			x		x	x			x						<u>Anonyme</u> Ma contribution porte surtout sur le terminus à Paris, qui devrait se situer en face de l'arret actuel du tramway T3, permettant également une gestion plus facile du trafic du tramway T8. Les difficultés de correspondance entre moyen de transport sont un gros problème en région parisienne et il faut faciliter les correspondances en mettant les arrêts face-à-face. De plus cela permettrait au tramway T8 d'etre possiblement un jour prolongé dans Paris ou de permettre une gestion plus facile sans couper les voies de circulation. Ce plan ci joint après(en rouge l'implantation du terminus). 

									Enquête DUP : Thèmes								Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	1	2	3	4	5	6	7	8		
									Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers		

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

41			24/06/24					x	x			x	x							<u>Yohann Milan à L'Isle-Saint-denis</u> Un prolongement nécessaire et prioritaire... s'il est bien exécuté. Ce prolongement de la ligne T8, serpent de Mer des projets franciliens, est nécessaire et prioritaire de par les zones qu'il dessert, relié et désenclavé. Le tracé bien qu'un peu trop tortillard est difficilement simplifiable et est acté depuis des années désormais. Cependant, ses dernières mises à jour au niveau du terminus sont totalement inacceptables. Elles remettent totalement en question l'entièreté de l'utilité du prolongement qui avec une mauvaise correspondance à Rosa Parks trouvera une clientèle bien moindre. Aucune des options proposées n'est satisfaisante en l'état pour assurer de bonnes correspondances au niveau de ce pôle de transport qui prendra une grande importance à l'arrivée du T8. L'option Macdonald est irrecevable car un T8 rempli de vidant a cette distance de la gare créera d'énormes flux qui viendront traverser la ligne T3, créant de gros conflits de circulation avec cette ligne et forçant les usagers à marcher près de 200m pour atteindre la gare du RER E, la deuxième pire correspondance tram à ce jour, juste après celle de la gare d'Epina y sur la même ligne... De plus il sera très peu aisé pour les usagers occasionnels de trouver le T8 en sortant de la gare RER E, celui ci étant caché par des immeubles depuis le parvis, en bref le prolongement serait vraiment moins bien intégré. Pour ce qui est de la solution sur le pont de la rue d'Aubervilliers, en l'absence de lien direct avec la parvis, mécanisé et à fort débit pour évacuer l'entièreté d'un tramway rapidement vers le RER E, elle est encore plus inacceptable que la précédente. 0 visibilité, 0 accessibilité pour les PMR sans détour, 0 efficacité des correspondance. C'est une ignominie. La seule solution acceptable est l'arrivée du T8 sur le parvis comme cela a toujours été prévu. Les correspondances seraient lisibles, courtes, accessibles. Comment cette solution a pu être écartée d'un revers de main alors que c'est la meilleure ? Une deuxième solution possible serait une arrivée sur la rue d'Aubervilliers, sous le RER avec la création d'un accès en bout de quai à Rosa Parks et arrivant directement au niveau de la rue d'Aubervilliers. On aurait ainsi une correspondance très rapide (~70m) avec le RER E, la correspondance avec le T3b étant possible grâce à une station Porte d'Aubervilliers bien placée. 
42			24/06/24			x			x		x	x		x						<u>Élie à Paris</u> Projet utile. Attention à la conception et au dimensionnement des aménagements cyclables connexes, anticiper une explosion des déplacements à vélo à court-moyen terme avec vélos spéciaux encombrants et cyclogistique. Penser à la qualité des espaces publics et des circulations piétonnes autour des stations : prise en compte des lignes de désir, ombre, végétalisation, mobilier urbain, signalétique, revêtements...

									Enquête DUP : Thèmes									
									1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

43			24/06/24			x			x			x		x					<u>Maya à Paris</u> Je suis très favorable au prolongement du tramway. Toutefois, cette prolongation doit se faire en prenant aussi en compte les mobilités actives, marche et vélo, dont le développement est aussi important. Un premier moyen est de créer des trottoirs traversants sur toutes les petites voies latérales, ce qui rend plus sûre et confortable les traversées piétonnes et cyclables. Le second est d'éviter au maximum de mettre des bordures, qui créent de l'inconfort et du danger, et lordque la bordure est indispensable, de la mettre au moins à zéro. C'est essentiel pour le confort de déplacement dans yne France vieillissante... Il y a aussi des bizarreries comme des aménagements cyclables fait dans un seul sens, ce qui n'en a pas du sens. On sait que les usagers vont le prendre à l'envers ou renoncer à faire du vélo. Mieux vaut un aménagement bilatéral.
44	x		24/06/24			x		x	x										<u>Didier Lourdin</u> Afin de préserver l avenir et d attirer le maximum de la population vers le transport massifie très peu consommateur d énergie, il convient de prolonger le futur T8 sur l axe de la plate-forme ferroviaire existante de la Petite Ceinture. On pourrait ainsi faire du T 8 une pénétrante ds Paris jusqu à la gare de Flandres porte de la Villette cela déchargerait le T3B et raccourcirait considérablement le trajet et ds un futur le prolonger jusqu aux Buttes Chaumont voire au delà.

Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Enquête DUP : Thèmes								Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition
									1	2	3	4	5	6	7	8		
									Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers		

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

45	x		24/06/24				x				x	x		x			x	Anonyme Je prends part à l'enquête publique dans le cadre du prolongement du tram 8. Vous devez avoir connaissance que la région dans laquelle le tram 8 est actuellement présent est une région soumise au trafic de drogue. - Epinay : Epinay : une nouvelle caméra sciiée par les trafiquants - Le Parisien - Villetaneuse : mention dans le chapô de trafiquants de drogue : Une mère et sa fille agressées à leur domicile à Villetaneuse : la famille a été relogée en urgence - Le Parisien - Ile-Saint-Denis (qui se trouve à proximité du T8) : Trafic de drogue : huit ans de prison pour le gérant d'un point de deal (francetvinfo.fr) - Saint-Denis : Trafic d'héroïne frelatée à Saint-Denis : prison ferme pour les jeunes prévenus (lemonde.fr) La région dans laquelle le tram 8 serait prolongé dans les prochaines années est elle aussi soumise au trafic de drogue : - Prison ferme requise contre les grossistes chinois d'Aubervilliers accusés de blanchir l'argent de la drogue - Le Parisien - Les jeunes clandestins, petits soldats jetables du trafic de drogue dans les grandes villes de France (lemonde.fr) - Il y a régulièrement à proximité du square Henri Roser, dont je suis riverain, des dealers de drogue, dont les prix sont indiqués à même les murs environnants. Jusqu'à il y a peu, le point de deal était indiqué par une paire de chaussures attachées entre elles et pendues à un câble électrique. Deux caméras doivent être installées rue Gaëtan Lamy, mais celles-ci ne sont toujours pas montées sur leurs poteaux (construits il y a longtemps) malgré les relances des riverains notamment au sein de l'équipe de quartier. Par ailleurs, j'aimerais citer un article du journal Le Monde (tiré de l'article L'enfance de Jordan Bardella à Saint-Denis, du mythe à la réalité (lemonde.fr)), « Sur les trottoirs, il faut suivre les flèches, accompagnées d'un smiley, pour trouver les zones d'achat. Le prix de la « moula » (cannabis) est écrit sur les murs. Des « choufs » guettent les policiers et les entrées vers la cité, surtout celles donnant sur la T5, la ligne de tramway qui longe la façade est de la cité et dont l'arrivée, en 2013, a favorisé l'arrivée des clients. ». Pour cette citation, je tiens à préciser qu'il s'agit des dires objectifs des journalistes, et non d'un écrit partisan et/ou politique malgré ce que le titre de l'article peut laisser penser. Les pouvoirs publics sont visiblement impuissants face au trafic de drogue et ne sont pas disposés à installer rapidement des moyens dissuasifs comme les caméras susmentionnées. Le tram 8, dont la prolongation est encore à l'étude, augmenterait la mobilité des personnes dans une région déjà bien fournie en transports en commun, aussi, est-il bien nécessaire ? Ce qui n'est pas nécessaire, c'est l'augmentation de la mobilité de personnes exerçant des activités illicites (avérées sur la région) ou de clients : en effet, ces transports en commun, qui sont, de mon expérience, faiblement contrôlés par les agents RATP, offrent des moyens rapides de se déplacer, ce qui peut faciliter la distribution et l'achat de drogues notamment dans cette zone où la surveillance est faible (37 policiers municipaux pour Aubervilliers seulement en 2022 d'après Police municipale : Effectifs par commune - data.gouv.fr, malgré toute leur bonne volonté et leur probable engagement sans faille). La publicité des points de deal est par ailleurs facile, qu'il s'agisse de bouche à oreille ou de publications sur le dark web (voire parfois le web classique). Votre étude d'impact ne fait aucune mention de ce point. Je suis pour ma part opposé à un prolongement du tram 8 sans étude d'impact sur le trafic de drogue et sans mesure de mitigation du risque de facilitation du trafic de drogue. La région est par ailleurs déjà suffisamment fournie en transports en commun. Par ailleurs, l'étude d'impact réalisée indique un report de trafic autour de mon habitation et de celles de nombreux autres habitants, dans un endroit actuellement plutôt calme en termes de trafic. Cette situation signifie donc un impact doublement négatif : en termes environnementaux et de nuisances sonores. Cela m'invite à être contre ce prolongement.

									Enquête DUP : Thèmes									
									1	2	3	4	5	6	7	8		
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

46			25/06/24	x		x		x	x	x		x	x		x				<u>Bernard Gobitz, vice président de l' AUT IdF (FNAUT Ile-de-France</u> Déposition de l'association des usagers des transports Ile-de-France (AUT IdF). L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement. Mis en service en 2014, le premier tronçon du tram T8 de Saint-Denis à Épinay-sur-Seine et Villetaneuse a apporté une qualité de service très appréciée par les usagers de ce secteur de l'Ile-de-France. Son prolongement jusqu'à la gare de Rosa Parks desservira un territoire dynamique en pleine mutation qui comportera de nombreux équipements générateurs de déplacements, mais aussi de grandes zones d'habitat et d'emploi. Point capital, il devra aussi offrir un excellent maillage avec le RER B, la ligne 15 du Grand Paris Express, la ligne 12 du métro, les bus, le tram T3b et le RER E, futur grand axe Est- Ouest-francilien. L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France apporte son soutien sans réserve au principe de ce prolongement. Cependant, nous attirons l'attention du maître d'ouvrage et de ses partenaires financeurs sur quelques aspects de ce projet. A PROPOS DES CORESPONDANCES AVEC LE RESEAU EXISTANT L'efficacité d'un réseau de transport public tient en grande partie à la qualité des correspondances entre ses différentes lignes. A cet égard, nous regrettons vivement : * la dégradation de la correspondance du tram T8 avec le T1 à la gare de Saint-Denis, la station du T1 ayant été déplacée à l'ouest du faisceau ferroviaire alors que le T8 passe à l'est et aucune réflexion sur l'intérêt de conserver la station initiale en complément de la nouvelle, n'ayant abouti ; * la médiocrité de la correspondance entre le T8 et la RER E à Rosa Parks résultant de l'opposition de la Ville de Paris à un terminus optimisé rue Gaston Tessier ; l'emplacement choisi boulevard Macdonald rend de plus impossible tout prolongement ultérieur du T8 sur l'emprise de la Petite Ceinture Ferroviaire. A PROPOS DE LA PHASE TRAVAUX Le chantier du prolongement du tramway T8 se situera dans des secteurs intensément fréquentés comme la station Front Populaire (ligne 12), la gare du RER B ou le Stade de France. Il est nécessaire de vérifier que durant les travaux les cheminements piétons restent compatibles avec les flux maximaux envisageables. MENAGER L'AVENIR Selon le maître d'ouvrage, le trafic du T8 atteindrait les 98 000 voyageurs par jour avec deux tronçons particulièrement chargés au sud de la gare de Saint-Denis et à l'approche du Campus Condorcet. <u>A propos des stations</u> Dans ces conditions, il serait prudent de prévoir dès à présent une possible augmentation de la capacité du T8. La circulation de rames plus longues et plus capacitaires qu'actuellement, par exemple de 40 m ou plus, au lieu de 30 m, doit être envisagée. Cette précaution qui ménage l'avenir nécessite de prendre dès à présent des mesures conservatoires pour permettre l'allongement ultérieur des stations, dont la longueur est aujourd'hui limitée à 35 m, pour y recevoir des rames longues. Une étude complémentaire pour déterminer les possibilités d'allonger les stations existantes nous semble aussi nécessaire dans le cadre de ce projet. <u>A propos du Site de Maintenance et de Remisage</u> Une réflexion sur le même thème est nécessaire à propos de l'adaptation et de l'extension du Site de Maintenance et de Remisage de Villetaneuse.

											Enquête DUP : Thèmes							
											1	2	3	4	5	6	7	8
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

47			25/06/24					x	x		x	x						<u>Didier Dartois à Paris</u> Répondre aux besoins des usagers des transports franciliens Ce projet pertinent est une occasion unique de prendre de la hauteur et de ne pas se contenter de solutions peu ambitieuses. En effet, le terminus en cul-de-sac tel qu'il est proposé est relativement inadapté pour l'exploitation de la ligne avec le trafic qui est envisagé : l'absence d'une arrière-gare est plus que problématique. De plus, l'impossibilité de prolonger la ligne dans l'avenir paraît assez peu visionnaire dans le cadre d'aménagements structurels à long terme : il est encore temps de considérer que le trafic actuel n'est pas une donnée immuable. Se priver des possibilités d'extension de la ligne vers le sud est une vision à très court terme. La question des correspondances est également assez mal traitée, avec des cheminements malaisés : l'avis des futurs usagés semble avoir été totalement ignoré : les décisionnaires prennent-ils les transports en commun en dehors des périodes électorales ? Les parties en croisement de voirie avec des angles assez serrés sont connus, avec pour exemple le T2 arrivant Porte de Versailles : un parcours différent aurait pu éviter cette contrainte d'exploitation bruyante, lente et perturbatrice du trafic de voirie. Des variantes bien mieux conçues avaient été proposées, notamment par la FNAUT, qui répondraient bien mieux à la problématique d'entrée dans Paris, de correspondance et de prolongation future.
48			25/06/24					x	x		x		x					<u>Mh à Paris</u> Privilégier la fonctionnalité sur le reste Les voies de la petite ceinture pourraient être réutilisées pour ce prolongement vers le sud. Il y a de nombreuses correspondances potentielles. La majorité est en tunnel ce qui ne permet pas l'utilisation en voie verte. de nombreux équipement industriel du secteur ont déjà été converti en équipement touristique (le canal, la cité des sciences...) ce qui conduit à une saturation de l'activité polluante comme le tourisme. pour une fois un de ces anciens équipement industriel pourrait être affecté à une utilisation fonctionnelle au bénéfice des déplacements des franciliens et les habitants intra-muros accepter leur part de "nuisance" fonctionnelle si le gain collectif est supérieur. enfin le trajet du t3 entre porte d'Aubervilliers et porte de pantin est très lent à force de tourner dans tous les sens pour des motifs d'aménagements urbains. La fonctionnalité d'un moyen de transport (rapidité et efficacité) doit l'emporter sur d'autres aspects secondaires (diminuer la circulation automobile, valoriser des aménagements immobiliers...)

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

49			25/06/24			x			x	x	x	x				x			Elsa Kieffer , société Icade à Issy-Les-Moulineaux Contribution de la société ICADE à l'enquête publique concernant le prolongement du tramway TS sud IDFM Dans le cadre de l'enquête publique unique relative à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement du T8 Sud et à la mise en compatibilité du PLUI de l'EPT Plaine Commune, la société ICADE souhaite, par la présente, procéder à quelques observations, en sa qualité de propriétaire du Parc des Portes de Paris, situé sur les Communes de Saint-Denis et Aubervilliers. ICADE, à travers sa Foncière Tertiaire, est leader de l'immobilier tertiaire en lie-de-France ainsi que dans les métropoles régionales. Par ailleurs, ICADE s'inscrit dans le temps long de la ville et des territoires, comme l'illustre le Parc des Portes de Paris, ancien site des entrepôts et magasins généraux de Paris (EMGP), acquis en 2007 et géré depuis 17 ans par la Foncière Tertiaire. Le Parc des Portes de Paris, d'une surface de près de 44 hectares, regroupe sièges sociaux, PME/TPE/start-ups et administrations aux côtés d'acteurs incontournables de l'audiovisuel et du numérique. De nombreux services, des espaces de restauration ainsi que de vastes espaces verts (La Forêt Urbaine d'1,5 ha, la Ferme Urbaine de 1 000 m2) offrent aux 8 000 usagers du Parc des Portes de Paris une grande qualité de vie et de travail. Ausi, la concrétisation du prolongement du tramway TS jusqu'à la gare RER E Rosa Parks, à travers le Parc des Portes de Paris constitue une opportunité pour ICADE de poursuivre l'amélioration de la qualité du cadre de vie des usagers du site, en favorisant les déplacements en transports en commun, et en renforçant les liens du Parc avec les quartiers alentours. C'est dans ce cadre qu'ICADE, Plaine Commune, les Villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers travaillent depuis 2017 en partenariat afin que les parcelles ICADE, assiettes du projet de prolongement du tramway T8 puisse accueillir le passage de ce transport en commun. Dans ce contexte, ICADE souhaite vous soumettre plusieurs observations identifiées à la lecture du dossier d'enquête publique. 1 - Poste de Redressement Pièce C : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants  Il est envisagé l'implantation d'un Poste de Redressement (PR) nommé « Magasins Généraux » et figurant au plan général (C - p.29). A ce titre, il est indiqué dans le texte que ce Poste sera localiser dans le secteur de l'avenue des Magasins Généraux / Nord de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers » (C - p.30). Ce poste, d'une surface indiquée comme comprise entre 130 et 150 m2, semble délicat à implanter dans les emprises restant privatives d'Icade. Ces emprises sont aujourd'hui bâties avec des activités dédiées à l'évènementiel. La règle d'urbanisme relative aux espaces verts qui s'impose à Icade demeure importante.

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		Cet équipement dans les emprises privées Icade viendrait limiter les possibilités d'aménagement et les évolutions d'adaptation du bâti existant, voire pourrait pénaliser à la fois la constructibilité résiduelle de la parcelle et à la fois les activités en place alentour. 2 - Plan général des Travaux Pièce E : Plan général des travaux  A - Mesure conservatoire exploitation tramway : Le plan concernant le Parc des Portes de Paris (E - p.7) fait figurer un pictogramme le long de la rue des Fillettes, relatif à une « mesure conservatoire exploitation Tramway TB ». ICADE souhaite vous alerter sur l'étroitesse de la rue des Fillettes et du trottoir sur ce tronçon. A cet égard, il est important de rappeler que cet espace constitue le point d'entrée principal des immeubles (notamment le bâtiment 124, protégé par la fiche patrimoniale du PLUi). Il est donc impératif que les accès à ces bâtiments soient conservés pour leurs usagers. ► La mise en place d'une voie de retournement à cet emplacement serait donc incompatible avec le bon fonctionnement des circulations dans le Parc et des accès aux bâtiments alentours. D'autres emplacements seraient plus propices à l'implantation d'une telle infrastructure (par exemple, au niveau du prolongement de la rue des Fillettes vers le sud, dans le cadre de l'OAP des Deux Portes/secteur Gare des Mines). B - Sous-station : Un pictogramme indique la présence d'une sous-station (pentagone orange). Au même titre que le poste de redressement, un tel équipement doit rester dans les emprises du tramway, et ne peut venir impacter les activités, les aménagements et la constructibilité des emprises ICADE. C - Base vie: Un pictogramme indique l'installation d'une base vie chantier (pentagone vert). Le chantier est un élément perturbateur pour l'ensemble des activités économiques du Parc.

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		Cette installation nécessaire et indispensable au bon déroulement de ce chantier ne peut être installé au milieu du parc et ses activités. Son installation suggérée est positionnée face à des activités événementielles, des activités productives, du stockage et des bureaux. Cette installation est également suggérée sur la Porte d'Aubervilliers ce qui semble moins pénalisant pour le bon fonctionnement du quartier et des entreprises présentes. D - Périmètre,travaux: Le Périmètre travaux représenté en rouge sur le plan, inclut des immeubles en exploitation. Ces immeubles qui accueillent des activités, devront pouvoir continuer à fonctionner pendant la phase travaux. Par ailleurs, le périmètre rouge représenté sur ce document ne correspond pas à celui figurant dans le document F2/ Description du projet (voir illustrations plus bas). Il faudrait clairement préciser lequel de ces deux périmètres sera retenu. 3 - Pièce F2 : Étude d'impact sur l'environnement- Description du prolet La partie 2.3.6 (F2 - pp.62-67) détaille le projet sur le secteur « Magasins Généraux » relatif au foncier appartenant à ICADÉ. Figure 84 - Plan d'insertion du projet T8 Sud - Séquence 3.1 - Rue des Fillettes au sein des EMGP (sud place du Front populaire)  Figure 87 - Plan d'insertion du projet T8 Sud - Séquence 3.2 - Avenue des Magasins Généraux 

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		Plusieurs problématiques techniques et d'interface sont à signaler : 1. Voie « pompiers » et « forêt urbaine » La voie « pompiers » au sud de l'îlot D (JUMP) n'est pas représentée, ainsi que la phase 2 de la « forêt urbaine » réalisée à ce jour. ► Les sujets majeurs d'interface doivent être intégrés à la réflexion d'ensemble pour garantir le bon fonctionnement du Parc en phase travaux ainsi qu'à terme PÉRIMÈTRES DES DIFFÉRENTS SECTEURS D'INTERVENTION  2. Noues existantes : Des noues existent actuellement le long de la rue des Fillettes côté Est, qui permettent la récupération des eaux pluviales. Elles ont été réalisées récemment dans le cadre du projet de forêt urbaine. Ces noues n'ont pas été prises en compte dans l'implantation du tramway TB et seront supprimées pour être remplacées par un autre système décrit en chapitre 3.5.1 (F2 - p.94). Cette superposition du T8 sur les noues est également visible au plan graphique détaillé du dossier de mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune (GS - Plan détaillé Saint Denis Sud) dont un extrait est visible ci-dessous. ► EADE souhaite que les noues existantes soient prises en compte dans l'implantation de la plateforme du TS. Réalisée il y a deux ans, elles sont dimensionnées pour recueillir les eaux pluviales de la voie et permettent d'alimenter une grande partie de l'espace vert présent. La supprimer, remet en cause la pérennité de toute la bande plantée d'arbres de hautes tiges qui alors seront privée d'une partie de leurs apports en eau. L'installation du tramway doit prendre en compte cet aménagement sans imaginer une nouvelle installation de récupération des eaux pluviales. Extrait du plan graphique du PLUi (Pièce G5)										

COUPE PAYSAGÈRE
COUPE DD RUE DES FILLETES

to cycloble Troisième plan de voirie rouge Noie PARC

LÉGENDE:

- Plantation sur surface minérale
- Plantation dans les noies
- Plantation bande plantée Garantie
- Plantation dans le parc

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		3. Réduction emprise installations CVC Studio 128: Il est demandé la réduction des emprises des installations CVC d'un immeuble qui accueille des studios de télévision. Cette installation est vitale pour la continuité de l'activité. Elle ne peut être installée sur les voies adjacentes, celle-ci étant trop étroites. De même, un tel équipement ne peut être installé en toiture, l'immeuble n'étant pas dimensionné pour accueillir un tel poids. Il y a nécessité de faire réaliser une étude d'encombrement, puis de réaménager l'ensemble de cette installation technique nécessaire et indispensable pour l'activité économique. Icade souhaite que les études opérationnelles intègrent la conception et le financement du maintien des équipements technique existantes. Vue des installations CVC du Studio 128 
																		4. Requalification du parking de la Poste : Cet espace est indispensable au bon fonctionnement de la Poste qui est un équipement d'intérêt général et qui dessert tout le secteur et non pas uniquement le parc. Cette Poste génère de nombreux flux d'entreprises et de particuliers. Ceux-ci sont accueillis en partie avec l'existence d'un parc de stationnement en lien direct avec la rue des Fillettes. Le passage du tramway impacte ce parking et ses accès et entraînera une répercussion importante dans le fonctionnement de la zone à terme. Les études opérationnelles doivent prendre en compte les études et le financement de cet équipement. Les aménagements futurs doivent être intégrés dès maintenant de façon à garantir le bon fonctionnement de cet équipement d'intérêt départemental, ainsi que du tramway. Vue accès stationnement La Poste 

											Enquête DUP : Thèmes																		
											1	2	3	4	5	6	7	8											
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition											

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																		5. Largeur cheminements : ICADE alerte sur la faible largeur des trottoirs projetés à certains endroits et notamment entre l'assiette du tramway et la grille du parc (effet d'entonnoir). Ces emprises pourraient être limitées par l'instauration des circulations à sens unique y compris pour les vélos. 6. Périmètre d'emprise projet (rouge): Comme indiqué plus haut, ce périmètre ne correspond pas à celui représenté dans la pièce E. Icade souhaiterait que les périmètres de réflexion du projet T8 et du périmètre de travaux soient identifiés et clarifiés. Par ailleurs, ICADE souhaiterait comprendre pourquoi le périmètre englobe les carrefours de façon large, en remontant le long de certaines voies perpendiculaires (exemple ci-dessous, rue du Mimosa F2 - p.66). Une telle emprise vient contraindre les accès aux activités présentes et ne correspond pas aux espaces qui pourraient être rétrocédés. Extrait plan graphique (F2 - p.66) 	
																		7. Arbres existants : De nombreux arbres existants (28) seront supprimés dans le cadre des travaux de prolongation du T8. Ces arbres participent pourtant à la qualité urbaine du Parc des Portes de Paris et ICADE veille, en lien avec les collectivités, à renforcer la trame verte du Parc et la réduction des effets d'îlots de chaleur. Certains arbres supprimés sont des sujets remarquables de haute tige (exemples ci-dessous). Les principes d'aménagement listés en pièce C indiquent pourtant que : « La présence des arbres existants est un facteur important dans la conception du projet. De ce fait, la conservation de chaque arbre a été étudiée pour en maintenir autant que possible, tout en garantissant une insertion urbaine harmonieuse et cohérente » (C - p.10). ► ICADE souhaiterait alerter sur le grand nombre d'abattage d'arbres et travailler avec IDFM à une réduction du nombre d'arbres supprimés voire à leur maintien complet. ► ICADE souhaiterait que des modalités de compensation soient garanties en cas d'abattage d'arbres existants.	

[illegible]

									Enquête DUP : Thèmes																
									1	2	3	4	5	6	7	8									
Observation	Courriel	Pétition	Date	Association	Politique	Pour	Contre	Proposition alternative	Le tracé	Les travaux	Les impacts permanents	L'accessibilité	L'offre de service	Sécurité sûreté	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Enquêtes mise en compatibilité PLUI Plaine Commune	Résumé de l'observation/courrier/pétition							

REGISTRE ELECTRONQUE ET COURRIELS

																			Conclusions ICADE souligne l'enjeu d'assurer la continuité des activités économiques présentes au sein du Parc pendant les travaux du tramway, et notamment les flux des poids lourds entre l'Ouest et l'Est de la rue des Fillettes liés aux activités audiovisuelles. ICADE souhaite que lors du phasage des travaux l'un des deux axes majeurs du parc (rue des Fillettes et avenue des Magasins Généraux) soit systématiquement ouvert à la circulation pour ne pas bloquer tout le secteur. ICADE entend consulter ses locataires pour connaître leurs contraintes et tolérances en matière de bruits (chantier/ exploitation). En ce qui concerne le bruit chantier, des « plages aménagées » avaient été convenues sur le chantier du Métro 12, permettant notamment le fonctionnement des studios d'enregistrement. ICADE est disposé à engager un échange constructif avec IDFM et les collectivités afin de discuter de ces propositions plus en détails, de garantir la pérennité des activités en place et de faire perdurer les outils de productions que sont les aménagements extérieurs liés aux immeubles. Icade souhaite conserver et maintenir l'ensemble des plantations et aménagements paysagers réalisées ces dernières années qui ne sont pas en contradiction avec le passage du tramway. Les noues, les arbres, la végétalisation existante au regard du temps d'installation des végétaux doivent être regardés et analysés au cas par cas. Idéalement, ils ne peuvent pas être coupés ou supprimés.									
50			25/06/24			x			x										Marc à Paris Réponse Aspcrf. Je suis CONTRE la proposition de l'Aspcrf L'insertion urbaine du tramway, et notamment des caténaires, nuit à la qualité de l'urbanisme parisien. Je suis également CONTRE, car cela pourrait dégrader l'exploitation du bus 60 (qui a déjà pas mal de difficultés...). Je suis enfin OPPOSÉ car cela peut créer des difficultés avec le T3b.									
51			25/06/24			x			x			x							Floriane Brun à Noisy-Le-Sec Oui au prolongement du T8 mais pensez bien aux cyclistes je suis extrêmement favorable à la prolongation du T8. Dans des endroits denses comme ceux-là, des transports structurants sont indispensables. J'insiste toutefois en tant que citoyenne pour que vous preniez en compte toutes les remarques du collectif vélo ile de France. En ville, les transports en commun et le vélo doivent être prioritaires sur la voiture.									
51	5	0	51	5	1	40	3	21	46	6	15	32	23	13	12	4		0										

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Procès Verbal de fin d'enquête

L'enquête publique unique porte sur la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité du document d'urbanisme Plaine Commune en vue de la réalisation du prolongement sud du tramway T8 du terminus actuel de Saint-Denis Porte de Paris à la gare RER E de Rosa Parks à Paris dans le 19^e arrondissement

Elle s'est achevée le mardi 25 juin 2024, après 36 jours d'enquête.

La commission d'enquête a réceptionné l'ensemble des registres d'enquête le 26 juin 2024.

Le dossier d'enquête était tenu à disposition du public dans les mairies de Saint-Denis, Aubervilliers, Villetaneuse, du 18^e et 19^e arrondissements de Paris, au siège de l'EPT Plaine Commune et en préfecture de Seine-Saint-Denis, aux jours et horaires habituels, assorti d'un registre d'enquête pour y déposer toute remarque ou observation. La préfecture de Seine-Saint-Denis était désignée comme siège de l'enquête. Des courriers pouvaient y être envoyés, adressés à la présidente de la commission d'enquête et ouverts et annexés sans délai au registre d'enquête.

Le dossier était également consultable sur un poste informatique situé à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, sise 1, esplanade Jean Moulin 93007 Bobigny, aux heures habituelles d'ouverture au public.

La commission a reçu le public lors de 18 permanences, comme précisé ci-après. Elles se sont tenues, conformément à l'arrêté interpréfectoral du 16 avril 2024 :

- Mairie de Saint-Denis (services municipaux Saint-Jean et salle annexe droite de l'Hôtel de ville) :
 - lundi 3 juin 2024 de 9h à 12h
 - samedi 15 juin 2024 de 9h à 12h
 - mercredi 19 juin 2024 de 9h à 12h
 - mardi 25 juin 2024 de 14h à 17h
- mairie d'Aubervilliers (direction de l'urbanisme et Hôtel de ville 120bis rue Henri Barbusse) :
 - mercredi 12 juin 2024 de 14h à 17h
 - lundi 17 juin 2024 de 14h à 17h
 - samedi 22 juin 2024 de 9h à 12h
 - mardi 25 juin 2024 de 14h à 17h
- mairie de Villetaneuse :
 - samedi 8 juin 2024 de 9h à 12h
 - mercredi 19 juin 2024 de 14h à 17h
- mairie du 18^e arrondissement de Paris
 - jeudi 6 juin 2024 de 16h à 19h
 - lundi 24 juin 2024 de 14h à 17h
- mairie du 19^e arrondissement de Paris
 - samedi 1^{er} juin 2024 de 9h à 12h
 - mercredi 12 juin 2024 de 14h à 17h
 - jeudi 20 juin 2024 de 16h à 19h
 - mardi 25 juin 2024 de 14h à 17h
- siège de l'Établissement public territorial Plaine Commune à Saint-Denis
 - jeudi 6 juin 2024 de 9h à 12h
 - mardi 18 juin 2024 de 9h à 12h

Le dossier était également disponible sur un site Internet dédié à l'enquête (<https://www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm>) et le public pouvait y déposer ses observations du mardi 21 mai 2024 à 9h00 au mardi 25 juin 2024 à 17h00 inclus. La déposition d'observation en ligne était possible, à la fois sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié, et via l'adresse électronique dédiée à l'enquête (prolongement-tram-t8-idfm@mail.registre-numerique.fr).

Une réunion publique, prévue à l'arrêté préfectoral, a été organisée le mercredi 29 mai 2024 à 19h à l'établissement territorial (EPT) Plaine Commune à Saint-Denis. Sa tenue, en début d'enquête, a permis de présenter le projet et son évolution depuis la concertation préalable. Elle a mobilisé environ une vingtaine

d'habitants, très investis dans le dossier et ayant suivi la concertation préalable. Elle a permis d'aborder les différents thèmes du dossier et les réponses d'IDFM ont été complétées au besoin par les élus des collectivités présents dans la salle.

L'affluence a été très faible lors des permanences dans les communes (6 personnes se sont déplacées). La déposition d'observations dans les registres papier s'est essentiellement concentré lors de ces rencontres avec la commission d'enquête.

Le dépôt d'observation par voie dématérialisée a été relativement plus important, en particulier vers la fin de l'enquête

Un total de 64 observations, documents et courriers ont été déposés dans les registres papier et portés par voie dématérialisée.

13 observations ont été déposées dans les 7 registres d'enquête (4 sur Saint-Denis, 1 à Villetaneuse, 1 en mairie du 18^e arrondissement de Paris, 2 en mairie du 19^e arrondissement de Paris, 5 au siège de Plaine Commune, aucun en mairie d'Aubervilliers ou en Préfecture de Seine-Saint-Denis).

Deux courriers ont été adressés à la présidente de la commission en préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête réceptionnés après la clôture de l'enquête. Ils avaient toutefois également été déposés sur le registre électronique dans les temps.

46 observations ont été déposées sur le registre électronique en ligne.

5 observations ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

Parfois, certains riverains se sont exprimés à différents temps de l'enquête.

Parmi les observations, six proviennent d'associations et une du Conseil départemental

Les contributeurs se déclarent majoritairement en faveur du projet qui est très attendu.

Trois observations se déclarent opposées au projet et 21 émettent un avis réservé en présentant des propositions alternatives sur le tracé, le terminus et les voies cyclables.

Tous les éléments déposés par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès verbal, permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes, au nombre de 8 pour l'enquête sur la DUP et présentant de manière intégrale les observations portant sur l'enquête de mise en compatibilité du document d'urbanisme de Plaine Commune :

Pour l'enquête préalable à la DUP :

- Thème 1 : Le tracé (le tracé, les stations, le SMR, les ouvrages et installations techniques, le prolongement)
- Thème 2 : Les travaux (calendrier, chantier, circulation, stationnement...)
- Thème 3 : Les impacts permanents (impacts fonciers, impacts sur la santé - bruits/vibrations, pollution atmosphérique-, impacts sur l'environnement (paysage, patrimoine, arbres d'alignement...)
- Thème 4 : L'accessibilité (circulation, stationnement, accès aux parcelles potentiellement partiellement impactées, impacts sur les modes actifs (vélo, marche)
- Thème 5 : L'offre de service (intermodalité, exploitation de la ligne (horaire, tarification
- Thème 6 : Sécurité (liée à l'exploitation : pour les piétons, cycles, les abords d'écoles ...) /sûreté (dans les rames et les stations)
- Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet (coût du projet, effets économiques locaux sur les biens immobiliers, sur la fréquentation de la ligne
- Thème 8 : Divers

Enquête de mise en compatibilité du document d'urbanisme de Plaine Commune

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes permettent d'aborder les différents points soulevés. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques.

Les questions posées dans ce procès verbal regroupent, à la fois celles exprimées par le public, tant à l'oral qu'à l'écrit, pendant l'enquête publique (sur les registres papiers et électronique, sur l'adresse électronique, lors des permanences, lors de la réunion publique) et celles de la commission d'enquête qui relaie parfois certains services consultés.

Remarque : les questions posées par le public trouvent souvent une réponse dans le dossier d'enquête ; mais le volume de celui-ci a le plus souvent découragé les intervenants, qui se sont contentés de se faire une opinion sur la base du dépliant mis à leur disposition.

Enfin, certaines questions peuvent concerner des acteurs du territoire autres que le maître d'ouvrage Ile-de-France Mobilités (IDFM) : ainsi, la Ville de Paris, Plaine Commune (et les villes concernées de son territoire), mais également le Conseil départemental, la Région ou encore la DRIEAT pourront être amenés à compléter.

Nous vous remercions de nous donner votre avis technique détaillé sur ces différents thèmes et d'être le plus exhaustif possible dans les réponses à l'ensemble des points détaillés ci-après. Ceci pour une parfaite compréhension du projet et pour permettre à la commission d'enquête de formuler ses conclusions et avis sur les différents objets de l'enquête unique.

Nota lecture des références aux observations des registres :

@1 : numéro de l'observation sur le registre numérique (ici 1^e observation)

R1 Saint-Denis : numéro du registre de la Ville de Saint-Denis (ici 1^e observation à Saint-Denis)

Thème 1 : Le tracé

Ce thème regroupe l'ensemble des observations concernant le tracé objet de l'enquête, qui sont logiquement les plus nombreuses ; il a été divisé en plusieurs thèmes secondaires : le tracé, le terminus, les demandes de prolongement, les stations, le SMR, les ouvrages et installations techniques nécessaires.

Le tracé remporte une très forte adhésion. Certains tronçons sont néanmoins critiqués, comme l'est aussi le choix du terminus sur l'avenue Macdonald dont la localisation suscite de nombreuses réactions et propositions alternatives. La position de certaines stations est aussi questionnée. La perspective d'une fréquentation supérieure aux prévisions est évoquée et elle conduit à s'interroger sur l'intérêt de mesures conservatoires au niveau des quais des stations ou encore du site de maintenance et de remisage (SMR).

Par ailleurs, la question de la reconstruction du pont Francis de Pressensé actuel est posée.

Enfin, la société Icade conteste le positionnement de certaines installations techniques au sein du parc d'activités des Portes de Paris.

- *Le tracé*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Globalement plébiscité, le tracé fait toutefois l'objet de deux propositions alternatives sur certains passages, l'une préconisant de longer le canal Saint-Denis, l'autre de passer par la rue du Fort de l'Est et la rue du Maréchal Lyautey.

- Itinéraire alternatif via la Canal Saint-Denis. « Une zone me paraît idéale, créant une artère « verte » piétonne, vélo et tram : ce serait le long du canal St Denis « (...) avec moins de nuisances pour les habitants puisqu'il n'y a pas d'habitations. » Obs@.22 et @23.
- Itinéraire alternatif via la rue du Fort de l'Est et la rue du Maréchal Lyautey : « le choix de faire passer le tracé par la rue Leroy des Barres va occasionner un réel désagrément pour les nombreux habitants de cette rue sans leur apporter aucun avantage puisqu'aucun arrêt n'y est prévu. Tout en conservant les arrêts prévus (Lycée Suger et Franc Moisin) et le service offert, un tracé alternatif pourrait plutôt passer par la rue du Fort de l'Est puis la rue du Maréchal Lyautey pour rejoindre le cours du Ru de Montfort ce qui permettrait de maintenir et de veiller à la quiétude des habitants. » Obs.@6.

Questions :

1. Itinéraire alternatif via la Canal Saint-Denis. Pouvez-vous indiquer si cette variante a été étudiée et, dans l'affirmative, les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue ? Merci de compléter votre réponse par un tableau présentant les avantages et inconvénients de ce tracé par rapport à celui présenté en enquête publique.
2. Itinéraire alternatif via la rue du Fort de l'Est et la rue du Maréchal Lyautey. Même question que pour l'itinéraire via le Canal.

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le terminus*

La localisation du terminus à Rosa Parks a été beaucoup discutée lors des phases de concertation. Le choix de la station sur la voirie du Boulevard Macdonald est encore très controversé.

Cinq grandes familles de variantes ont ainsi été présentées par les contributeurs selon lesquels l'option retenue allonge le trajet de la correspondance avec le RER E. Ces variantes ont, selon les dires des contributeurs, auraient, pour la plus part déjà été présentées lors de la concertation préalable.

- Variante rue Gaston Tessier
- Variante inversant le positionnement des stations T3B et T8
- Variantes utilisant le tunnel du T3B
- Variantes entre stations T3B et RER E
- Variante avec un terminus rue d'Aubervilliers

Obs@.5. Variante utilisant tunnel du T3b. « L'implantation du terminus Rosa Parks sur le Boulevard Macdonald est contestable car éloignée de la ligne T3b et du RER E. » Une proposition alternative est avancée : raccorder les voies de T8 à celles de T3b à la porte d'Aubervilliers afin d'emprunter l'ouvrage sous la rue d'Aubervilliers et arriver sur l'esplanade Rosa Parks.

Obs@4 : « /... En revanche, l'implantation prévue du terminus à Rosa Parks.. est une aberration absolue, en particulier par rapport à ce qui était initialement prévu (terminus au plus près du RER E, et permettant un prolongement éventuel en réutilisant la Petite Ceinture). Tel quel, il est loin du RER, loin du T3b, et ne peut pas être prolongé ultérieurement de façon commode (là où les autres tracés étudiés initialement auraient pu proposer de nouvelles options de prolongement ultérieures). En outre, lors de la construction du T3b, le tracé avait été dévié exprès du Boulevard MacDonald, afin de permettre une correspondance au plus près du RER, quitte à réduire la vitesse commerciale du T3b en ne privilégiant pas le tracé direct par le boulevard. Pourquoi est-ce que les usagers du T3b (qui ont par ailleurs une autre correspondance avec le RER E à la station Ella Fitzgerald) auraient droit à cette correspondance plus pratique, mais pas ceux du T8 ? Une solution de compromis pourrait être de faire un nouveau tracé pour le T3b, plus direct, avec une nouvelle station (à l'emplacement de celle prévue pour le terminus du T8) ; et de transformer la station Rosa Parks actuelle du T3b en terminus pour le T8. Cette solution aurait l'avantage de proposer un terminus plus commode pour le T8, avec des options de prolongement possibles, et d'améliorer la vitesse commerciale du T3b. »

Obs@ 16: « Il est extrêmement regrettable que le choix retenu pour la station Rosa Parks soit celui du boulevard Macdonald. Les correspondances avec la ligne 3 du tramway et E du RER seront mauvaises, avec des distances de 100 et 200 mètres. Il y avait pourtant de la place pour insérer cette station de la ligne 8 du tramway sur l'esplanade, entre la ligne 3 et la ligne E. Même rue Gaston Tessier comme cela avait été proposé, cela aurait été mieux, car permettant une correspondance plus rapide avec le RER E. Il faut comprendre que lorsqu'on fait de telles correspondances deux fois par jour, leur rapidité a un grand impact sur la qualité de vie, et cela peut décider de prendre les transports en commun ou non. Je prie donc les autorités de reconsidérer l'emplacement de l'arrêt Rosa Parks afin de rendre plus facile la vie des usagers. »

Obs@36 de l'association pour la sauvegarde de la petite ceinture : « En juin 2023, la Ville de Paris et Île-de-France Mobilité ont confirmé le choix d'un terminus situé sur le boulevard Macdonald « en cherchant à améliorer la lisibilité, la sécurité, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et la qualité des correspondances via le parvis de la gare, et en préservant la qualité urbaine de ce dernier ».

Cette variante peut paraître la plus simple. Hélas, ce terminus en impasse présente plusieurs inconvénients majeurs. En effet, elle se révèle peu pratique pour les futurs voyageurs cherchant à se diriger vers le T3b et le RER. Et elle risque de rendre l'exploitation très complexe, tant pour le T8 que pour le T3b.

- *D'une part, ce terminus imposera aux rames du T8 un virage à 90° depuis l'Avenue de la Porte d'Aubervilliers vers le boulevard Macdonald. Ce qui nécessitera d'interrompre le trafic sur ces 2 axes lors du passage d'une rame. Une solution très peu pratique en heure de pointe.*

- *D'autre part, la faible distance entre ce carrefour et les voies du T3b rend difficile l'aménagement d'une arrière-gare, pourtant indispensable compte tenu du fort trafic envisagé par Île-de-France Mobilités.*

- *Enfin, cette variante impose un cheminement assez long aux voyageurs pour rejoindre la gare de Rosa Parks – et les contraint à traverser les voies du T3b. Soit une source supplémentaire de ralentissements pour cette ligne. Pourtant, trois autres variantes d'une grande pertinence avaient été présentées lors des précédentes phases du projet.*

- *À l'origine du projet, au milieu des années 2000, il était prévu que le T8 vienne se ranger aux côtés du T3b sur le parvis « Nord » de Rosa Parks. Les emprises avaient d'ailleurs été réservées juste à côté de la Petite Ceinture – une zone aujourd'hui en friche.*

- *Pour faciliter les correspondances entre le T8, le T3b et le RER E, l'ASPCR (Association Sauvegarde Petite Ceinture) et la FNAUT avaient proposé un itinéraire via la rue Gaston Tessier. Une solution permettant de desservir à la fois la Porte d'Aubervilliers, mais également le quartier situé au sud du faisceau de la gare de l'Est. Et qui aurait permis, de relier Rosa Parks à la station Corentin Cariou (ligne 7 du métro) – via la Petite Ceinture. Une proposition dont Île-de-France Mobilités avait d'ailleurs confirmé la faisabilité.*

- *Enfin, une autre variante envisageait un terminus situé rue d'Aubervilliers. Certes, les quais auraient été relativement excentrés – mais l'allée Rosa Dieng-Kuntz, ouverte récemment, permet de rejoindre le T3b et le RER E facilement. Il présente aussi deux avantages majeurs. D'une part, celui de ne pas désorganiser le trafic*

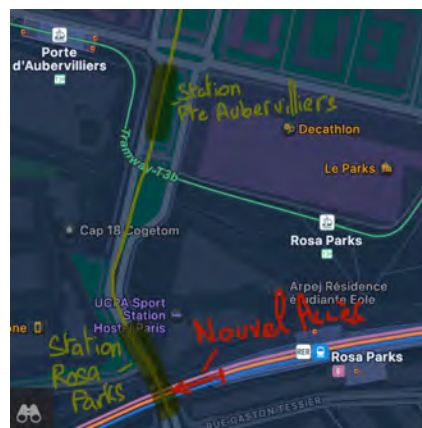
Porte d'Aubervilliers. D'autre part, celui d'orienter le tramway vers l'intérieur de Paris. Et d'augurer un potentiel prolongement vers le cœur de la ville, via la rue de Crimée – et donc vers la station de métro du même nom.

Pour accompagner la transformation des territoires et renforcer concrètement les liens entre le Nord parisien et le département de la Seine-Saint-Denis, il est impératif que les réaménagements de l'espace public soient conduits avec le plus grand discernement.

Les trois objectifs du projet (faciliter les déplacements en transports collectifs sur le territoire, renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation, améliorer la qualité de vie en ville et contribuer à la progression des modes actifs) ne pourront être remplis qu'à la condition sine qua non de concevoir un terminus permettant des correspondances aisées et une insertion naturelle au sein du tissu urbain.

/.../ Notre association préconise donc que soit réétudiée la variante "Parvis Nord", où le T8 et le T3b trouvent naturellement leur place sur le parvis de la gare de Rosa Parks. Cette solution est la plus évidente et la plus lisible pour les voyageurs. Et elle permettrait d'orienter l'arrière-gare du T8 vers la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, augurant de nombreuses correspondances aisées avec les différentes lignes du métro, tout en désenclavant les quartiers des Buttes-Chaumont, du Père-Lachaise et de Ménilmontant. : »

Obs@ 41: « /.../ Une deuxième solution possible serait une arrivée sur la rue d'Aubervilliers, sous le RER avec la création d'un accès en bout de quai à Rosa Parks et arrivant directement au niveau de la rue d'Aubervilliers. On aurait ainsi une correspondance très rapide (~70m) avec le RER E, la correspondance avec le T3b étant possible grâce à une station Porte d'Aubervilliers bien placée. ».



Obs.@5, 9, 35, 36, 39, 53, 54, 55, 56, 67, 69. Nombreuses observations mentionnent le projet de réactiver et utiliser le tracé de la Petite Ceinture pour le terminus à Rosa Parks car cela permettrait de prolonger le jusqu'à la porte de Vincennes et de dé-saturer ainsi une partie du T3.

Questions : Pouvez-vous analyser les variantes proposées et présenter en synthèse un tableau récapitulatif des avantages et inconvénients de chacune, y compris la solution retenue pour l'enquête.

1. Variante rue Gaston Tessier
2. Variante inversant le positionnement des stations T3B et T8
3. Variantes utilisant le tunnel du T3B
4. Variantes entre stations T3B et RER E
5. Variante avec un terminus rue d'Aubervilliers

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- Les stations

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Peu de questions portent sur les stations. La station Casanova Pressensé initialement prévue en mesure conservatoire, a été confortée à l'issue de la concertation préalable et cette décision qui permet de désenclaver le quartier Bel-Air Franc-Moisin, a été salué par tout le monde. Son implantation toutefois, comme celle des magasins généraux lors de la réunion publique, a été l'objet de remarques.

Par ailleurs, la FNAUT souligne l'importance d'anticiper une fréquentation importante de la ligne en prévoyant d'ores et déjà des mesures conservatoires pour permettre d'augmenter la capacité des rames.

Obs @39 « Le projet présenté en enquête publique inclut de manière ferme la station Casanova-Pressensé, qui était optionnelle au moment de la consultation publique : la combinaison des stations Suger, Franc-Moisin et Casanova-Pressensé permettra une desserte optimale du quartier Bel-Air Franc-Moisin.

En effet, celui-ci était jusqu'ici dépourvu de tout mode de transport lourd et n'avait qu'un accès très médiocre à la gare de La Plaine Stade de France. Le T8 viendra désenclaver ce quartier en plein renouvellement urbain. »

Obs@ 14 « L'arrêt Pressensé tout près de la nouvelle passerelle inaugurée ce mois de juin doit absolument être maintenu. Il est structurant. Il doit donc être très proche de la passerelle qui relie au côté du quartier du stade. L'arrêt devrait être rapproché de la passerelle par rapport au projet actuel.

Les arrêts doivent être suffisamment équipés en sièges adaptés pour permettre aux personnes âgées et à mobilité réduite d'attendre le tram de longues minutes en heures creuses. Les sièges doivent être en nombre suffisant. »

Obs@46, de la FNAUT : « MENAGER L'AVENIR : Selon le maître d'ouvrage, le trafic du T8 atteindrait les 98 000 voyageurs par jour avec deux tronçons particulièrement chargés au sud de la gare de Saint-Denis et à l'approche du Campus Condorcet. A propos des stations : Dans ces conditions, il serait prudent de prévoir dès à présent une possible augmentation de la capacité du T8. La circulation de rames plus longues et plus capacitaires qu'actuellement, par exemple de 40 m ou plus, au lieu de 30 m, doit être envisagée. Cette précaution qui ménage l'avenir nécessite de prendre dès à présent des mesures conservatoires pour permettre l'allongement ultérieur des stations, dont la longueur est aujourd'hui limitée à 35 m, pour y recevoir des rames longues. Une étude complémentaire pour déterminer les possibilités d'allonger les stations existantes nous semble aussi nécessaire dans le cadre de ce projet. »

Questions :

1. a : Pouvez-vous préciser les critères retenus pour l'implantation des stations du futur prolongement du T8 ?
b : Quelle réponse pouvez-vous apporter au souhait émis de rapprocher la station Pressensé de la nouvelle passerelle ?
c : Idem pour la station des Magasins Généraux pour laquelle un participant à la réunion publique a demandé pourquoi elle n'était pas positionnée plus proche du virage ?
2. Mobilier des stations. Quelle réponse pouvez-vous apporter à la remarque portant sur la nécessité pour les stations de disposer d'un nombre suffisant de sièges pour permettre, notamment aux personnes âgées et à mobilité réduite d'attendre aux heures creuses, lors que la fréquence des rames est moindre ?
3. Comment ont été calibrés les besoins pour le prolongement du T8 ? Pouvez-vous préciser si l'éventualité d'une fréquentation de la ligne supérieure aux estimations dimensionnantes utilisées a été envisagée et que serait-il alors mis en œuvre ? Que pensez-vous des mesures conservatoires proposées par la FNAUT ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le SMR*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Le site de maintenance et de remisage n'a pas été particulièrement évoqué dans les observations. Son extension dans une zone d'activité en déshérence reçoit le soutien des partenaires du projet rencontrés et seuls les services de Villetaneuse ont posé des questions quant à son périmètre définitif, jouxtant une étude urbaine en cours le « front urbain ». Sa capacité globale n'a fait l'objet que d'une seule remarque, celle de la FNAUT, qui alerte sur une fréquentation très forte très rapide pouvant amener à envisager une augmentation des capacités de la ligne.

Obs@46, de la FNAUT : « /.../ MENAGER L'AVENIR : Selon le maître d'ouvrage, le trafic du T8 atteindrait les 98 000 voyageurs par jour avec deux tronçons particulièrement chargés au sud de la gare de Saint-Denis et à l'approche du Campus Condorcet. /.../ A propos du Site de Maintenance et de Remisage

Une réflexion sur le même thème est nécessaire à propos de l'adaptation et de l'extension du Site de Maintenance et de Remisage de Villetaneuse. »

Question :

La question posée ici rejoint donc celle posée précédemment au sujet des stations. Comment ont été calibrés les besoins pour le prolongement du T8 ? Pouvez-vous préciser si l'éventualité d'une fréquentation de la ligne supérieure aux estimations dimensionnantes utilisées a été envisagée et que serait-il alors mis en œuvre ? Que pensez-vous des mesures conservatoires proposées par la FNAUT ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- Les ouvrages d'art et locaux techniques

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

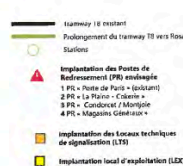
Dans ce sous-thème sont recensés les questionnements relatifs, à la fois au pont de franchissement du canal de Saint-Denis et aux équipements et ouvrages complémentaires nécessaires à l'exploitation du tramway, tels que les poste de redressement et les moyens d'accès à ces postes.

- Le franchissement du canal Saint-Denis au niveau du pont du Pressensé

Le projet prévoit la réutilisation de l'ouvrage du pont Pressensé construit il y a une centaine d'années, pour faire passer le T8, les circulations automobiles et cycles actuelles allant se faire sur un nouvel ouvrage, parallèle à celui existant. Des études sont en cours depuis 2021 pour évaluer la capacité de portance de cet ouvrage pour le passage d'un tramway et se poursuivent en 2023 avec l'appui du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, propriétaire et gestionnaire de l'ouvrage. Des renforcements de l'ouvrage pourraient s'avérer nécessaire. La reconstruction du pont existant est également évoquée, préservant ainsi l'avenir. Le Conseil départemental alerte sur l'importance de la décision devant être prise, la solution retenue pour le franchissement du canal devant pouvoir être pérenne en raison des circulations qu'ils vont permettre, à la fois celle du futur T8 mais aussi d'une circulation routière particulièrement dense, la RD 30 étant également un axe de transports exceptionnels du réseau TE 120.



- Les postes de redressement



Une observation a été déposée par ICADE, Foncière de bureaux et promoteur logement/tertiaire/équipement public, propriétaire du Parc des Portes de Paris, situé sur les Communes de Saint-Denis et Aubervilliers, interrogeant un emplacement au sein de son parc d'activités.
Obs@49.

« Il est envisagé l'implantation d'un Poste de Redressement (PR) nommé « Magasins Généraux » et figurant au plan général (C - p.29). A ce titre, il est indiqué dans le texte que ce Poste sera à localiser dans le secteur de l'avenue des Magasins

Généraux / Nord de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers » (C – p.30). Ce poste, d'une surface indiquée comme comprise entre 130 et 150 m2, semble délicat à implanter dans les emprises bâties avec des activités dédiées à l'évènementiel. »

➤ **Sous-station :**

A nouveau, la société Icade interroge l'implantation de la sous-station au sein du parc d'activités et illustre son propos par un extrait du plan général des travaux du dossier d'enquête.

Obs@49 « Un pictogramme indique la présence d'une sous-station (pentagone orange), Au même titre que le poste de redressement, un tel équipement doit rester dans les emprises du tramway, et ne peut venir impacter les activités, les aménagements et la constructibilité des emprises ICADE. »

➤ **Mesure conservatoire portant sur une voie de retournement**

La société Icade pose également une question au sujet du tracé d'une voie de retournement prévue et illustrée par un extrait du plan général des travaux du dossier mis à enquête.

Obs. 49 du Registre numérique. « Le plan concernant le Parc des Portes de Paris (E - p.7) fait figurer un pictogramme le long de la rue des Fillettes, relatif à une « mesure conservatoire exploitation Tramway TB ».

ICADE souhaite vous alerter sur l'étroitesse de la rue des Fillettes et du trottoir sur ce tronçon. A cet égard, il est important de rappeler que cet espace constitue le point d'entrée principal des immeubles (notamment le bâtiment 124, protégé par la fiche patrimoniale du PLUi). Il est donc impératif que les accès à ces bâtiments soient conservés pour leurs usagers.

La mise en place d'une voie de retournement à cet emplacement serait donc incompatible avec le bon fonctionnement des circulations dans le Parc et des accès aux bâtiments alentours.

D'autres emplacements seraient plus propices à l'implantation d'une telle infrastructure (par exemple, au niveau du prolongement de la rue des Fillettes vers le sud, dans le cadre de l'OAP des Deux Portes/secteur Gare des Mines). »

Questions :

1. *Le pont du Pressensé : pouvez-vous présenter les résultats ou les orientations des études en cours qui semblent se dessiner sur les capacités de portance de l'ouvrage : renforcement ou reconstruction ? Et les démarches qui en suivront.*
2. *Postes de redressement :*
 - a. *Pouvez-vous préciser les principes d'implantation retenus pour l'implantation des postes de redressement ? Quelles sont les dispositions prévues pour neutraliser les éventuelles nuisances (ondes électromagnétiques, interférences sonores (ronflement) ou magnétiques sur les communications, ou activités sensibles comme les groupes scolaires ?*
 - b. *Quelles sont les dispositions prises dans le cas spécifique cité par la société Icade des emprise bâties avec des activités dédiées à l'évènementiel du Parc des Portes de Paris ?*
3. *a. Pouvez-vous préciser les principes d'implantation retenus pour l'implantation des sous-stations ?*
b. Quelle réponse pouvez-vous faire à la demande de ICADE d'installer la sous station dans l'emprise du tramway afin de ne pas impacter les aménagements et la constructibilité de leurs emprises ?
4. *Quelle réponse pouvez-vous apporter à la demande de ICADE de modifier l'implantation de la voie de retournement prévue rue des Fillettes pour conserver le bon fonctionnement des circulations et accès aux bâtiments du parc d'activités ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Les prolongements ultérieurs de la ligne*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Plusieurs propositions de prolongement de la ligne ont été évoquées, lors de la réunion publique et dans les observations déposées sur les registres.

Certaines propositions alternatives concernant le terminus formulent également le souhait que le T8S puisse être prolongé, soit vers la rue de Crimée ou encore vers Vincennes en utilisant les voies de la petite ceinture.

3 propositions sont ainsi évoquées :

- Le prolongement via la petite ceinture
- Le prolongement vers la gare d'Aubervilliers-La Courneuve
- Le prolongement entre Épinay-Orgemont et la ville d'Argenteuil

Obs@54 « Orienter l'arrière-gare du T8 vers la Petite Ceinture ferroviaire de Paris, augurant de nombreuses correspondances faciles avec les différentes lignes du métro tout en désenclavant les quartiers des Buttes-Chaumont, du Père-Lachaise et de Ménilmontant. »

Obs@53 « Orienter le tramway vers l'intérieur de Paris et d'ouvrir à un potentiel prolongement vers le cœur de la ville, via la rue de Crimée – et la station de métro du même nom. »

Obs@39. « Utiliser le tracé de la Petite Ceinture pour le terminus à Rosa Parks et son avantage car cela permettrait un prolongement du T8 jusqu'à la porte de Vincennes et de dé-saturer ainsi une partie du T3. »

Obs@9 « Il serait peut-être utile de réfléchir au prolongement qui réalisable entre Épinay-Orgemont et la ville d'Argenteuil. »

Une observation suggère que soit étudié un prolongement ultérieur vers Aubervilliers Centre et vers la Courneuve.

Questions :

5. Pouvez-vous rappeler les grands principes retenus pour définir le tracé du T8 et les réflexions pouvant amener à envisager des prolongements de cette ligne ?
6. Pouvez-vous apporter des réponses aux propositions des 3 prolongements évoqués :
 - a. Le prolongement via la petite ceinture
 - b. Le prolongement vers la gare d'Aubervilliers-La Courneuve
 - c. Le prolongement entre Épinay-Orgemont et la ville d'Argenteuil

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 2 : Les travaux : calendrier, chantier...

Ce thème a fait l'objet d'un nombre plutôt modeste d'observations, une dizaine environ en comptant les registres et la réunion publique. Est-ce parce que les habitants de ces quartiers en pleine mutation ont l'habitude des travaux ? Trois personnes expriment en effet une grande lassitude face aux multiples chantiers dont les riverains subissent les désagréments depuis des années. Pour éviter les nuisances pendant les travaux et par la suite quand le tram sera en service, certaines (obs @22 et @23) proposent un tracé alternatif dans des zones moins résidentielles. Une autre (obs @25) affirme que c'est l'une des raisons de son opposition au projet.

Les autres contributions s'attachent au calendrier des travaux, à l'information des riverains, à la circulation des automobilistes, cyclistes et piétons, au stationnement et au maintien de l'activité. A noter en particulier, que dans une longue contribution, la société ICADE, propriétaire du Parc des Portes de Paris (ancien site des EMGP, 44 ha) consacre un chapitre détaillé à la phase chantier.

- *Calendrier de réalisation*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, , complétées le cas échéant par la commission d'enquête

Le prolongement du tram T8 au sud était très attendu, ce que font remarquer certaines observations (« *plus de dix ans de retard* », « *un tramway nommé désir* », « *on attend avec impatience* »...). Une observation (@39) rappelle que le projet avait déjà été évoqué dans le dossier de candidature aux Jeux olympiques de 2012, mais considère toutefois que « *le temps consacré pour améliorer le projet entre la consultation publique et l'enquête publique a permis d'aboutir à un projet de grande qualité* ».

Les participants demandent des précisions sur ce chantier d'envergure qui va durer plusieurs années.

« *Je suis le président du comité Porte de Paris. Je voudrais connaître le phasage précis des travaux. Le boulevard Paul-Vaillant-Couturier connaît une circulation très importante. Je voudrais savoir combien de temps dureront les travaux sur l'aménagement entre la Porte de Paris et la rue des Fillettes. Il y a des parkings privés à cet endroit. Comment les riverains feront-ils pour se garer ?* » (un participant de la réunion publique)

« *On suppose que les travaux vont démarrer sur plusieurs tronçons. Il y aura une partie qui va partir de Rosa Parks, une partie qui partira de la Porte de Paris. Est-ce qu'il y aura des chantiers intermédiaires ?* » (un participant de la réunion publique)

« *Vous annoncez une livraison du tram en 2031. A quel point cette information est-elle fiable ?* » (un participant de la réunion publique)

Questions :

1. *Pouvez-vous indiquer le phasage des travaux ? Peut-on établir un calendrier d'ensemble, décomposé en phases ? Quelles sont les dates (même approximatives) et la durée des chantiers affectant les différents secteurs, y compris celui du SMR ?*
2. *Dans quelle mesure une livraison du tramway en 2031 est-elle assurée ?*
3. *Pouvez-vous détailler en particulier les travaux concernant le franchissement du canal Saint Denis (viaduc de l'A86, pont Francis de Pressensé actuel sur lequel devrait passer le tram et nouvel ouvrage routier prévu dans le projet) ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le chantier*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles posées par la commission d'enquête

Une observation de la société ICADE relève les points qui risquent de gêner l'activité du Parc des Portes de Paris pendant la phase des travaux. Pour le reste, il y a eu peu de remarques sur les nuisances prévisibles du chantier

Celles-ci sont évoquées par un contributeur hostile au projet et par deux autres qui proposent un tracé alternatif.

Les observations qui évoquent les impacts sur l'environnement (les arbres notamment), se réfèrent plutôt à la phase d'exploitation du tram T8 (voir thème 3). Par ailleurs, l'information des riverains est souhaitée.

« Le projet prévoit le passage au sein de la zone résidentielle de la Plaine, soit beaucoup de désagréments directs et indirects pendant les travaux et par la suite (accès maintenu pour les voitures ? Travaux, nuisances sonores évidentes) (obs @22)

« Les désagréments subis par le chantier de construction et ensuite le fonctionnement du tram généreront plus de nuisances que ce nouveau tronçon n'apportera de bénéfice » (obs@ 25)

« Concernant les chantiers, je pense qu'effectivement, votre structure permet d'accompagner efficacement les riverains. Sur certains chantiers (pas les vôtres), il y a un déficit très important d'information aux usagers sur la tenue des chantiers. Il faut que les panneaux de chantiers soient bien renseignés » (un participant à la réunion publique)

Les points abordés par la société ICADE (obs@49)

- « La base vie : Cette installation nécessaire et indispensable au bon déroulement de ce chantier ne peut être installée au milieu du parc et ses activités. Son installation suggérée est positionnée face à des activités événementielles, des activités productives, du stockage et des bureaux. Cette installation est également suggérée sur la Porte d'Aubervilliers ce qui semble moins pénalisant pour le bon fonctionnement du quartier et des entreprises présentes.
- « Le périmètre travaux représenté en rouge sur le plan, inclut des immeubles en exploitation. Ces immeubles qui accueillent des activités, devront pouvoir continuer à fonctionner pendant la phase travaux.



Par ailleurs, le périmètre rouge représenté sur ce document ne correspond pas à celui figurant dans le document F2/ Description du projet (voir illustrations plus bas). Il faudrait clairement préciser lequel de ces deux périmètres sera retenu.



Extrait plan araphique (F2 – p.66)

- La voie « pompiers » au sud de l'îlot D (JUMP) n'est pas représentée, ainsi que la phase 2 de la « forêt urbaine » réalisée à ce jour. Ces sujets majeurs d'interface doivent être intégrés à la réflexion d'ensemble pour garantir le bon fonctionnement du Parc en phase travaux ainsi qu'à terme.
- ICADE entend consulter ses locataires pour connaître leurs contraintes et tolérances en matière de bruits (chantier/ exploitation). En ce qui concerne le bruit chantier, des « plages aménagées » avaient été convenues sur le chantier du Métro 12, permettant notamment le fonctionnement des studios d'enregistrement.

La MRAE recommande dans son avis « un bilan quantifié précis de l'ensemble des déchets de chantier et des terres excavées, ainsi que par des précisions sur le dispositif envisagé pour leur évacuation et leur traitement comprenant notamment une étude relative à l'utilisation du canal Saint-Denis pour évacuer les déchets. »

Questions :

1. a. Où seront situées les bases provisoires pour les installations de chantier ? Rendront-elles nécessaires des expropriations ?
b. Concernant l'emplacement des bases vie, ICADE juge moins pénalisante l'installation suggérée sur la Porte d'Aubervilliers que celle au milieu du parc. Que répondez-vous ?
c. Plus généralement, quelles raisons président-elles au choix de localisation des bases vie ?
2. a. Pouvez-vous préciser les notions de « périmètre travaux », « périmètre opérationnel », « périmètre de mesures conservatoire dite d'exploitation », « périmètre projet » et leur articulation avec le périmètre de DUP.
b. ICADE voit une contradiction entre deux plans de périmètres. Lequel doit-elle retenir ?
3. Qu'est-il prévu concernant l'impact des travaux, comme le bruit, les vibrations et la pollution de l'air, sur les zones résidentielles et les établissements publics (scolaires, universitaires, notamment) ?
4. a. Quels seront les horaires de chantier, le nombre de camions et leur trajet ?
b. La société ICADE rappelle concernant le bruit chantier, que des « plages aménagées » avaient été convenues sur le chantier du Métro 12, permettant notamment le fonctionnement des studios d'enregistrement. Ces « plages aménagées » sont-elles envisagées ?
5. Les ondes et les vibrations qui se propagent dans les sols sont susceptibles de causer des dommages aux constructions environnantes. Y aura-t-il des référés préventifs de réalisés préalablement et des mesures prévues pendant la phase travaux pour les bâtis situés à proximité du tracé ?
6. Quel dispositif d'information et d'échange avec les riverains allez-vous mettre en place ? mise en place d'une « maison de projet » et désignation d'un référent chargé du contact avec les résidents, un médiateur ?
7. Impacts visuels : obligations des entreprises : « chantier bien tenu », Pouvez-vous préciser le contenu de la « charte chantier » évoquée dans le dossier
8. Les arbres font l'objet d'une attention particulière. Fruit d'un travail partenarial entre le maître d'ouvrage IDFM, ses partenaires et les riverains pour en limiter au maximum l'abattage. Comment les sujets restants seront-ils protégés ?
9. Les travaux risquent de nuire à la visibilité des commerces, compliquent les livraisons et peuvent décourager les clients. Qu'est-il prévu pour limiter ces inconvénients ? Y aura-t-il la mise en place d'une Commission d'Indemnisation à l'amiable pour les commerces/entreprises ?
10. Quelles seront les modalités d'approvisionnement des chantiers et d'évacuation des déblais ? En fonction des volumes prévisibles, avez-vous estimé le nombre de camions sur les routes ? Le canal de Saint-Denis sera-t-il utilisé ?
11. Cas particulier du chantier de génie civil du pont de Pressensé : pouvez-vous préciser les grands principes d'interventions envisagés à ce jour : accès, circulation, sécurité, évacuation des déblais et approvisionnement du chantier...
12. Coordination des différents chantiers : Plusieurs projets de construction seront en cours de réalisation en même temps dans le territoire (NPNRU Franc Moisin, Campus Condorcet, ZAC de la Montjoie, ZAC Nozal - Front Populaire, Gare des Mines-Fillettes, la rénovation lourde de la cité Charles Hermite etc.) Une coordination est-elle envisagée ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *La circulation et le stationnement*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les travaux du projet T8 Sud auront des conséquences sur la circulation routière le long du tracé du projet, notamment en prenant place principalement sur les voies existantes. La commission d'enquête remarque qu'à l'exception d'ICADE, les contributeurs se soucient plutôt de l'impact sur le trafic, une fois le tramway en service

(voir Thèmes 3 « Impacts permanents » et 4 « accessibilité »). Néanmoins, eu égard à la durée des travaux, elle pose des questions sur cette phase du projet aussi. Quant à la circulation des piétons et des cyclistes lors des travaux, elle est l'objet de deux contributions.

« ICADE souligne l'enjeu d'assurer la continuité des activités économiques présentes au sein du Parc pendant les travaux du tramway, et notamment les flux des poids lourds entre l'Ouest et l'Est de la rue des Fillettes liés aux activités audiovisuelles. ICADE souhaite que lors du phasage des travaux l'un des deux axes majeurs du parc (rue des Fillettes et avenue des Magasins Généraux) soit systématiquement ouvert à la circulation pour ne pas bloquer tout le secteur (obs@49) »

« Le Département sera également attentif à ce que les cheminements piétons et cycles et plus généralement l'accessibilité de l'espace public soit maintenue en phase chantier » (obs@28 de M. Corentin Duprey, vice-président du conseil départemental, chargé des mobilités durables et du développement du territoire).

« Le chantier du prolongement du tramway T8 se situera dans des secteurs intensément fréquentés comme la station Front Populaire (ligne 12), la gare du RER B ou le Stade de France. Il est nécessaire de vérifier que durant les travaux, les cheminements piétons restent compatibles avec les flux maximaux envisageables. (Obs @46, Bernard Gobitz, vice-président de l'AUT IdF) »

Je voudrais savoir combien de temps dureront les travaux sur l'aménagement entre la Porte de Paris et la rue des Fillettes. Il y a des parkings privés à cet endroit. Comment les riverains feront-ils pour se garer ? » (un participant de la réunion publique, président du comité Porte de Paris)

La MRAe recommande dans son avis « un plan de circulation en phase travaux visant à éviter ou limiter les incidences sur l'environnement et la santé des reports de circulation routière et des phénomènes de congestion de trafic associés durant les travaux d'aménagement du tramway »

L'Autorité environnementale indique aussi au chapitre de l'amélioration du bilan carbone du projet qu'IDFM évoque plusieurs pistes à explorer « Celles-ci consistent au cours de la phase travaux à optimiser les distances d'acheminement et d'évacuation des matériaux, utiliser des matériaux moins émissifs en GES ». La MRAe recommande de « préciser quelles mesures de réduction seront mises en oeuvre pour améliorer le bilan carbone et évaluer pour chaque solution les quantités de GES évitées ».

Questions :

1. *Concernant les impacts du chantier sur la circulation des véhicules, quel report de circulation sur d'autres axes est-il prévisible ? Un plan de circulation en phase travaux visant à éviter ou limiter les incidences sur l'environnement et la santé des reports de circulation routière et des phénomènes de congestion de trafic associés a-t-il été établi ?*
2. *Les bus seront-ils impactés pendant cette période et comment les usagers seront-ils avertis d'éventuelles modifications des lignes ?*
3. *Les déplacements en toute sécurité des cyclistes, piétons et PMR seront-ils assurés et comment ces derniers seront-ils informés ?*
4. *Peut-on craindre des difficultés d'accès à des bâtiments ou à des parkings ? En raison des flux des poids lourds entre l'Ouest et l'Est de la rue des Fillettes liés aux activités audiovisuelles, peut-on être sûr qu'au moins un des axes du Parc des portes de Paris (rue des Fillettes et avenue des Magasins Généraux) restera ouvert ?*
5. *Entre la Porte de Paris et la rue des Fillettes, il y a des parkings privés. Comment les riverains feront-ils pour se garer ? Plus généralement que propose IDFM pour pallier la disparition des places de stationnement résidentiel des riverains pendant les travaux ? Qu'est-il prévu pour le stationnement des professionnel (livraisons, dépannage, chantiers d'artisans, déménagement...) Y-a-t-il des possibilités de compensations temporaires ?*
6. *Qu'est-il prévu pour le stationnement des professionnel (livraisons, dépannage, chantiers d'artisans, déménagement...)*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 3 : Les impacts permanents

Les effets permanents du futur tracé sont de plusieurs natures, parfois évoqués en source d'amélioration, ou trop importants justifiant, soit la non-réalisation du projet, soit la recherche de tracés alternatifs.

Sont ainsi évoqués dans ce chapitre les impacts :

- sur le foncier et le périmètre du projet,
- sur la santé : pollutions atmosphérique, sonore, vibrations et électromagnétisme,
- sur l'environnement : impacts visuels sur le paysage et le patrimoine, sur les arbres d'alignement et mesures compensatoires

Les impacts socio-économiques sont abordés dans le thème 7, ceux liés à l'accessibilité dans le thème 4.

- *Impacts fonciers et périmètre du projet*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par des questions posées par la commission d'enquête

Les impacts fonciers sur ce projet sont mesurés, le tracé privilégiant largement l'insertion du tramway dans l'espace public. Les acquisitions nécessaires se limitent ainsi à des parcelles spécifiques, principalement contiguës à la voirie existante et relevant du domaine public non bâti. Ces acquisitions feront l'objet d'une enquête parcellaire ultérieure lors de la phase d'études Avant-Projet (AVP), une fois les parcelles impactées par le projet plus finement définies.

Les impacts fonciers identifiés dans le dossier se situent en particulier au niveau du foyer Coallia rue des Fillettes ou encore sur le site de France Pain au Franc-Moisin.

La société Icade en signale d'autres, notamment l'emprise des installations CPV du Studio 128 : « *Il est demandé la réduction des emprises des installations CVC d'un immeuble qui accueille des studios de télévision. Cette installation est vitale pour la continuité de l'activité. Elle ne peut être installée sur les voies adjacentes, celle-ci étant trop étroites. De même, un tel équipement ne peut être installé en toiture, l'immeuble n'étant pas dimensionné pour accueillir un tel poids. Il y a nécessité de faire réaliser une étude d'encombrement, puis de réaménager l'ensemble de cette installation technique nécessaire et indispensable pour l'activité économique. Icade souhaite que les études opérationnelles intègrent la conception et le financement du maintien des équipements technique existantes.* » (obs@49).

Par ailleurs, le périmètre du projet et des travaux est interrogé (par la directrice générale des services de Villetaneuse pour le SMR ou encore la société Icade dans la zone d'activités des Portes de Paris), ces derniers entraînant des confusions sur ce qui serait potentiellement impacté par le projet.

Obs@46 de la société Icade : « */.../ Périmètre d'emprise projet (rouge) : Comme indiqué plus haut, ce périmètre ne correspond pas à celui représenté dans la pièce E. Icade souhaiterait que les périmètres de réflexion du projet T8 et du périmètre de travaux soient identifiés et clarifiés. Par ailleurs, ICADE souhaiterait comprendre pourquoi le périmètre englobe les carrefours de façon large, en remontant le long de certaines voies perpendiculaires (exemple ci-dessous, rue du Mimosa F2 - p.66). Une telle emprise vient contraindre les accès aux activités présentes et ne correspond pas aux espaces qui pourraient être rétrocédés. /.../ »*



Questions :

1. *Pouvez-vous présenter les impacts fonciers du projet ?
Pouvez-vous préciser les actions allant être menées pour le foyer Coallia rue des Fillettes ou encore sur le site de France Pain au Franc-Moisin ?*
2. *Quelle réponse pouvez-vous apporter à l'observation de la société Icade concernant la réduction de l'emprise des installations CVC Studio 128 ?*
3. *Périmètres DUP, projet et travaux : pouvez-vous préciser les différences entre le périmètre DUP, celui du projet et celui des travaux pour répondre aux interrogations exprimées par la commune de*

Villetaneuse au niveau du SMR et celle de la société Icade dans la zone d'activités des Portes de Paris ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Impacts sur la santé humaine : pollutions atmosphérique, sonore, vibrations et électromagnétisme*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

La question de l'impact de la pollution sonore et de l'air constitue des enjeux majeurs de santé environnementale et la co exposition air-bruit est un enjeu important pour les autorités locales qui cherchent à améliorer la santé et la qualité de vie de leurs résidents. Au mois de mai dernier, Airparif et Bruitparif ont publié une étude montrant que seulement 316 collectivités franciliennes sont "relativement épargnées" par les concentrations de polluants dans l'air et la pollution sonore, avec des niveaux proches des seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la Santé¹. <https://www.bruitparif.fr/pages/En-tete/700%20Accompagner/720%20Carto%20air-bruit%20en%20IdF/550%20Les%20ressources%20documentaires/2024-05-28%20-%20Note%20m%C3%A9thodologique%20et%20de%20r%C3%A9sultats%20de%20la%20cartographie%20air-bruit.pdf>

Les moyens d'action relèvent de différents acteurs, État, Région et collectivités, qui doivent agir conjointement pour apporter des solutions à différentes échelles de temps.

La pollution atmosphérique est déjà présente sur le territoire traversé par le prolongement du T8, fortement impacté par les grandes infrastructures routières et autoroutières et par leur congestion. La crainte exprimée par les riverains est de la voir s'accroître significativement par la réduction des voies sur les rues empruntées par le tram et les reports de circulation sur les voies adjacentes.

L'autorité environnementale, quant à elle, souligne, dans son avis « que les données de trafic sont issues de projections réalisées pour les horizons 2030 et 2050, présentant elles-mêmes des incertitudes quant aux hypothèses retenues lors de leur élaboration. En effet, l'étude d'impact prend l'hypothèse du déploiement des zones à faibles émissions (ZFE) et prévoit que la totalité des véhicules en circulation d'ici 2030 seront « propres » (partie 5, p. 240). Pour l'Autorité environnementale, au regard du retard sur la mise en place de l'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants, cette hypothèse n'est pas réaliste ».

Plusieurs contributeurs ont exprimé leur crainte de perdre le calme de leurs quartiers avec l'arrivée du tram : circulation des rames, notamment en phase de freinage ou de virage (obs@47), et également le bruit résultant du report de la circulation (obs@22, 23 et 25).

Obs@25: « */.../Dommage toutefois que le trajet du Tram ne soit pas plus localisé le long du canal saint Denis plutôt que de traverser des zones résidentielles avec les nuisances sonores qu'un tram peut produire.* »

Obs@47: « *Les parties en croisement de voirie avec des angles assez serrés sont connus, avec pour exemple le T2 arrivant Porte de Versailles : un parcours différent aurait pu éviter cette contrainte d'exploitation bruyante, lente et perturbatrice du trafic de voirie.*

Concernant les impacts en matière de bruit, la modélisation effectuée dans le cadre de l'étude d'impact présente 69 bâtiments recensés comme points noirs du bruit (PNB)¹¹, principalement au nord et dans une moindre mesure au sud du tracé du futur T8 Sud. Le projet s'inscrit dans une zone déjà soumise sur l'essentiel du parcours à des niveaux de bruit élevés. L'autorité environnementale, dans son avis, ne partage pas les conclusions qui qualifie par conséquent l'enjeu lié au bruit de « modéré » (Étude d'impact, partie 4, p. 345) et considère que cet enjeu est aussi voire plus important encore que l'enjeu lié à la qualité de l'air, retenu par le

¹ Étude menée par Airparif et bruitparif : <https://www.bruitparif.fr/pages/En-tete/700%20Accompagner/720%20Carto%20air-bruit%20en%20IdF/550%20Les%20ressources%20documentaires/2024-05-28%20-%20Note%20m%C3%A9thodologique%20et%20de%20r%C3%A9sultats%20de%20la%20cartographie%20air-bruit.pdf>

maître d'ouvrage comme « fort », compte tenu des niveaux constatés, de leurs incidences potentielles sur la santé et le cadre de vie, et des nuisances sonores susceptibles d'être générées par le projet.

Par ailleurs, l'impact vibratoire du prolongement de la ligne T8 a été évalué par îlot permettant un traitement différencié pour chaque groupe de bâtiments (logements individuels et collectifs). Selon cette étude, aucun bâtiment comprenant des équipements sensibles (IRM, microscope électronique, etc.) n'a été identifié le long du tracé. La société Icade mentionne toutefois un studio d'enregistrement au sein du parc d'activités Icade des Portes de Paris

Questions :

1. *Pouvez-vous préciser la méthodologie retenue pour présenter vos conclusions sur le chapitre de la pollution atmosphérique dans votre étude d'impact ? Les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact prennent-elles compte l'ensemble des projets ?*
2. *L'autorité environnementale a recommandé « de réexaminer dans un sens plus réaliste les hypothèses retenues dans le cadre de l'analyse prospective de la qualité de l'air et fondées sur le déploiement à l'horizon 2030 des zones à faibles émissions ainsi que sur l'absence de toute émission de polluants générées par le parc de véhicules en circulation à cette échéance ». Pouvez-vous présenter les éléments de réponse que vous avez apportés à cette recommandation ?*
3. *Pollutions atmosphériques et sonores : pouvez-vous présenter les axes d'action menés sur le territoire, tant par les collectivités que la Région ou l'État pour les réduire*
4. *Pouvez-vous indiquer les dispositifs prévus pour minimiser les impacts sonores, et en particulier au niveau des virages ? En effet, comme le souligne l'autorité environnementale dans son avis « les mesures de réduction du bruit à privilégier sont non pas les mesures d'isolation acoustique en façade, mais les mesures de réduction à la source et celles qui permettent d'exposer le moins possible les populations aux nuisances, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs. »*
5. *Mesures de suivi en phase d'exploitation des impacts sonores et modalités de mise à disposition du public : la commission d'enquête rejoint les préconisations émises par l'autorité environnementale et souhaiterait connaître les mesures de suivi des impacts sonores allant être mises en œuvre et les mesures correctives pouvant s'avérer nécessaire en cas de dépassement des valeurs cibles. Pouvez-vous préciser, par ailleurs, les modalités de mise à disposition du public de ces données de suivi et de mesures correctives éventuelles ?*
6. *Mêmes questions portant sur les impacts vibratiles.*
7. *Équipements sensibles : la commission s'interroge sur la nécessité de refaire un point sur les équipements sensibles à proximité du chantier (abords du SMR) compris. Quelle est votre position sur le sujet ?*
Par ailleurs, la société Icade alerte sur la présence d'un studio enregistrement (Icade obs 49 du registre électronique). Pouvez-vous préciser la démarche que vous allez mettre en place concernant cette structure ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Impacts sur l'environnement : impacts visuels sur le paysage et le patrimoine, sur les arbres d'alignement et mesures compensatoires*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

L'impact visuel du projet a peu été évoqué au niveau de l'enquête, les aménagements accompagnant le T8 apportant un effet globalement plus positif sur les secteurs concernés. L'ajout de visuels permettant de mieux appréhender l'insertion urbaine du T8, et recommandés par l'autorité environnementale, ont joué leur rôle, notamment sur des secteurs un peu sensibles. Certains points restent source d'interrogations : sa proximité avec le parc de la Légion d'honneur ou encore celle du doublement du pont du Pressensé avec les nouvelles constructions sur Aubervilliers par le maire adjoint d'Aubervilliers.

En revanche l'impact des abattages d'arbres a fait l'objet de plusieurs contributions, qui, si elles saluaient l'effort mené pour en réduire le nombre, en partenariat étroit avec les services de Plaine Commune et de la Ville de Paris et en accord avec la population riveraine, pouvaient encore avoir des marges de progression. L'identification rapide et la localisation de mesures compensatoires à proximité du projet sont attendues, à la fois par les partenaires du projet rencontrés mais également par les riverains.

obs@28 du Conseil départemental : *« Si nous reconnaissons les efforts réalisés pour minimiser l'impact du projet sur les arbres (226 arbres abattus contre 403 dans le DOCP), pour autant celui-ci reste conséquent et nous souhaitons que toutes les marges de progression envisageables dans ce domaine soient examinées dans la poursuite du projet. Ainsi les alternatives de circulation étudiées par IdFM entre la rue de la Cokerie et l'avenue du stade de France semblent permettre de préserver un alignement d'arbres, initialement menacé. En outre, le Département rappelle la nécessité de concevoir et de mettre en œuvre les mesures de compensation nécessaires le plus en amont possible »*

Obs@46 de la société Icade : *« /.../ De nombreux arbres existants {28} seront supprimés dans le cadre des travaux de prolongation du T8. Ces arbres participent pourtant à la qualité urbaine du Parc des Portes de Paris et ICADE veille, en lien avec les collectivités, à renforcer la trame verte du Parc et la réduction des effets d'îlots de chaleur. Certains arbres supprimés sont des sujets remarquables de haute tige (exemples ci-dessous). Les principes d'aménagement listés en pièce C indiquent pourtant que : « La présence des arbres existants est un facteur important dans la conception du projet. De ce fait, la conservation de chaque arbre a été étudiée pour en maintenir autant que possible, tout en garantissant une insertion urbaine harmonieuse et cohérente » (C - p.10). ICADE souhaiterait alerter sur le grand nombre d'abattage d'arbres et travailler avec IDFM à une réduction du nombre d'arbres supprimés voire à leur maintien complet. ICADE souhaiterait que des modalités de compensation soient garanties en cas d'abattage d'arbres existants. /.../ Icade souhaite conserver et maintenir l'ensemble des plantations et aménagements paysagers réalisées ces dernières années qui ne sont pas en contradiction avec le passage du tramway. Les noues, les arbres, la végétalisation existante au regard du temps d'installation des végétaux doivent être regardés et analysés au cas par cas. Idéalement, ils ne peuvent pas être coupés ou supprimés. »*

Obs@39: *« /.../ Par ailleurs, le projet de nouvellement urbain du quartier Franc-Moisin intègre un espace sportif et donnant sur la rue Francis rue Pressensé, qui peut être un lieu de compensation très proche du tram. »*

Obs@4 du registre de Plaine Commune : *« Le jardin partagé Cristino Garcia n'a pas été référencé dans le dossier d'enquête. On le retrouve signalé comme alignement d'arbres dans le dossier. Pourtant le jardin est situé dans une zone écologique aux enjeux « assez forts ». Il s'agit de facto d'un espace vert avec des plantes ornementales et potagères. De plus il fait partie du tissu social des villes d'Aubervilliers et de Saint-Denis. Dans l'esprit de la loi 2016-1087 du 8 août 2016 (art 69), des mesures de compensations écologiques devraient être mises en place, comme le déplacement du jardin dans une nouvelle parcelle à proximité. Cette mesure devrait préserver le tissu social et associatif dans une zone où les espaces verts sont faibles. »*

Questions :

1. Comment avez-vous travaillé l'intégration visuelle du tramway ?
2. Concernant les impacts visuels du projet sur le parc de la Légion d'honneur, quelles sont les attentes de l'architecte des bâtiments de France, notamment au sujet du mobilier urbain du tramway ?
3. La proximité immédiate de riverains aux abords du doublement du Pont du Pressensé a été évoquée par l'adjoint au maire d'Aubervilliers lors de nos échanges avec lui. Qu'est-il envisagé pour en réduire les impacts visuels ?
4. Pouvez-vous présenter le travail partenarial effectué pour réduire le nombre d'arbres abattus ?
5. Quelles réponses pouvez-vous apporter à la société Icade au sujet des abattages au sein du parc des Portes de Paris (Icade obs 49 du registre électronique) ?
6. Pouvez-vous préciser les mesures compensatoires globales envisagées et leur localisation ? La forêt urbaine aménagée par Icade au sein du parc d'activités a été mentionnée, tout comme l'espace sportif donnant sur la rue Francis rue Pressensé du projet de nouvellement urbain du quartier Franc-Moisin, par exemple.
7. Pouvez-vous indiquer les mesures de suivi allant être mises en œuvre ?
8. Jardin Cristino Garcia (obs 4 à Plaine Commune) : quels éléments de réponse pouvez-vous apporter à son sujet ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Impacts sur la ressource en eau*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Les observations déposées pendant l'enquête sur ce thème sont très limitées. La commission d'enquête souhaite toutefois obtenir des réponses sur plusieurs points.

D'après le dossier, le niveau d'impact du projet sur la ressource en eau, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation est modéré, tant quantitativement que qualitativement.

Un dossier de demande d'autorisation « loi sur l'eau » allant être réalisé ultérieurement permettra d'apporter des précisions.

Concernant le risque inondation, comme le relève l'autorité environnementale, et d'après les cartes piézométriques des hautes eaux (HE) de 2014 et les relevés piézométriques réalisés, le niveau des nappes du Lutétien et de l'Yprésien au niveau de la zone d'étude se situe entre un et treize mètres de profondeur, ces niveaux pouvant subir des fluctuations au gré des aléas climatiques et ne représentant pas les niveaux maximaux (partie 4, p. 59).

Si le tracé envisagé du projet T8 Sud et le SMR n'interceptent aucune des zones délimitées dans le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) relatives au risque d'inondation par débordement de cours d'eau, en revanche, l'étude d'impact qualifie le risque d'inondation par remontée de nappe et par ruissellement pluvial à un niveau fort.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le respect des principes de la loi sur l'eau et les contraintes d'assainissement locales qui favorisent l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle constitue, selon l'étude d'impact, un enjeu fort pour le projet. Conformément au Sdage en vigueur, le règlement d'assainissement de Plaine Commune indique que, sur le territoire concerné, la gestion des eaux pluviales à la parcelle doit être la première solution recherchée. Le maître d'ouvrage privilégie donc des techniques d'assainissement pluvial alternatives au rejet des eaux pluviales dans les réseaux. Cette gestion repose notamment sur des solutions de noues et de fossés ou tranchées drainantes, d'espaces végétalisés et perméables et d'ouvrages de stockage provisoire. Le revêtement de la plateforme du tramway sera ainsi perméable et végétalisé.

Obs@46 de la société Icade : « /.../ Des noues existent actuellement le long de la rue des Fillettes côté Est, qui permettent la récupération des eaux pluviales. Elles ont été réalisées récemment dans le cadre du projet de forêt urbaine. Ces noues n'ont pas été prises en compte dans l'implantation du tramway T8 et seront supprimées pour être remplacées par un autre système décrit en chapitre 3.5.1 (F2 - p.94). ICADE souhaite que les noues existantes soient prises en compte dans l'implantation de la plateforme du TS. Réalisée il y a deux ans, elles sont dimensionnées pour recueillir les eaux pluviales de la voie et permettent d'alimenter une grande partie de l'espace vert présent. La supprimer, remet en cause la pérennité de toute la bande plantée d'arbres de hautes tiges qui alors seront privée d'une partie de leurs apports en eau. L'installation du tramway doit prendre en compte cet aménagement sans imaginer une nouvelle installation de récupération des eaux pluviales. /.../ »

Questions :

4. *La présence de nappes sub affleurantes constitue un point d'attention en raison des risques fréquents de remontées pouvant potentiellement impacter la plateforme du tramway. Ce dernier présente des passages « bas » notamment sur le chemin du Cornillon, sous le pont du RER B à la station La Plaine Stade de France.
Pouvez-vous indiquer les dispositions qui seront prises pour pallier ces situations*
5. *Pouvez-vous présenter les techniques retenues d'assainissement pluvial sur votre projet ?*
6. *Quelle réponse pouvez-vous apporter à la société Icade au sujet des noues existantes allant être supprimées rue des Fillettes*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 4 : L'accessibilité

Ce thème regroupe les impacts sur la circulation, le stationnement, les accès aux parcelles dont le foncier est partiellement impacté et les modes actifs (vélo, marche). Il est cité dans près de 5% des observations émises par les participants à l'enquête.

• La circulation

Deux opinions s'opposent sur la question de la circulation. L'une, hostile et ultra-minoritaire dans les observations, prédit des embouteillages qui rendront la vie difficile aux automobilistes, mais aussi aux autres usagers de la route et aux riverains. L'autre opinion très largement partagée parmi les contributeurs, considère que les voitures doivent faire la place au tram et au vélo. Ponctuellement néanmoins des fermetures de rues rendues piétonnes (avenue Jeanne d'Arc au niveau du Lycée Suger ou une partie de la rue des Fillettes par exemple) ou la mise en sens unique de circulation (rue Francis de Pressensé entre l'avenue du Stade de France et la rue de la Cokerie ou le chemin du Cornillon dont une partie sous ouvrage interdite à la circulation) inquiètent.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Une observation manifeste clairement son hostilité au projet : « *Le droit de circulation est un droit fondamental à respecter. Ce projet va transformer la porte d'Aubervilliers, en porte de la chapelle bis. Le futur aménagement impactera les automobilistes, l'ensemble des autres usagers et riverains impactés par les bouchons et autres congestions (qui sont surtout du fait des TCSP, et non des automobilistes eux-mêmes). Avec l'arrivée du grand Paris express, d'autres alternatives existent à un tram qui impacte le foncier et les surfaciens* » (obs @15)

A l'inverse, une contribution exprime son soutien sans ambages à la requalification des voies que doit permettre l'arrivée du tram : « *Le projet proposé est très pertinent puisqu'il vient renforcer l'offre de transport en commun dans un quartier en pleine mutation, et lier des sites générateurs de déplacements importants (notamment le nouveau Campus Condorcet). L'arrivée du tram doit permettre une requalification complète des voies, avec un soin apporté aux cheminements piétons et cyclables en particulier qui doivent avoir des aménagements sécurisés le plus continus possibles. L'option de dévier l'itinéraire cyclable sur une voie parallèle sur les tronçons trop contraints est une bonne idée, il faut mieux cela que de dégrader les aménagements par incapacité à trouver suffisamment d'espace.* » (obs @1).

Parmi les raisons d'inquiétude, il a l'étroitesse des rues.

Le président de l'association « Mieux vivre à Bel-Air » à Saint-Denis considérant l'étroitesse des rues du secteur, se demande ainsi comment le gros camion qui livre au moins une fois par semaine la farine à la boulangerie située à l'angle des avenues Leroy des Barres et Jeanne d'Arc pourra venir et repartir après la piétonisation de l'avenue devant le lycée Suger. (obs R1 Saint-Denis)

Un représentant de l'association Mieux Vivre à Bel-Air a demandé lors de la réunion publique : « *Entre le cours du Rû de Monfort et l'avenue Paul Vaillant Couturier, la circulation va être en sens unique. En plus, au niveau du lycée Suger, l'arrêt du tram sera dans une zone piétonne. Cela pose la question de la circulation. La circulation va passer par la continuité de la rue Leroy des Barres pour arriver, soit par la rue Simon pour rattraper la rue Danièle Casanova, soit par la rue Pierre Giffard qui est une rue très étroite. De plus la circulation va passer devant l'entrée de l'école maternelle Bel-Air et de l'entrée de l'école primaire Louise Michèle* »

La société ICADE a noté la présence d'une « mesure conservatoire exploitation tramway » le long de la rue des Fillettes sur le tronçon qui concerne le Parc des Porte de Paris, Elle souhaite alerter sur l'étroitesse de cette rue et écrit : « *A cet égard, il est important de rappeler que cet espace constitue le point d'entrée principal des immeubles (notamment le bâtiment 124, protégé par la fiche patrimoniale du PLUi). Il est donc impératif que les accès à ces bâtiments soient conservés pour leurs usagers. La mise en place d'une voie de retournement à cet emplacement serait donc incompatible avec le bon fonctionnement des circulations dans le Parc et des accès aux bâtiments alentours. D'autres emplacements seraient plus propices à l'implantation d'une telle infrastructure (par exemple, au niveau du prolongement de la rue des Fillettes vers le sud, dans le cadre de l'OAP des Deux Portes/secteur Gare des Mines).* » (obs@49)

Le report de circulation automobile, à la suite de la fermeture de tronçon sur la rue des Fillettes conduit un riverain à demander à « *veiller à ce que le report de circulation des véhicules (voitures et bus) sur l'avenue George Sand se fasse dans de bonnes conditions. Les véhicules ne devraient pas pouvoir rouler à plus de 30Km /*

h. L'installation de ralentisseurs est essentielle et ceux-ci devront également réduire la vitesse des deux roues motorisées afin de ne pas encourager les rodéos urbains sur cette longue avenue » (obs@27)

Questions :

- 1. Ne craignez-vous pas un report de la circulation sur d'autres axes jusqu'ici plutôt épargnés par les embouteillages et une saturation encore plus marquée sur certains carrefours aux heures de pointe ?*
- 2. Les gros camions de livraison pourront-ils encore circuler ? La boulangerie située à l'angle des avenues Leroy des Barres et Jeanne d'Arc par exemple pourra-t-elle être approvisionnée ?*
- 3. Quelles sont les conséquences de la mise en sens unique du parcours entre le cours du Rû de Monfort et l'avenue Paul Vaillant Couturier ? Selon un participant, la circulation va passer devant l'entrée de l'école maternelle Bel-Air et de l'entrée de l'école primaire Louise Michel. Des mesures ont-elles été étudiées pour prévenir les risques pour les écoliers ?*
- 4. Une voie de retournement au niveau du prolongement de la rue des Fillettes vers le sud, dans le cadre de l'OAP des Deux Portes/secteur Gare des Mines, proposée par la société ICADE au lieu de l'implantation prévue dans le projet pour ne pas gêner les circulations dans le parc, est-elle envisageable ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le stationnement*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Le tracé du prolongement du T8 implique la suppression d'environ 400 places de stationnement automobile. Les observations ne font pourtant pas vraiment état de cette question. Il apparaît que les places sur voirie supprimées ne seront pas ni restituées, ni compensées dans l'optique d'une politique générale de réduction de la place de la voiture. La CCI Seine-Saint-Denis l'a d'ailleurs regretté, dans un avis, malgré cela, favorable. « Cela pourrait impacter les commerces locaux en diminuant leur fréquentation », a-t-il estimé.

Questions :

- 1. Que prévoyez-vous pour les professionnels qui ont besoin de places de stationnement (livreurs, commerçants, artisans, déménageurs...). Combien de places spécifiquement réservées aux personnes en situation de handicap restera-t-il et où seront-elles situées ?*
- 2. Où les habitants qui ont une voiture, pourront-ils la garer ?*
- 3. Un habitant de la Plaine participant à la réunion publique s'est fait l'écho d'inquiétude de riverains : « Est-ce qu'il y aura toujours du stationnement côté rue des Fillettes ou est-ce que l'idée serait de le reporter côté rue Waldeck Rochet ? »*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Accès aux parcelles partiellement impactées*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Selon la société ICADE, le parking de la Poste doit être requalifié. Elle écrit : *« Cet espace est indispensable au bon fonctionnement de la Poste qui est un équipement d'intérêt général et qui dessert tout le secteur et non pas uniquement le parc. Cette Poste génère de nombreux flux d'entreprises et de particuliers. Ceux-ci sont accueillis en partie avec l'existence d'un parc de stationnement en lien direct avec la rue des Fillettes. Le passage du tramway impacte ce parking et ses accès et entraînera une répercussion importante dans le fonctionnement de la zone à terme. Les études opérationnelles doivent prendre en compte les études et le financement de cet équipement. Les aménagements futurs doivent être intégrés dès maintenant de façon à garantir le bon fonctionnement de cet équipement d'intérêt départemental, ainsi que du tramway »*(obs@49).

La station Casanova-Pressensé sera implantée au Sud de la rue Danielle Casanova à l'angle de l'avenue Francis de Pressensé. Elle condamne ainsi l'entrée actuelle du site France Pain. La reconstitution de l'entrée depuis la rue Angela Medici a été évoquée.

Un bâtiment sera détruit au niveau du foyer COALLIA localisé rue des Fillettes à Aubervilliers. Une observation considère « qu'il ne semble pas y avoir de contrainte de place pour déplacer ces installations du côté de la rue Waldeck Rochet »(obs @27)

Questions :

1. *La cantine du foyer COALLIA qui permet aussi, semble-t-il, l'entrée dans l'immeuble, sera démolie pour le passage du tram dans ce tronçon très étroits. Comment se fera l'accès au bâtiment ?*
2. *Qu'est-il prévu pour l'accès à la parcelle France Pain, dont l'entrée sera condamné par la station Casanova-Pressensé ?*
3. *Que répondez-vous à la demande de la société ICADE d'une requalification du parking de la Poste.*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Les modes actifs.*

L'un des objectifs du projet de prolongement du T8 est d'améliorer la qualité de vie en ville et de contribuer à la progression des modes actifs (marche et vélo). Il prévoit de créer un itinéraire cyclable continu de plus de 6 km et améliore significativement les aménagements dédiés aux piétons au droit du tracé en créant des zones piétonnes et en élargissant les trottoirs partout où cela est possible. Les cyclistes ont manifesté leur intérêt à ce « projet tram/vélo » comme a dit l'un d'entre eux, en participant nombreux à l'enquête publique.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les usagers du vélo ont écrit leur satisfaction et ont souvent proposé des améliorations au projet initial. La commission cite certaines observations de particuliers. Elle a aussi choisi de reprendre in extenso la contribution très fournie du collectif vélo Ile-de-France.

Les observations des piétons qui concernent surtout la sécurité, sont traitées dans le thème 6.

« L'arrivée du tram doit permettre une requalification complète des voies, avec un soin apporté aux cheminements piétons et cyclables en particulier qui doivent avoir des aménagements sécurisés le plus continus possibles. L'option de dévier l'itinéraire cyclable sur une voie parallèle sur les tronçons trop contraints est une bonne idée, il faut mieux cela que de dégrader les aménagements par incapacité à trouver suffisamment d'espace ».(obs@1)

« Étant résident depuis plusieurs années du quartier, je constate que les cyclistes utilisent vraiment très régulièrement le trottoir très large qui longe le campus Condorcet, rue des Fillettes. Je vois dans les plans qu'une piste cyclable sera créée sur la rue parallèle à la rue des Fillettes. Il est clairement évident que les étudiants, enseignants, personnels de l'université et les riverains utilisent leur vélo ou trottinette et circuleront encore sur les espaces piétons longeant le campus, et non la piste cyclable de la rue d'à côté. D'autant plus que pour la majorité du flux reliant Paris, le chemin naturel est bien de descendre la rue des Fillettes et de passer à travers le parc des studios TV. Je trouverais donc très pertinent d'intégrer la voie cyclable à la rue des Fillettes et non l'avenue Georges Sand. Par ailleurs, les piétons y sont plutôt peu nombreux, des espaces piétons très grands ne sont donc a priori pas nécessaire. (obs@29)

« Le boulevard du Landy pourrait également être réaménagé afin de relier la nouvelle piste cyclable suivant le tracé du tram à la piste cyclable longeant le canal Saint Denis. Idem entre Front Populaire et le canal. Cela étendrait le réseau cyclable et permettrait de plus grandes connexions avec le secteur de La Villette, Pantin. Le Campus Condorcet n'en serait que mieux desservi. (obs@30)

« Projet utile. Attention à la conception et au dimensionnement des aménagements cyclables connexes, anticiper une explosion des déplacements à vélo à court-moyen terme avec vélos spéciaux encombrants et cyclologistique » (obs @42)

« Veiller à ce que la piste cyclable sur l'avenue George Sand soit complètement séparée du reste de la chaussée, de la rue du Landy jusqu'à la place du Front Populaire, car les aménagements actuels servent d'espace de stationnement sauvage (obs@27)

La contribution du collectif Vélo Ile-de-France (obs@33)

"Résumé des demandes

1. Améliorer la connexion avec les axes du réseau vélo Île-de-France (VIF) et du réseau métropolitain
2. Aménager l'avenue Jeanne d'Arc en vélorue
3. Aménager la rue des Fillettes en vélorue
4. Enlever les bordures en travers
5. Éviter les conflits vélo/piétons
6. Adapter les rayons de giration
7. Simplifier les itinéraires cyclables vers et depuis des rues secondaires
8. Aménager des trottoirs traversants

Nos associations sont globalement satisfaites de la qualité des aménagements proposés, et le cahier des charges du VIF est largement respecté. Le détour proposé pour l'itinéraire cyclable est acceptable. Des améliorations restent possibles pour garantir le succès et la qualité de l'ensemble du projet.

Carrefour Rue Danielle Casanova - Paul Vaillant Couturier

L'avenue Paul Vaillant-Couturier et la rue Danielle Casanova font partie de l'axe V1 du réseau vélo Île-de-France (VIF). Le carrefour Couturier/Casanova présente plusieurs problèmes.

Dans le plan présenté pour l'enquête publique, la piste cyclable bidirectionnelle est indiquée du côté est, or celle-ci est actuellement en cours de construction côté ouest de la rue Danielle Casanova. Il est donc nécessaire d'aménager la traversée pour les cyclistes en bidirectionnelle.

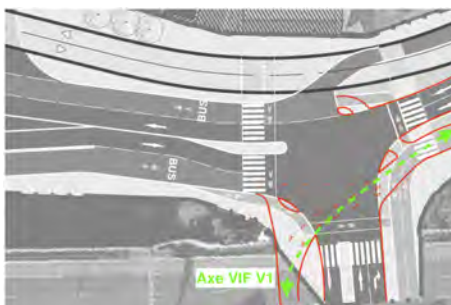


Schéma proposition du Collectif Vélo Île-de-France:

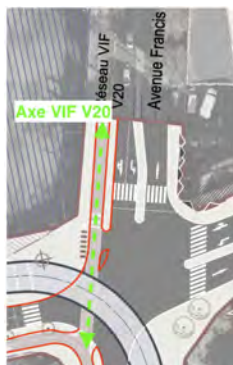
- création d'une traversée pour les cyclistes en bidirectionnelle pour améliorer la connexion avec l'axe V1 du VIF
- adoucir les angles de giration
- enlever les bordures en travers des trajectoires cyclables

- mettre en place un îlot en amande pour guider la trajectoire des cyclistes

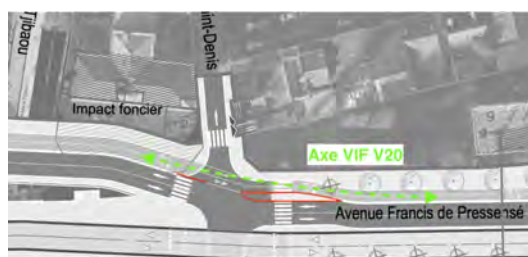
D30 Rue Francis Pressensé : croisement V20

La rue Francis de Pressensé est un tronçon de l'axe V20 du VIF. Sur ce tronçon, il y a plusieurs endroits qui nécessitent une amélioration.

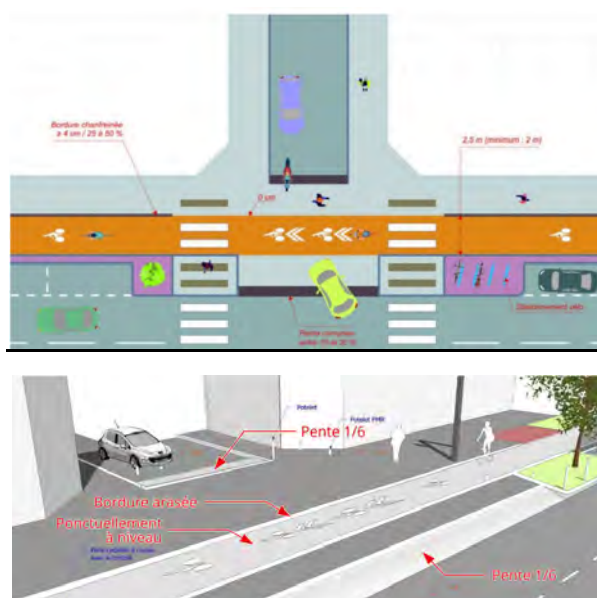
Au niveau du carrefour avec la rue Danielle Casanova, il est utile d'ajouter un îlot en amande pour mieux protéger les cyclistes (en laissant un accès depuis l'est de la rue Danielle Casanova).



Le même principe s'applique pour l'entrée du chemin du haut de Saint-Denis

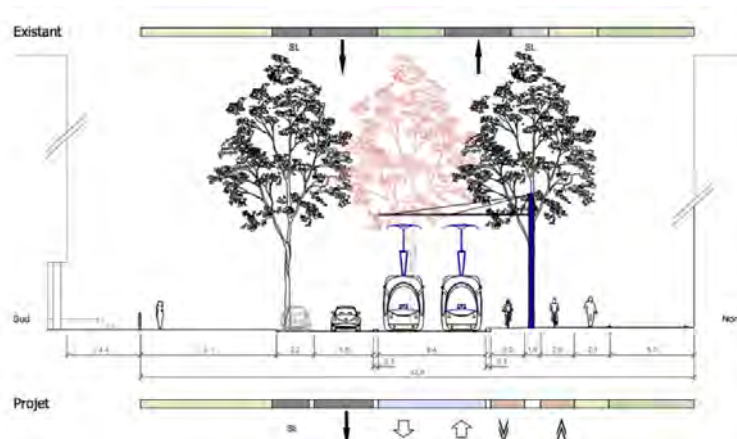


Il serait cependant aussi possible, et désirable, de traiter cette entrée en trottoir traversant

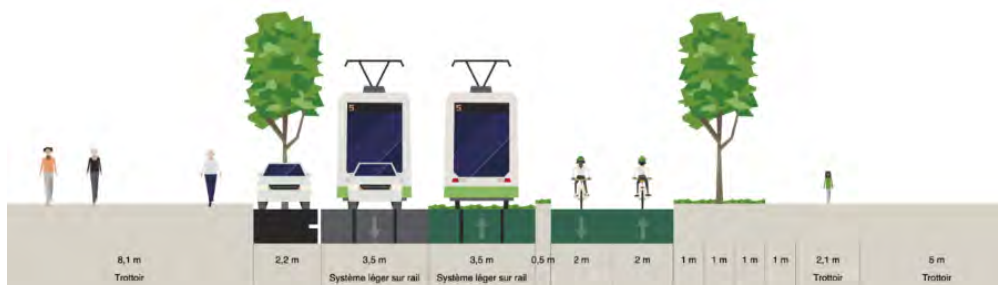


Passage entre les arbres

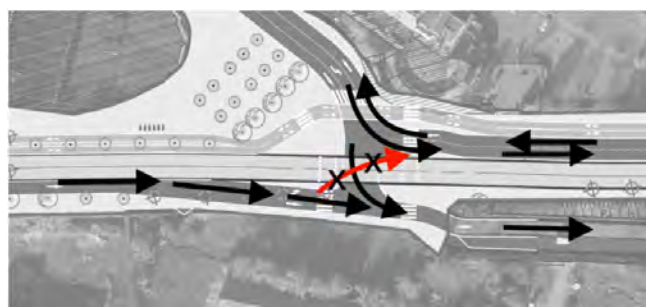
Le passage de chaque côté de l'alignement d'arbres n'est pas idéal car il fait perdre en largeur utile et complique le dépassement des cyclistes de vitesse différente entre eux (même s'il reste possible avec 2 m de largeur) :



Il semblerait possible d'obtenir un profil plus satisfaisant en recourant à une voie banalisée tram en direction du nord-ouest :



Cette proposition peut ne pas dégrader l'offre de service du tram à condition que le trafic sur cette section mixte soit limité, donc local. Cela paraît possible si la possibilité de continuer sur la D30 est coupée :



Proposition d'interdiction de continuer sur la D30 pour garder un trafic local sur Pressensé. Le trafic venant de la Cokerie ne gêne pas le tram. L'accès vers la D24 n'est pas structurant, puisque la D24 vers le nord s'attend plus facilement en restant sur l'ex-N1 (D931), tandis que le trafic en direction de la D24 sud passera plutôt par la rue du Landy. C'est le trafic ouest→est restant sur la D30 qui draine le trafic.

Échangeur D30 (VIF V20) – D24 (VIF V1)

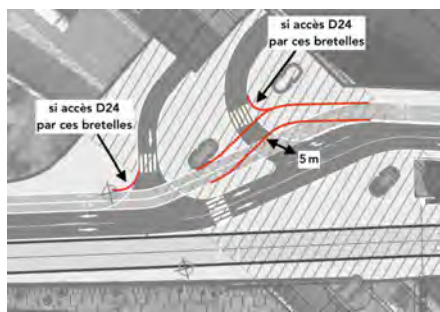
Accès cyclable entre la D30 (VIF V20) et la D24 (VIF V1)

Quel accès entre la piste du T8 rue de Pressensé (D30) et la piste de la D24 rive gauche du canal ? Les deux doivent pouvoir communiquer. Le lien le plus favorable semble être la bretelle D30-ouest→D24, et c'est à priori

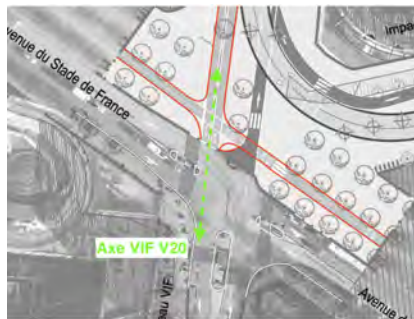


Bretelles D30-est→D24-sud et D24-nord→D30

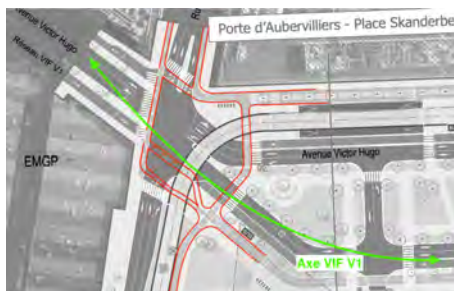
- en équipant ce tourne-à-droite de feux, pour séparer dans le temps la traversée cyclable et le tourne-à-droite des voitures vers la bretelle ;
- en éloignant la traversée cyclable de la sortie automobile d'au moins 5 m pour réduire l'angle mort.



Il faut toujours penser aux angles de giration des cyclistes. Un angle droit n'est pas possible pour un vélo.



Commission d'enquête : M.C. Eustache présidente, Sylvaine Frézel et Roberto Peli titulaires – 4 juillet 2024



Le carrefour de l'avenue Victor Hugo et de l'avenue des Magasins Généraux est un tronçon de l'axe VI. Il est nécessaire d'adoucir les angles de giration et de proposer une traversée plus directe depuis l'avenue Victor Hugo. Il nous semble quand même pertinent de garder la traversée proposée, car elle facilite l'itinéraire pour les cyclistes qui viennent de la rue Anne-Marie Feltier.

Avenue Jeanne d'Arc

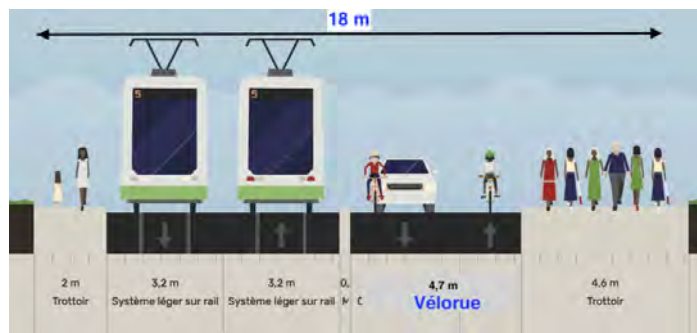
L'aménagement actuellement proposé pour la rue Jeanne d'Arc consiste en une unidirectionnelle et une voie partagée par manque de place.

Le tronçon de l'avenue Jeanne d'Arc partagé entre vélos et voitures est :

- un tronçon structurant pour le réseau cyclable, reliant deux points de l'itinéraire,
- un tronçon à usage local pour les véhicules motorisés.

Ainsi, il correspond exactement à la définition d'une vélorue, et mériterait d'être aménagé comme tel. Nous proposons d'enlever la piste cyclable unidirectionnelle, d'élargir la chaussée et de l'aménager en vélorue, en échangeant l'emplacement de la chaussée et du tramway, c'est-à-dire mettre le tramway côté est et la chaussée côté ouest. Il y a plusieurs avantages à cette proposition :

- le tram aurait un angle de giration plus doux pour le tourne à droite vers l'avenue Jeanne d'Arc, ce qui diminuerait les nuisances sonores pour les riverains ;
- éviter les croisements avec le tramway ;
- une meilleure connexion avec la piste cyclable sur la coupe 3 (à côté du lycée Suger), amélioration du confort et de la sécurité des usagers, ainsi qu'une diminution des conflits vélo/piétons car on enlève le croisement avec les piétons au niveau du croisement de la rue du Fort de l'Est.



Coupe vélorue Avenue Jeanne d'Arc en regardant vers le sud

La principale difficulté que nous anticipons avec cette proposition est que la ligne de feux de Jeanne-d'Arc sur Paul-Vaillant-Couturier devrait être sensiblement reculée, compliquant le phasage du carrefour. Cela pourrait toutefois rester possible avec un phasage minutieux du carrefour (minimisation des temps de dégagement par optimisation très fine en perdant le moins de temps possible pour donner les verts le plus vite possible après le passage du tramway dans le carrefour).

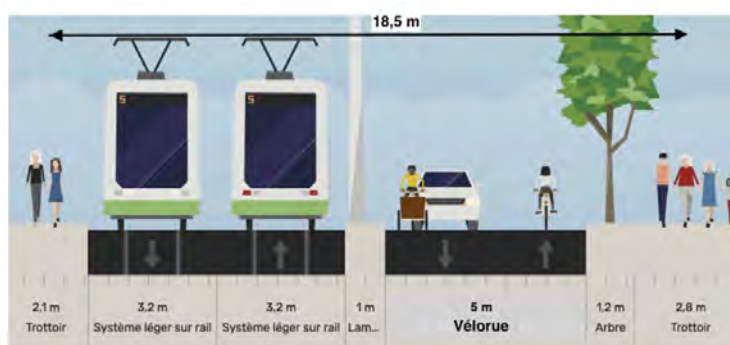
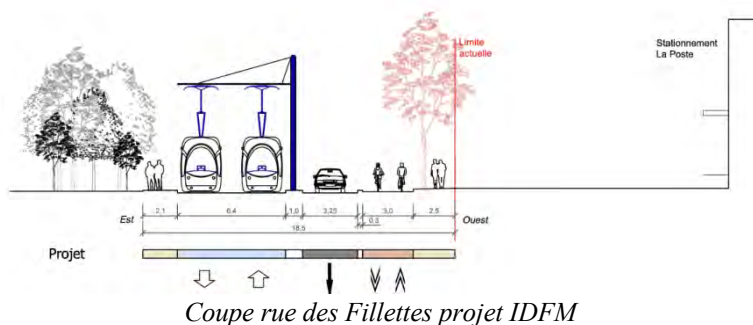
Cours du Ru de Montfort

Il serait favorable de ne pas arriver sur la traversée de la plateforme tram en sortant d'un virage avec le tramway « dans le dos », et de redresser la piste en la décalant plus en amont entre les arbres :

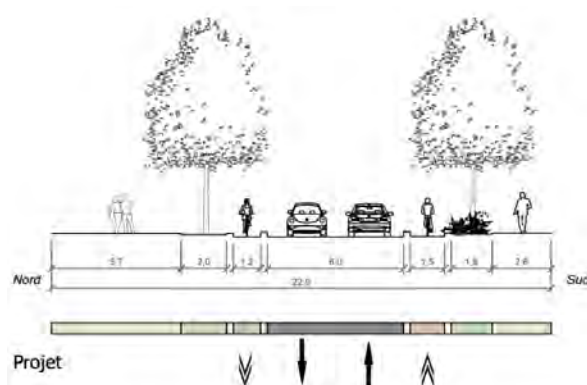


Rue des Fillettes

Le projet d'aménagement cyclable sur la rue des Fillettes comprend actuellement une piste bidirectionnelle adjacente aux façades. Nous proposons de remplacer cette piste cyclable par une vélorue. Cette modification permettrait également de conserver l'alignement des arbres existants et de créer un trottoir plus large et de meilleure qualité. Afin de garantir que le trafic sur la rue des Fillettes ne dépasse pas le seuil réglementaire pour une vélorue, fixé à 2 000 véhicules par jour selon le CEREMA, il pourrait être nécessaire de revoir le plan de circulation et d'inverser le sens de circulation sur une partie de la rue des Fillettes pour éviter le trafic de transit.

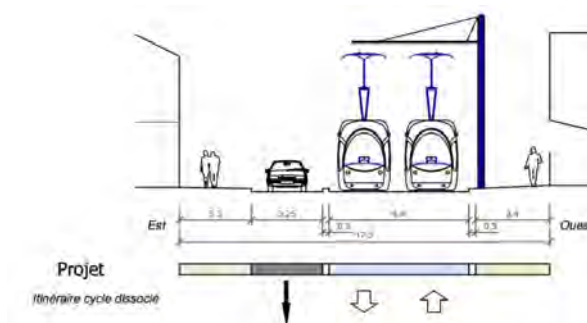


Rue Proudhon



Nous préférons avoir une bidirectionnelle côté sud d'une largeur d'environ 3 m au lieu d'avoir deux unidirectionnelles étroites.

Rue Henri Murger



La cyclabilité de cette rue est mauvaise :

- dans le sens de circulation, la circulation cyclable se fait en mixité sur une chaussée trop étroite (3,25 m) pour dépasser (il en faudrait alors 4), ce qui représente une situation stressante pour les cyclistes, qui peuvent se faire « mettre la pression » par des automobilistes ;
- il n'y a pas de contresens cyclable.

Sur cette courte longueur, il apparaît que le trafic pourrait être modéré et se faire en mixité sur la voie de droite du tram (voie dite banalisée) sans pénaliser la circulation de ce dernier. Cela ouvre la perspective d'autres aménagements sur la chaussée gagnée, telle qu'une piste bidirectionnelle.

Remarques générales

Pas de bordures en travers

Le projet comprend des franchissements de bordures et de caniveaux à chaque traversée. Les bordures délimitent l'espace piéton. Ainsi, il n'y a en principe pas de raison qu'une trajectoire cyclable traverse une bordure, puisqu'un vélo n'a pas à entrer dans un espace piéton.



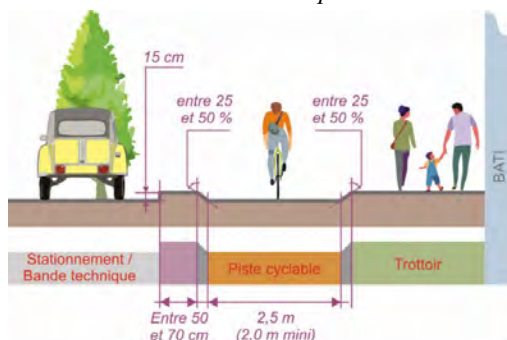
L'absence de bordure permet également de s'assurer de l'absence de vue. Une vue à zéro est en effet indispensable et a d'autant plus de chances d'être réussie qu'il n'y a pas de bordure. Ces bordures sont encore plus dangereuses lorsqu'elles se trouvent en biais (en courbe) par rapport aux trajectoires. La meilleure solution est de ne pas mettre de bordures en travers du tout, et de simplement faire de la jonction d'enrobé. Si une bordure est indispensable, la vue de celle-ci doit être à 0 cm. En particulier, la combinaison de bordures T3-CS2 est à proscrire. Si un caniveau est indispensable, le Cerema préconise l'utilisation de deux bordures CS2 non collées :



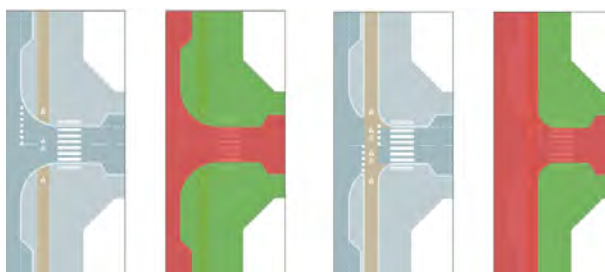
Le Cerema précise cependant bien que le raccordement avec continuité de matériau est à privilégier.

Éviter les conflits d'usages : séparation piéton - cyclistes

Si la différence de couleur est bonne à prendre, elle est insuffisante pour séparer le trottoir et la piste cyclable. La bande de pavés drainants peut remplir son rôle (le retour d'expérience nous le dira), mais partout où elle n'est pas possible, il faut une vue d'au moins 5 cm suivant les préconisations du Cerema :



C'est en particulier le cas aux carrefours. Le revêtement unique sans séparation physique ne fonctionne pas (et n'est pas réglementaire si non détectable par les malvoyants). Par ailleurs, l'emplacement de la bordure de trottoir joue un rôle prépondérant dans l'identification des domaines de voirie. Une même attribution de l'espace avec deux implémentations différentes donne une lecture complètement différente de l'espace et favorise ou réduit les conflits vélos/piétons :



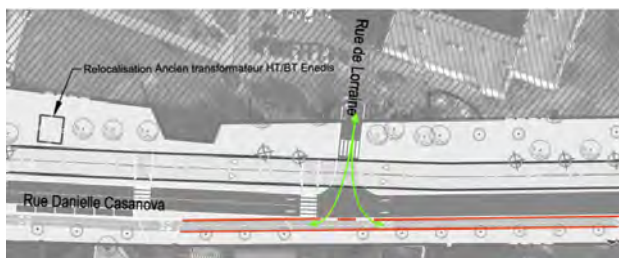
Rayons de courbure des trajectoires cyclables

Les rayons de courbure définissent les trajectoires crédibles. Une trajectoire est crédible lorsque les rayons de giration qui la composent sont compris :

- entre 10 et 20 m pour des trajectoires directes.
- entre 3 et 5 m pour des changements de direction.

Ouvertures vers les rues secondaires

Il est nécessaire de toujours faire attention à ce que les cyclistes puissent rejoindre la piste cyclable depuis les rues secondaires.



Exemple: création des ouvertures dans la piste cyclable pour permettre le mouvement vers et depuis la rue de Lorraine.

De plus, il faut faire attention à bien arrondir les bordures pour le mouvement tournant vers les rues secondaires.



Trottoirs traversants

Le projet comprend plusieurs opportunités pour faire des trottoirs traversants. Un trottoir traversant interrompt la rue au lieu du trottoir et de la piste cyclable et offre plus de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes.



Questions :

1. La commission d'enquête souhaite qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des éléments présentés par le collectif vélo Ile de France :
 - a. Améliorer la connexion avec les axes du réseau vélo Île-de-France (VIF) et du réseau métropolitain
 - b. Aménager l'avenue Jeanne d'Arc en vélorue
 - c. Aménager la rue des Fillettes en vélorue
 - d. Enlever les bordures en travers
 - e. Éviter les conflits vélo/piétons
 - f. Adapter les rayons de giration

- g. Simplifier les itinéraires cyclables vers et depuis des rues secondaires*
 - h. Aménager des trottoirs traversants*
- 2. Merci également d'apporter des réponses aux points soulevés par les autres contributeurs cités ci-dessus, concernant la rue des Fillettes, l'avenue Georges Sand, une connexion à la piste longeant le canal ?*
 - 3. Quels éléments de réponse pouvez-vous également apporter à la question de la sécurité posée par le développement de la « cyclo logistique »*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 5 : L'offre de service

40 % des contributions portent ce thème qui regroupe l'intermodalité (interconnexions et offre de bus) et l'exploitation de la ligne (fréquence des rames, horaires et tarification).

- *Intermodalité*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

L'extension sud du T8 est presque unanimement attendue par les contributeurs, son tracé devant permettre un maillage bien plus important avec les modes de transports lourds (RER B et E, métros lignes 12, 15 à venir), tramway T3b, désenclavant ainsi des territoires isolés, et accompagnant leur rénovation.

Certains proposent, sans attendre la mise en service du T8 au sud, le prolongement de lignes du bus existantes Nord Sud pour désenclaver Aubervilliers.

La desserte en bus est par ailleurs interrogée : que vont devenir les lignes existantes, quels impacts sur leurs pérennité, trajet ?

Des points d'attention sont exprimés : par rapport à la desserte de certains quartiers **et au** maintien des lignes reliant la banlieue à Paris.

Pour mémoire, la fluidité intermodale questionnée au terminus à Rosa Parks est traitée au niveau du thème 1 (le tracé).

Questions :

1. *Réorganisation du réseau de bus : pouvez-vous présenter ce qui est d'ores et déjà envisagé, les grands principes de desserte, le calendrier prévisionnel pour étudier leur évolution ?*
2. *Par ailleurs, qu'est-il envisagé concernant les dessertes de certains quartiers, celui de Bel Air notamment : proposition faite concernant le bus 253 à préserver, en passant par le cours du Ru de Montfort pour prendre la rue Daniele Casanova. Quelle réponse pouvez-vous apporter à cette proposition ?*
3. *Que va devenir la ligne 239 ? « Le réseau bus associé au tramway T8 peut être rendu encore plus complémentaire de ce mode lourd. La ligne 239 ayant été conçue pour préfigurer le T8, elle a vocation à disparaître. Cependant le bus 239 avait cette caractéristique (suspendue en 2023 mais sur le point d'être rétablie) de pénétrer le sud du centre-ville pour desservir le secteur basilique au plus près. Sous une forme à déterminer, il serait souhaitable que cette fonction soit reprise par une autre ligne. » obs@39*
4. *Certains, sans attendre la mise en service, propose de « prolonger d'ores et déjà le bus 35 qui traverse Aubervilliers du nord au sud jusqu'au RER Aubervilliers-La Courneuve voir jusqu'à La Courneuve 6 Routes afin de bénéficier des RER B et du futur métro 16. » (obs@17). Est-ce envisageable ?*
5. *Le maintien des nombreuses lignes traversantes entre la Seine-Saint-Denis et Paris a été demandé, avec une attention particulière portée aux aménagements prévues au niveau de la Place Skanderberg et de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers pour ne pas obérer la qualité de service et la performance des lignes. « ... Les choix en la matière doivent laisser toutes les opportunités d'une restructuration qui sera effectuée en accompagnement de la réalisation du T8 Sud » (obs@28 du conseil départemental). Pouvez-vous apporter une réponse à ces préoccupations ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Exploitation de la ligne : Fréquence – Horaires – Tarification*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

La fréquence des rames constitue un aspect important de ce prolongement amené à desservir un territoire en pleine mutation, avec de nouveaux logements, les étudiants du campus Condorcet, les patients et personnels de l'hôpital Casanova, les employés des secteurs tertiaires comme ceux du parc d'activités des Portes de Paris...

Par ailleurs, une proposition de desserte en Noctilien reprenant le tracé du T8 est avancée pour permettre d'assurer une desserte optimisée du territoire de La Plaine et du Franc-Moisin, tant pour les trajets professionnels que personnels.

La tarification est également un sujet qui est abordé, en particulier liée aux correspondances nouvelles offertes. Quels soutiens peuvent être apportés aux personnes à revenus modestes ?

Questions :

4. *Des contributeurs s'inquiètent de la fréquence du service aux heures creuses (obs 14 registre électronique). Pouvez-vous préciser les choix qui ont présidé à la définition de la fréquence des rames et des horaires de fonctionnement ?*
5. *Des contributeurs évoquent l'importance de réfléchir à un relai assuré par des Noctiliens : « le trajet du prolongement du tram T8 est dépourvu de bus Noctilien, les quartiers de La Plaine et du Franc-Moisin n'étant pas traversés par les lignes N43 ou N44 (ni le N143 qui utilise l'autoroute pour traverser la Plaine sans s'y arrêter). C'est pourquoi, il serait souhaitable que l'enquête publique préconise de doubler cette ligne structurante que sera la T8 d'un bus de nuit afin de garantir une continuité de service sur les quartiers desservis. Au départ de gare de l'Est, la ligne desservirait les grands points stratégiques du prolongement du T8 (Rosa Parks, Front populaire, Gare de La Plaine Stade de France, Casanova-Rû du Monfort, porte de Paris) et pourrait se prolonger sur la section existante du T8 jusque vers la station Blumenthal (correspondance avec le Noctilien 51, qui dessert Epinay) (obs 38 et aussi 39 du registre électronique). Quelle réponse pouvez-vous apporter à cette proposition ?*
6. *Pouvez-vous rappeler les principes de continuité tarifaires entre les différents modes de transports ? tarification (observation faite en réunion publique)*
7. *Quels soutiens financiers peuvent être apportés à cet égard aux personnes à revenus modestes ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 6 : Sécurité, sureté

Ces questions ont été peu abordées par le public. Elles apparaissent toutefois utiles à la compréhension générale du fonctionnement du tramway. C'est pourquoi la commission d'enquête les pose.

• Sécurité liée à l'exploitation

Les propositions qu'ont faites les cyclistes pour améliorer les voies cyclables du projet (voir thème 4 Accessibilité, modes actifs) étaient en grande partie guidées par le souci de rouler en toute sécurité. Mais ce sont surtout les piétons qui se sont exprimés sur les risques encourus par les usagers. Risques dans l'espace public d'ailleurs, plutôt que dans les stations elles-mêmes. De son côté, la Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes (CFPSAA) a recommandé des dispositifs pour aider les personnes déficientes visuelles à s'orienter dans le tramway.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

« La présence d'une voie cyclable à proximité [d'une station] ne doit pas être un obstacle au passage des piétons, particulièrement pour les personnes âgées, mal-voyantes, handicapées. Les enquêteurs doivent s'inquiéter de la sécurité des piétons qui sont très souvent en situation de risque par les cyclistes et les cyclistes-cargo. Les trottinettes devront être interdites sur ces voies (obs @14)

« Satisfait du terminus Rosa Parks sur le boulevard MacDonald. A voir la piste cyclable pour la visibilité [sécurité des usagers du tram qui doit la traverser] (obs R2 à Paris 19^e)

« ICADÉ alerte sur la faible largeur des trottoirs projetés à certains endroits et notamment entre l'assiette du tramway et la grille du parc (effet d'entonnoir). Ces emprises pourraient être limitées par l'instauration des circulations à sens unique, y compris pour les vélos. (obs @49)

« Cette prolongation doit se faire en prenant aussi en compte les mobilités actives, marche et vélo, dont le développement est aussi important. Un premier moyen est de créer des trottoirs traversants sur toutes les petites voies latérales, ce qui rend plus sûre et confortable les traversées piétonnes et cyclables. Le second est d'éviter au maximum de mettre des bordures, qui créent de l'inconfort et du danger, et lorsque la bordure est indispensable, de la mettre au moins à zéro. C'est essentiel pour le confort de déplacement dans une France vieillissante... »(obs@43)

Pierre-Marie Micheli, président de la Commission Accessibilité de la CFPSAA, a écrit :

« Après avoir recueilli les retours des personnes déficientes visuelles, il apparaît que l'intermodalité reste complexe entre les quais de tramway, bus, métro, etc. Les principales difficultés signalées sont les suivantes :

1. Repérage des voies de tramway : Les personnes déficientes visuelles éprouvent des difficultés à repérer les voies de tramway et à éviter les collisions. Il est donc demandé d'améliorer le repérage du GLO (Gabarit Limite d'Obstacle) par des repères tactiles et visuels, comme l'installation de chanfreins détectables tactilement.
2. BIV sonores : Le doublage des BIV (Bornes d'Information Voyageurs) sonores sur chaque quai est nécessaire pour éviter que les usagers ne soient obligés de traverser l'ensemble du quai pour obtenir des informations sonores. BIV sonore sur l'ensemble des quais, même mono-ligne.
3. Borne d'appel sur le quai repérable tactilement avec une bande d'interception.
4. Marquage des portes du tramway : Les portes devraient être repérables tactilement et visuellement sur le quai.
5. Cheminement guidé : Une bande de guidage serait bénéfique pour amener les personnes déficientes visuelles jusqu'au quai de tramway par un cheminement clair et sûr » (obs@32)

Questions :

1. Pouvez-vous répondre aux remarques et propositions ci-dessus émanant de la CPPSAA ?
2. Prenez-vous en compte pour les voies cyclables les nouveaux gabarits des cycles en plein développement (vélocargo longtail, bipporteur, triporteur) ?
3. Comment seront sécurisées les traversées piétonnes ?
4. Comment seront sécurisées les abords des équipements scolaires ? Les accès aux parcelles privatives ?
5. Qu'est-il prévu pour les grands événements ou les manifestations sportives au Stade de France, avec une forte affluence de spectateurs et la foule aux alentours du stade ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Sureté dans les rames et les stations*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Cette question n'est pas abordée par le public. Une observation fait état du trafic de drogue, mais pour s'inquiéter que le tram favorise la mobilité des dealers et des clients.

La commission d'enquête se fait l'écho des usagers, soit en stations ou dans les rames et demande ce qui est prévu en matière de surveillance et d'interventions quand cela s'avère nécessaire.

Questions :

1. *Dans les stations, en l'absence de personnel permanent, quelles sont les dispositions à prendre pour assurer la sûreté des personnes, notamment en heures creuses ou nocturnes ?*
2. *Même question en ce qui concerne les usagers à l'intérieur des rames.*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet

L'utilité économique et sociale du projet semble ne pas faire débat. Une seule observation la met en doute : un défenseur du « droit de circulation » en voiture qui prédit une congestion du trafic, considère la dépense injustifiée. Les autres contributions ne voient que du positif dans le prolongement du tram T8 vers le sud. Même s'il y a parfois quelques bémols (stationnement, report de la circulation dans d'autres quartiers, correspondance malaisée au terminus etc.), le coût du projet est peu évoqué. A noter que la FNAUT Ile-de-France, sous le titre « Ménager l'avenir », juge prudent de prévoir dès à présent une possible augmentation de la capacité du T8 et demande des études complémentaires sur les possibilités d'allonger les quais et d'adapter en conséquence le SMR à Villetaneuse.

- *Le coût du projet et l'optimisation de la dépense publique*

Pour un coût global (investissement + fonctionnement) de 685 M€ et des avantages socio-économiques estimés à 930 M€, le bilan socio-économique prend en compte un probable report modal (des déplacements en véhicule particulier en faveur du T8 Sud), de 1% du parc circulant dans la zone de chalandise du projet (500m de part et d'autre du tracé) et 10,6 km/jour par personne de déplacements en voiture évités. D'après les éléments fournis dans le dossier, le projet permettrait ainsi d'économiser 2 millions de véhicules x kilomètres dès la première année pleine d'exploitation. Malgré cette estimation plutôt prudente, le bilan socio-économique s'avère très positif (TRI de rentabilité socio-économique est = 5,2% sur investissement et Valeur Actualisée Nette (VAN) des bénéfices socio-économiques + 245M€). Enfin, afin de tester la rentabilité économique du projet en cas de surcoûts impondérables, des hypothèses de surcoûts de +10% (+47M€) et de +20% (93M€) ont été testées, amenant des TRI respectivement de 4,7% et 4,3%. Par conséquent, même avec ces surcoûts, le projet apparaît socio-économiquement rentable.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Une seule observation conteste l'intérêt de la dépense : « Les 278 millions pourraient aller à l'amélioration des TCSP actuels qui ne fonctionnent pas bien. Ce serait plus pratique et plus utile, notamment la ligne 153 nettement plus simple qu'un tram (obs @15).

« Je trouve donc le projet très positif dans ses intentions et je note l'évaluation socio-économique très favorable, alors même qu'elle est basée sur des hypothèses conservatrices » (obs @1)

« Projet vital pour ce secteur fortement urbanisé qui dépend encore beaucoup de la voiture en comparaison avec Paris. Pistes cyclables de qualité et apaisement des circulations au programme. J'ai hâte de l'emprunter pour mes déplacements professionnels dans le 93 (obs @11)

« Il y a une urgence sociale et économique dans la prolongation de ce tram T8. Les reports successifs des dates prévisibles de réalisation montre combien la Seine-Saint-Denis est délaissée par rapport aux départements nantis. Il faut que les enquêteurs insistent pour que suffisamment de moyens techniques et financiers soient mobilisés pour une mise en service avant 2031 (...) (Ils) devront veiller à ne pas " déshabiller Pierre pour habiller Paul " (à savoir le maintien du bus 253 passant par le cours du Ru de Montfort pour prendre la rue Daniele Casanova et du bus 170 jusqu'à la gare). (obs @14)

Questions :

1. Des coûts supplémentaires potentiels sont apparus au cours des échanges avec les acteurs du projet. Ainsi des études sont en cours pour s'assurer de la stabilité et la pérennité de l'ouvrage du pont Francis de Pressensé. S'il s'avérait nécessaire de le démolir pour en reconstruire un autre, le surcoût est-il provisionné ?
2. A quel moment la décision de maintien ou de reconstruction sera-t-elle prise ? Selon quel process et quelles seraient les incidences financières, en cas de reconstruction ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Les effets économiques locaux*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

Les effets économiques locaux sont les plus difficiles à quantifier. La CCI s'est inquiétée d'une possible baisse de clients pour les commerces à cause de la suppression du stationnement. Mais le public a surtout vu dans l'arrivée du tram une opportunité.

« Habitant au niveau de la place du front populaire depuis 10 ans, j'espère que ce projet dynamisera les commerces et activités qui manquent cruellement (marché permanent, magasins spécialisés...etc) afin d'insuffler plus de vie au quartier qui est parfois considéré comme "ville dortoir" à tort. (obs@20)

« Il faut rapprocher les personnes, des pôles sportifs, artistiques et commerciaux, afin de contribuer, à la création d'emplois et généralement à l'économie » (obs @34)

« La concrétisation du prolongement du tramway TS jusqu'à la gare RER E Rosa Parks, à travers le Parc des Portes de Paris constitue une opportunité pour ICADE de poursuivre l'amélioration de la qualité du cadre de vie des usagers du site, en favorisant les déplacements en transports en commun, et en renforçant les liens du Parc avec les quartiers alentours (obs@49)

Questions :

1. *Qu'est-il prévu pour accompagner l'évolution prévisible de la structure des emplois dans la zone de projet ?*
2. *Considérant la forte réduction du stationnement sur voirie qu'occasionne le projet, qu'a prévu IDFM pour restituer ou compenser les places de stationnement sur voirie, dont la CCI93 signale qu'elle risque d'impacter les commerces locaux ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *La fréquentation*

Les niveaux de charge modélisés tout au long de la ligne prolongée mettent en évidence son intérêt à la fois en termes de maillage avec le réseau structurant, et de desserte des centralités et équipements du secteur (centre de Saint-Denis, quartiers de la Plaine ou de Front Populaire, Campus Condorcet, etc.). Ils mettent également en avant un risque de saturation sur certaines sections.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par la commission d'enquête

La contribution de Bernard Gobitz, vice-président de l' AUT IdF (FNAUT Ile-de-France) pose la question d'une fréquentation supérieure aux prévisions.

« MENAGER L'AVENIR

Selon le maître d'ouvrage, le trafic du T8 atteindrait les 98 000 voyageurs par jour avec deux tronçons particulièrement chargés au sud de la gare de Saint-Denis et à l'approche du Campus Condorcet.

A propos des stations

Dans ces conditions, il serait prudent de prévoir dès à présent une possible augmentation de la capacité du T8. La circulation de rames plus longues et plus capacitaires qu'actuellement, par exemple de 40 m ou plus, au lieu de 30 m, doit être envisagée. Cette précaution qui ménage l'avenir nécessite de prendre dès à présent des mesures conservatoires pour permettre l'allongement ultérieur des stations, dont la longueur est aujourd'hui limitée à 35 m, pour y recevoir des rames longues. Une étude complémentaire pour déterminer les possibilités d'allonger les stations existantes nous semble aussi nécessaire dans le cadre de ce projet.

A propos du Site de Maintenance et de Remisage

Une réflexion sur le même thème est nécessaire à propos de l'adaptation et de l'extension du Site de Maintenance et de Remisage de Villetaneuse ». (obs@46)

Questions :

1. *Dans le dossier d'enquête, vous évoquez un risque de sur-fréquentation dans certaines sections du tracé et indiquez que « des mesures d'accompagnement devront être envisagées dans les prochaines phases d'étude ». Pouvez-vous préciser ?*
2. *Quelles mesures conservatoires avez-vous prévues pour adapter la capacité du matériel dans le cas d'une surfréquentation ?
Quelle réponse pouvez-vous apporter aux mesures conservatoires évoquées par la FNAUT ?*

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 8 : Divers

Ce thème regroupe les observations n'entrant pas directement dans les différents thèmes précédents, mais en lien toutefois avec l'enquête.

- *Information du public et mise à disposition des documents de l'enquête*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par des questions de la commission d'enquête

Outre la communication règlementaire de parution dans les journaux et d'affichage en mairie et sur le tracé, Ile-de-France mobilités a mis en œuvre plusieurs modalités complémentaires d'information, notamment, une synthèse du dossier et l'a fait diffuser auprès des riverains directement concernés.

Il apparaît toutefois que la diffusion tardive du document, voire sa non-distribution ait peut-être limité la participation. Des riverains du quartier Bel Air ont ainsi mentionné une réception de la synthèse le jour-même ou le lendemain de la réunion publique. D'autres ont dit n'avoir rien reçu.

« le support "Dossier d'information a été mis dans les boîtes aux lettres le jour même de la réunion... d'où la faible participation. » Obs 1 sur le registre de Saint-Denis

Par ailleurs, les conditions de mise à disposition dans certains lieux d'enquête ne favorisaient pas la consultation des documents : *« Il est difficile de consulter le dossier dans un espace si petit. Impossible de déplier le projet les documents. »* Obs 1 sur le registre de Villetaneuse.

Question :

Pouvez-vous rappeler les modalités de communication complémentaire mises en place pour cette enquête et en particulier celles concernant la distribution des synthèses du dossier ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Jardin partagé Cristino Garcia*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les membres de l'association gérant le jardin partagé Cristino Garcia se sont manifestés pour faire part de l'importance des activités proposés dans ce cadre et de leur souhait de pouvoir poursuivre sur un nouveau terrain en raison de l'importance du lien social créé et de sa contribution à la biodiversité en ville.

« Je suis membre de l'association qui gère le jardin partagé à l'angle des rues Murger et Christo Garcia qui se trouve sur le trajet du tram.

Je viens pour prendre contact avec la commission pour nous faire connaître et faire connaître notre désir de continuer à faire partie du quartier et à faire partie du projet de réaménagement de ce quartier, de notre désir de continuer à exister peut-être autre part dans le quartier, en espérant que la municipalité de Saint-Denis et Plaine commune qui s'étaient investis dans la création de ce jardin aient la volonté de nous trouver un nouveau terrain dans l'intérêt de la vie sociale, écologique et économique de ce quartier. » Obs 2 du registre de Saint-Denis

Question :

Pouvez-vous rappeler l'historique de ce jardin ? Une relocalisation à proximité est-elle envisageable et selon quels délais ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Enquête de mise en compatibilité du document d'urbanisme de Plaine Commune

Ce thème n'a pas fait l'objet d'observation particulière et la commission d'enquête n'a pas de questions à formuler sur le dossier.

Procès-verbal établi le 4 juillet 2024

Pour la commission d'enquête :



Marie-Claire Eustache

Présidente de la commission d'enquête



Sylvaine Frézel

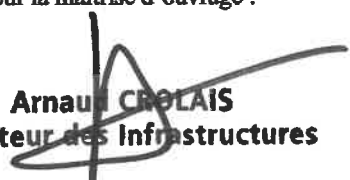
Membre Titulaire



Roberto Peli

Membre titulaire

Pour la maîtrise d'ouvrage :



Arnaud CHOLAIS
Directeur des Infrastructures

en deux exemplaires originaux, dont un remis en mains propres le 4 juillet 2024 à la maîtrise d'ouvrage