

2009

Prolongement du Tramway T1 de Noisy-le-sec à Val-de-Fontenay

BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

Du 3 novembre au 30 décembre 2008





prolongement du tramway DE NOISY-LE-SEC À VAL DE FONTENAY

NOISY-LE-SEC

ROMAINVILLE

MONTREUIL

ROSNY-SOUS-BOIS

FONTENAY-SOUS-BOIS





Prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay

Synthèse

La concertation sur le prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay s'est déroulée du 3 novembre au 31 décembre 2008, dans les communes traversées par le projet, sous l'égide de Michel GAILLARD, garant nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Cette synthèse présente les principaux éléments retranscrits dans le compte rendu de la concertation. Ces éléments s'articulent selon le plan suivant :

- **Rappel du contexte**
- **Le déroulement général de la concertation**
- **La perception des modalités retenues pour la concertation**
- **L'opportunité du projet**
- **Le tramway et la ville**
- **La perception des 3 tracés à Noisy-le-Sec**
- **Les conditions de la réussite**
- **Les sites à enjeux spécifiques**

Rappel du contexte

Après une première concertation en 2001, puis une deuxième en 2005 relative aux enjeux spécifiques à Noisy-le-Sec, le STIF a saisi la Commission nationale du débat public qui a décidé qu'une concertation serait menée sur le projet, sous l'égide d'une personnalité indépendante, Michel Gaillard.



Des éléments complémentaires ont été soumis à cette nouvelle concertation sur le prolongement du T1 à l'Est et ont permis d'enrichir le débat ; il s'agit :

- des informations concernant Noisy-le-Sec, issues :
 - o des études urbaines et économiques relatives aux trois tracés proposés,
 - o des études techniques sur l'aménagement du pôle gare,
- des informations issues des études sur les conditions de mise en place d'un matériel roulant de nouvelle génération.

Le déroulement général de la concertation

Afin d'associer le plus largement possible la population au débat, un dispositif participatif important a été mis en œuvre sur une durée relativement longue (proche de deux mois). Des **réunions publiques** et des **expositions** ont été organisées dans chacune des villes. Des **registres** et un **site Internet** ont été mis à la disposition de ceux qui souhaitaient contribuer à la concertation. 121 000 dépliants ont été distribués dans les bus de la RATP et dans les mairies des communes concernées. Le Journal de la concertation, avec trois numéros, dont un consacré aux contributions des acteurs, a été distribué à plus de 75 000 exemplaires (107 185 exemplaires pour le 1er numéro annonçant la concertation).

Des **moyens supplémentaires ont été déployés sur la commune de Noisy-le-Sec**, où trois tracés étaient soumis au débat. Ainsi, une permanence tenue par le garant, une réunion publique supplémentaire, trois visites de terrain et trois ateliers thématiques y ont été organisés.

Les chiffres de la concertation :

- . En moyenne entre 50 et 300 participants aux réunions publiques et entre 30 et 50 participants aux ateliers
- . 268 avis sur les registres, dont quelques textes cosignés et 1 pétition
- . 186 avis sur le site Internet
- . 7131 consultations du site Internet
- . 13 visites à la permanence du garant

La perception des modalités retenues pour la concertation

Le public s'est exprimé sur les objectifs, les enjeux et les modalités de cette nouvelle phase de concertation. On a ainsi souligné la **qualité de la concertation** au regard notamment, du rôle du garant et des modalités mises en place, avec des outils de communication innovants, et des débats fidèlement retranscrits. La mise en débat des études complémentaires menées depuis 2005 a été appréciée par les participants. En outre, les groupes de travail et les visites de



terrain (insertion du tramway) organisés à Noisy-le-Sec ont permis d'approfondir de nombreuses thématiques qui étaient mises à l'étude.

Néanmoins, certains regrettent que la démarche de concertation en groupes de travail n'ait pas été étendue à des quartiers excentrés de Noisy-le-Sec et ne se soit pas déroulée sur un temps plus long.

Par ailleurs, certains ont remis en cause l'intérêt d'une nouvelle phase de concertation et ont estimé qu'élargir le débat aux autres projets de transport en commun du secteur aurait été intéressant.

L'opportunité du projet

Le public s'est exprimé sur le fond du projet : son opportunité, son coût et le tracé à privilégier à Noisy-le-Sec. Les avis favorables expriment leur impatience de voir se réaliser un projet qui, selon eux, assurera une meilleure desserte de banlieue à banlieue, tout en offrant un moyen de transport de proximité. Quant aux oppositions, elles portent principalement sur les nuisances que le projet peut engendrer, sur le choix du mode de transport (pertinence du tramway par rapport au métro par exemple), et sur le choix du tracé à Noisy-le-Sec (avantages et inconvénients des trois tracés présentés).

Bien que le projet soit attendu avec impatience par une large partie de la population, de l'inquiétude, voire du scepticisme, se sont exprimés quant à sa réalisation effective, au vu du coût annoncé, des difficultés budgétaires des collectivités et de la crise économique.

Les opposants suggèrent que l'investissement qu'il représente soit accordé à d'autres projets prioritaires (logement, emploi, autres moyens de transport). Des précisions sont demandées sur la prise en charge du coût des aménagements connexes (répercussion sur les impôts locaux) et sur la répartition du financement du projet (entre l'Etat, les collectivités...).

Le projet de prolongement du tramway correspond à un transport de rocade. Dès lors, il est vu comme un **moyen de relier des pôles de banlieue** entre eux en favorisant les déplacements des usagers des transports en commun, et en incitant le report modal des captifs de la voiture particulière vers les transports en commun. Enfin, il permettra, selon ses partisans, d'améliorer la desserte des commerces.

Toutefois, certains appellent à un renforcement des **dessertes radiales** comme le RER E (avec son tronçon en rocade qui relie Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay), qu'ils jugent **plus rapides et plus efficaces**.



Les défenseurs des transports de rocade se divisent sur le mode de transport adapté à ce type de parcours. Pour certains, le **tramway** représente **l'avenir des transports de proximité** car il est peu polluant et il favorise le report modal. D'autres lui préfèrent le **métro, plus rapide et souterrain**, et proposent le projet d'Arc Express (appelé aussi Métrophérique) comme alternative au projet.

L'impact du tramway sur le **réseau de bus** existant est un sujet de préoccupation récurrent. Nombreux sont ceux qui, arguant du fait que le bus 105 est arrivé à saturation et est devenu incapable d'assurer sa mission dans de bonnes conditions, estiment qu'il est urgent de le remplacer par un mode de transport plus performant, comme le tramway. D'autres, au contraire, pensent que moderniser la ligne (et le réseau de bus dans son ensemble) permettrait d'offrir un service équivalent au tramway, mais avec l'avantage d'être moins coûteux et avec moins d'impacts sur Noisy-le-Sec.

La **complémentarité des modes de transports** est toutefois mise en avant par beaucoup, car elle permet, à leurs yeux, de répondre aux diverses échelles de desserte (de proximité, de pôle à pôle). Ainsi, certains participants sont favorables à l'ensemble des projets de transport en commun prévus dans l'Est parisien (prolongement du T1, des lignes de métro 11, 9 et 1, création d'Arc express...). Cette complémentarité n'exclut pas une hiérarchisation dans le temps des projets dans une vision plus globale et un traitement soigné des **interconnexions**. En outre, le **prolongement de la ligne de métro 11**, a été largement évoqué, tantôt comme plus prioritaire que le tramway, tantôt comme un projet complémentaire urgent.

Le tramway et la ville

Le tramway est perçu comme un moyen non seulement de **développer l'urbanisation** (création de nouveaux quartiers, desserte de quartiers isolés) ou de **requalifier le tissu urbain existant**, mais aussi de stimuler **l'économie locale** (redynamise l'activité commerciale, attire des emplois).

A contrario, il apparaît pour certains comme une **menace potentielle pour le tissu urbain existant** et les commerces voisins (dénaturation du paysage urbain, accélération du déclin économique), l'évolution du quartier du Petit Noisy à Noisy-le-Sec servant à illustrer cette crainte, certains habitants de l'avenue Gallieni faisant état de **bruits ou de vibrations** gênantes et d'une **fragilité commerciale** actuelle qu'ils imputent au passage du tramway. Le projet de prolongement apparaît pour certains comme une nouvelle occasion de réfléchir à l'amélioration de l'aménagement de cette section du tracé existant, aménagement déjà modifié par la ville en 2007.



La perception des trois tracés à Noisy-le-Sec

Parmi les choix fondamentaux, **la question du tracé à Noisy-le-Sec** a été largement débattue. Les **tracés Jaurès et dissocié Jaurès-Michelet** comportent certains points communs. S'ils sont, pour beaucoup, la meilleure solution pour **requalifier le centre-ville** et assurer une desserte rapide et efficace, ils contribueraient, pour d'autres, à **pénaliser le centre-ville** de Noisy-le-Sec en bouleversant ses modes de fonctionnement (commerces, livraisons, stationnement, sécurité).

La piétonisation possible de la rue Jean Jaurès, dans le cadre du tracé Jaurès, est perçue de façon positive car elle améliorerait le commerce et la qualité de vie. Le réseau de bus, de plus, pourrait être redéployé autour de l'axe Jaurès et ainsi mieux desservir les quartiers périphériques. Toutefois, ce tracé fait l'objet de craintes qui portent principalement sur **l'étroitesse de la rue Jean Jaurès**, les **impacts sonores**, les **vibrations**, les risques d'**embouteillages**, la cohabitation entre les différents modes de circulation, le devenir des **commerces** et l'impact visuel, contraintes vis-à-vis desquelles une qualité des aménagements est très largement réclamée.

Pour le **tracé dissocié Jaurès-Michelet**, on souligne le **rayonnement** important qu'il génère. Il apparaît ainsi pour certains comme un **compromis** entre requalification et préservation du centre-ville. Il est cependant décrié par d'autres car il n'offre qu'une **desserte partielle** sur les portions où le tramway circule en sens unique et remet en question le plan de stationnement, notamment boulevard Michelet. De plus, la phase des travaux inquiète des riverains autant que le passage du tramway.

Les défenseurs du **tracé Ouest**, quant à eux, mettent en avant la possibilité de **desservir une zone d'activités** isolée et la future base de loisirs et de plein air. Il est perçu comme un moyen d'**étendre le centre-ville** de Noisy-le-Sec, en favorisant l'implantation de nouvelles entreprises et la construction de nouveaux logements. Toutefois, ce tracé est critiqué au regard de son coût supérieur et de la pertinence même de la desserte d'une zone d'activités. D'autre part, les riverains s'inquiètent du nombre d'**expropriations** et des aménagements lourds qui seront nécessaires à sa réalisation.

Quelques propositions de **tracés alternatifs** ont également été esquissées : tracé Ouest bis (par les rues de Verdun et E. Durin), double sens sur le boulevard Michelet, etc...

Enfin, le **tronçon commun aux trois tracés**, sur la commune de Noisy-le-Sec, soulève des interrogations. La pente importante rue Anatole France suscite des craintes quant à l'**accessibilité** des personnes à mobilité réduite, là où les stations sont assez espacées (de 800 mètres, au plus). Par ailleurs, la **constitution du sous-sol** notamment dans le secteur du carrefour de la Vierge amène des questions.



L'amélioration de la prise en compte des circulations douces dans les principes d'aménagement est soulignée à plusieurs reprises.

Enfin, le tramway est l'occasion, pour de nombreux participants, de repenser **l'embellissement et l'agrandissement de la gare de Noisy-le-Sec**. Les habitants et élus souhaitent un pôle gare moderne et attractif. Certains estiment que l'image de celui présenté avec le tracé Ouest pourrait être mise en œuvre dans le cas des autres tracés. La couverture des voies permettrait en effet à leurs yeux de créer une esplanade vivante et de favoriser l'émergence d'emplois par la création de locaux d'activités.

Les conditions de la réussite

Ceux qui reconnaissent l'opportunité du projet soulignent les **améliorations** que le tramway doit apporter (desserte, confort, régularité...) par rapport aux autres modes de transport existants sur le territoire, et formulent un niveau d'ambition à avoir, éventuellement par la mise en œuvre de caractéristiques innovantes (matériel roulant, alimentation, traitement des nuisances).

Ainsi, les participants exigent du tramway qu'il soit accessible à tous et portent une attention particulière à l'emplacement des stations et des équipements desservis.

La mise en place d'un **matériel roulant de dernière génération**, c'est-à-dire récent et moderne, fait **consensus**. Ce matériel doit s'accompagner d'un système d'alimentation électrique à **l'impact paysager réduit** (caténaires, fils), et d'aménagements **limitant les nuisances sonores, vibratiles** et visuelles.

Par ailleurs, les nuisances liées aux travaux ou à un entretien insuffisant font également l'objet d'inquiétudes voire de demandes de compensations (indemnisations).

La question de la **restitution des places de stationnement** apparaît comme une question primordiale, qu'il faudrait traiter tant pour les automobilistes que pour la sécurité des piétons mais aussi dans le but de ne pas pénaliser les commerces.

Il est demandé qu'une attention particulière soit portée au **traitement des cyclistes** et, de manière générale, à la cohabitation entre le tramway et les autres véhicules ainsi qu'aux reports de circulation sur les axes adjacents.



Les sites à enjeux spécifiques

Plus spécifiquement, certains sites ont fait l'objet de remarques et interrogations.

A l'intersection des communes de Noisy-le-Sec et de Romainville, la **Place Carnot** constitue un enjeu d'aménagement important où l'insertion du tramway doit s'examiner au regard du **pôle multimodal** à venir, notamment pour l'interconnexion avec le **prolongement tant attendu de la ligne 11 du métro**. A Romainville encore, le **franchissement de l'autoroute A3** est pour certains l'occasion d'engager un réaménagement complet de cet espace. A Montreuil, nombreux sont ceux qui refusent la création d'une tranchée **rue des Ruffins** pour permettre le passage du matériel roulant existant (ne supportant pas les pentes importantes) et demandent ainsi son renouvellement anticipé. On craint par ailleurs que la rue ne se transforme en axe de circulation majeur sans bénéficier de protection phonique adaptée. Dans cette même commune, le secteur des **Murs à Pêches** apparaît particulièrement sensible et devrait bénéficier d'une mise en valeur appropriée s'il venait à accueillir le site de maintenance et de remisage de la ligne T1. Les variantes d'insertion permettant le **franchissement de l'A 86 suscitent des demandes de précisions et** doivent aussi faire l'objet d'un aménagement de qualité, sans négliger les secteurs avoisinants (notamment en termes de circulation). **L'implantation de la station Faidherbe et l'arrivée à Val-de-Fontenay** font également l'objet de quelques remarques et interrogations.

*

Au final, même si une opposition significative s'est manifestée à Noisy-le-Sec, nombreux sont ceux qui apportent un **soutien actif au projet**, et perçoivent en premier lieu ses **impacts positifs, en termes d'usages, sur l'économie locale, de développement durable** (diminution de la circulation automobile, notamment). Les **demandes**, que l'opportunité du projet soit contestée ou non, portent principalement sur **l'insertion du tramway dans le tissu urbain, l'aménagement du pôle gare** de Noisy-le-Sec, et la qualité du **matériel roulant**.



SOMMAIRE

Introduction

PARTIE I : DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

1. Périmètre
2. Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges
 - Annoncer la concertation
 - S'informer
 - Echanger, contribuer
 - Les outils spécifiques à Noisy-le-Sec

PARTIE II : SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS ET DEBATS

1. Evaluation de la concertation par le public
 - 1.1. L'utilité de la concertation : enjeux et objectifs
 - 1.2. La qualité de la concertation
 - 1.3. Les garanties pour la suite
2. Les choix fondamentaux
 - 2.1. L'opportunité du projet
 - L'enjeu du transport de rocade
 - L'enjeu du report modal
 - L'enjeu du maillage
 - L'enjeu urbain et économique
 - 2.2. Le coût et le financement du projet et son calendrier
 - Coût global du projet
 - Répartition du financement
 - La question de l'équité de traitement entre les territoires
 - Le calendrier
 - 2.3. Le tracé envisagé à Noisy-le-Sec
 - Les deux tracés du centre ville
 - Le tracé Jaurès : avantages et inconvénients
 - Le tracé Jaurès-Michelet : avantages et inconvénients
 - Le tracé Ouest : avantages et inconvénients
 - Tronçon commun aux trois tracés, du Carrefour de la Vierge à la Place Carnot
 - Les tracés alternatifs (dont le Ouest bis)



3. L'offre de transport

3.1. La desserte

- La régularité
- Les lieux clés à desservir
- L'emplacement des stations
- L'accessibilité PMR
- Les tarifs

3.2. Le matériel roulant

- Le renouvellement du matériel roulant
- Un matériel esthétique et silencieux

3.3. L'alimentation électrique

4. L'insertion du tramway et les aménagements connexes

4.1. Le traitement des nuisances

- Les nuisances sonores et vibratiles
- Le traitement de la plate-forme
- Impact sur la valeur des biens immobiliers
- Travaux et entretien

4.2. L'impact sur la circulation

- Le plan de circulation
- Le stationnement

4.3. Les expropriations

4.4. Le pôle d'échanges à Noisy-le-Sec

4.5. Le T1 au Petit Noisy

- L'impact du tramway sur le quartier
- ce qu'il ne faut pas faire

4.6. Les sites à enjeux spécifiques

- La place Carnot
- Le franchissement de l'A3
- L'A186
- Le site des Murs-à-Pêches
- Le secteur des Ruffins
- Le franchissement de l'A86
- la station Faidherbe
- L'arrivée à Val-de-Fontenay

Annexes



Introduction

Le présent bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation préalable, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme et au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement, concertation menée sur le projet de prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay du 3 novembre au 30 décembre 2008.

- Le projet

Le prolongement du T1 constitue l'une des sections du projet de rocade complète en tramway en proche couronne. Son objectif est d'améliorer la desserte des communes traversées, de renforcer le maillage du réseau de transports en commun existant et à venir et de répondre plus efficacement aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue. Ainsi, si le projet est poursuivi, 7,7 km à 8,2 km et 13 à 15 nouvelles stations viendront s'ajouter à la ligne existante, selon le tracé retenu à Noisy-le-Sec. Le temps de trajet visé entre Noisy-le-Sec et Fontenay-sous-Bois est d'environ 25 minutes.

40 000 voyageurs sont attendus chaque jour sur le prolongement de la ligne, grâce à la fréquence et la régularité du mode tramway. Ils bénéficieront des correspondances qu'offrira le T1 avec les lignes de RER, de bus et de métro existants ou à l'étude.

Le projet s'accompagne d'un réaménagement des espaces publics traversés et d'une restructuration du réseau de bus. Par ailleurs, les communes concernées auront l'opportunité d'étudier des projets d'urbanisme en lien avec ce projet.

- Les précédentes étapes de la concertation (de 2001 à 2008)

Suite à une **période de concertation réalisée en 2001** sur les cinq communes concernées par la liaison de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay (Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois), un **schéma de principe** a été élaboré sur l'ensemble du linéaire. Il proposait un tracé dissocié dans le centre de Noisy-le-Sec.

Le 10 octobre 2002, le Conseil du STIF a approuvé ce dossier pour la seule section allant de Noisy-le-Sec à Montreuil Théophile Sueur (Murs à pêches), et désigné des maîtres d'ouvrage (le Conseil général de Seine-Saint-Denis coordinateur pour l'aménagement des voiries et la RATP pour le système de transport) afin de conduire l'enquête publique et d'établir le dossier d'avant-projet.

Début **2003**, la nouvelle équipe municipale de Noisy-le-Sec a souhaité un réexamen des dispositions d'insertion relatives à sa commune.

De **nouvelles études, menées en 2004 et 2005, sous l'égide du STIF**, ont porté sur la recherche de variantes de tracé à Noisy-le-Sec. Un comité de pilotage a permis à Noisy-le-Sec de contribuer aux orientations prises. Les études ont abouti à la **proposition de deux tracés** (Jaurès et Ouest) alternatifs au tracé du schéma de principe (Jaurès-Michelet). Ces deux tracés ont été présentés au public lors d'un complément de concertation qui s'est déroulé en septembre 2005.



- **Le contexte réglementaire et institutionnel pour cette nouvelle phase de concertation**

Suite à ces études, le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) a été réalisé en 2006**, dans le but de **saisir la Commission nationale du débat public (CNDP)**. Celle-ci a décidé en décembre 2006 qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de prolongement de la ligne de tramway. Elle a recommandé au STIF d'ouvrir une **nouvelle phase de concertation**, en particulier sur la partie du projet située dans la commune de Noisy-le-Sec, sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle a nommée, Michel GAILLARD, garant de cette concertation.

- **Les objectifs de la concertation**

La concertation sur le projet de prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay s'est tenue sur le territoire des cinq communes traversées par le tracé : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, avec une population totale de **241 800 habitants**. Le débat a mobilisé davantage de moyens sur la commune de Noisy-le-Sec (qui compte 38 600 habitants) où trois tracés sont proposés.

La concertation avait pour objectifs principaux :

- d'**informer** sur le projet, les habitants, élus, acteurs associatifs et économiques des communes traversées ;
- d'**échanger** avec ces derniers afin d'écouter leurs avis et d'enrichir le projet.

C'est pourquoi le STIF a défini, en accord avec le garant et les partenaires (les 5 communes concernées, la Région, l'Etat, les Conseils généraux de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne, et la RATP), un dispositif de dialogue avec le public qui soit adapté et cohérent avec ces objectifs.



PARTIE I

DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

1. Périmètre

La concertation s'est déroulée sur les 5 communes concernées par le tracé : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, en Seine-St-Denis, et Fontenay-sous-Bois dans le Val de Marne.

Concernant plus précisément la diffusion des documents d'information (voir ci-dessous) l'ensemble des Noiséens, soit 38 600 habitants, ont été concernés. En outre, une bande de 400 mètres de part et d'autre du tracé a été délimitée dans les quatre autres communes du tracé, réunissant ainsi 9 000 Romainvillois, 20 000 Montreuillois, 18 000 habitants de Rosny-sous-Bois et de Fontenay-sous-Bois. Au total, ce sont **85 600 habitants** qui ont été concernés par la concertation autour du projet de prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay.

2. Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges

Annoncer la concertation

La concertation a été annoncée par un communiqué de presse diffusé dans la presse locale et régionale (*Le Parisien*, *20minutes*, *France Bleu Ile-de-France*, *Le Moniteur*, *Le Post*, etc.), ainsi que par une annonce légale diffusée dans *Le Parisien 93*, *L'Humanité* et *Libération*.

Les **magazines municipaux** et départementaux ont également relayé l'information :

- "Ici Noisy", deux articles en novembre 2008 et en janvier 2009
- "Tous Montreuil", un article en décembre 2008
- "Le Journal de Romainville", un article en janvier 2009
- "Rosny Mag", un article en décembre 2008
- "Fontenay ma ville", un article en janvier 2009
- « Seine-Saint-Denis, le Magazine », un article en novembre 2008

Une **campagne d'affichage** a été menée dans les transports en commun et dans les villes concertées (selon quatre formats d'affiches) :

- 2994 affiches génériques (qui présentent le projet dans son ensemble)
- 685 affiches spécifiques à Noisy-le-Sec

Un **site Internet dédié** à la concertation, www.t1est.fr, a été mis en ligne le 3 novembre. Il a reçu 7131 visites, dont 4766 provenant de visiteurs différents, entre le 3 novembre et le 31 décembre 2008, date de clôture des dépôts d'avis. Entre le 1^{er} et le 12 janvier 2009, le site a reçu 523 visites supplémentaires dont 398 de visiteurs différents.



S'informer

Tout au long de la concertation, les habitants ont pu s'informer à travers des **dépliants d'information** distribués dans les mairies et dans les bus de la RATP.

- Bus RATP, 110 000 dépliants
- Mairie de Romainville, 2000 dépliants
- Mairie de Fontenay-sous-Bois, 2000 dépliants
- Mairie de Rosny-sous-Bois, 2000 dépliants
- Mairie de Montreuil, 4000 dépliants
- Mairie de Noisy-le-Sec, 1000 dépliants.

Un **journal** a été diffusé afin d'informer la population sur les modalités et enjeux de la concertation, et de mettre en valeur les paroles d'acteurs (Journal n°2). Le Journal n°1, qui annonçait la concertation a été diffusé à un plus grand nombre d'exemplaires de manière à mobiliser et informer de manière la plus large possible les habitants.

- Au total, **le Journal n°1 a été diffusé à 107 185 exemplaires**. Il a été déposé dans les boîtes aux lettres de tous les Noiséens, dans celles des habitants des quatre autres communes concernées dans un rayon de 400 mètres autour du tracé et dans celles des commerçants. Il a également été mis à disposition du public lors des réunions publiques.
- Le **Journal n°2** a été diffusé de la même manière, à **78 185 exemplaires**, à l'exception cette fois des boîtes aux lettres des commerçants. Il a en outre été mis à disposition du public lors de la réunion de clôture des débats à Noisy-le-Sec.
- Le **Journal n°3** a été diffusé à **76 185 exemplaires** sur le même mode que le précédent (moins d'exemplaires car il n'a pas été distribué aux réunions publiques, toutes achevées lors de sa parution).

Un **dossier de concertation** de 90 pages fournissait des informations plus précises sur le projet. 2000 exemplaires ont été distribués aux différents partenaires du projet, au public lors des réunions publiques et des ateliers urbains. 150 exemplaires étaient à disposition dans chaque mairie. Des annexes¹ à ce dossier de concertation, disponibles dans les mairies et téléchargeables sur le site Internet, reprenaient les dossiers et les rapports d'études techniques relatifs à ce projet.

N.B Les riverains qui n'ont pas pu assister aux réunions publiques ont pu accéder aux **comptes-rendus** mis en ligne après réunion.

Le site Internet a mis en place un système de Foire aux Questions (FAQ) avec des questions types (identifiées lors des différentes étapes de la concertation) et des réponses élaborées par le STIF.

¹ Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales, DOCP (STIF, 2006) et Etudes complémentaires sur les variantes de tracé à Noisy-le-Sec, les enjeux urbains (Saunier&Associés, Pivadis, Ecodev, 2008) et le matériel roulant (RATP, 2008).



Plusieurs **expositions publiques** ont été organisées lors des six réunions publiques, et dans les lieux suivants :

- Les mairies des cinq communes concernées par le projet
- La Préfecture d'Ile-de-France
- La Préfecture de Seine-Saint-Denis
- La Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
- La Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Saint-Denis
- Le Conseil Général du Val-de-Marne
- Le hall de la gare du RER E à Noisy-le-Sec
- Le hall de la gare des RER A et E à Val-de-Fontenay
- Le hall de la Maison de la RATP

Echanger, contribuer

Six **réunions publiques** réparties dans les communes du tracé (une à Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, deux à Noisy-le-Sec), et animées par le garant, ont permis aux riverains **d'échanger et de contribuer** à la concertation :

- La réunion **d'ouverture à Noisy-le-Sec, le 12 novembre 2008** a duré trois heures et demie et a rassemblé 300 personnes.
- La réunion publique de **Montreuil, le 2 décembre 2008** a duré deux heures et a rassemblé 150 personnes.
- La réunion publique de **Fontenay-sous-Bois, 9 décembre 2008** a duré une heure et demie et a rassemblé 50 personnes.
- La réunion publique de **Rosny-sous-Bois, le 11 décembre 2008** a duré une heure et demie et a rassemblé 60 personnes.
- La réunion de **restitution à Noisy-le-Sec, le 17 décembre 2008** a duré quatre heures et a rassemblé 250 personnes.
- La réunion publique de **Romainville, le 18 décembre 2008**, a duré une heure et demie et a rassemblé 100 personnes.

Des **fiches questions** ont été rédigées par des participants lors de chaque réunion publique :

- 20 à la réunion du 12/11/08 à Noisy-le-Sec
- 27 à la réunion du 02/12/08 à Montreuil
- 5 à la réunion du 09/12/08 à Fontenay-sous-Bois
- 5 à la réunion du 11/12/08 à Rosny-Sous-Bois

5 à la réunion du 18/12/08 à Romainville

Elles étaient relayées par la présence de **registres** en mairie (également accessibles lors des réunions publiques).

268 avis ont été déposés sur ces registres, répartis sur les cinq communes du tracé :

Villes	Nombre d'avis déposés
Noisy-le-Sec	144
Romainville	1
Rosny-sous-Bois	3
Montreuil	5
Fontenay-sous-Bois	115



Les habitants pouvaient en outre déposer des **avis sur le site Internet** et envoyer des **courriers au garant**. Ce dernier a reçu 10 courriers et quatre courriels.

186 avis ont été déposés sur le site Internet entre le 3 novembre et le 31 décembre 2008.

Au total, ce sont **468 avis** qui ont été comptabilisés, entre les registres, le site Internet et les courriers envoyés au garant.

Par ailleurs, des contributions collectives ont été recueillies dont :

- une pétition de Noiséens intitulée « le tracé Jaurès est une chance pour Noisy » recueille 102 signatures et indique notamment que « seule la piétonisation de la rue Jaurès sur 400m permettra vraiment le redémarrage du commerce à Noisy avec un centre-ville plus beau, plus gai, plus attractif, plus agréable. »
- des textes communs notamment :
 - d'un père de famille, qui associe sa femme et ses 9 enfants dans un avis formulé sur Internet, qui considère, du fait des transports existants, que le prolongement n'est pas nécessaire surtout sur le bd Michelet,
 - un texte (4 signatures) demandant de « mettre ce chantier en route au plus vite » avec le tracé Jaurès à Noisy-le-Sec qui apparaît comme « le plus logique ... et d'engager simultanément les prolongements des lignes 9 et 11 du métro ».
 - un texte (4 signatures) de Noiséens qui indique « qu'un tramway par la rue Jaurès ne leur apporterait rien de plus, mais détruirait irrémédiablement le centre-ville »... ,
 - un texte (3 signatures) « contre le passage du tramway rue Jean Jaurès »...
 - un texte (3 signatures) selon lequel « le tracé dissocié Jaurès Michelet constitue un bon compromis »...
 - ...

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris-Seine-Saint-Denis et six associations ont répondu à un **appel à contributions**, lesquelles ont été publiées dans le **Journal n°2 de la concertation**. Les associations sont les suivantes :

- Vivre bien à Noisy sans le tram
- Noisy Avenir
- Un T1 nommé désir
- Tram-Non
- Association ADTC Est Parisien
- Association des Usagers du Transport Ile-de-France

Les outils spécifiques à Noisy-le-Sec

Des outils spécifiques de concertation ont été mis en œuvre à Noisy-le-Sec, pour tenir compte des objectifs de la concertation (voir ci-dessus). Ce dispositif devait permettre d'écouter les attentes des Noiséens, d'échanger et d'approfondir les sujets clés. Des rencontres en groupe plus restreint sur une durée longue (de deux à quatre heures à chaque fois) ou des modalités proches du terrain ont été privilégiées, à savoir des visites de terrain et des groupes de travail.



Une visite de terrain pour chacun des tracés a été organisée :

- La visite du tracé Jaurès a rassemblé une centaine de personnes le 15 novembre 2008 et a duré trois heures et demie.
- La visite du tracé dissocié Jaurès-Michelet a rassemblé une soixantaine de personnes le 22 novembre 2008 et a duré deux heures et demie.
- La visite du tracé Ouest a rassemblé une soixantaine de personnes le 29 novembre 2008 et a duré trois heures.

Cette dernière a commencé par un **retour sur la rue Gallieni** (où passe déjà le tramway), à la demande des habitants, dans le but de commenter également l'existant.

Les visites ont fait l'objet de **comptes-rendus** mis en ligne sur le site internet, suite à la prise de note réalisée par l'équipe de C&S Conseils, assistant du STIF.

Les visites ont permis de recueillir une image du territoire « vécu », de partager les préoccupations et les attentes pour l'insertion du tramway dans le tissu urbain.

- Trois **groupes de travail**, destinés aux représentants des conseils de quartiers et des associations, ainsi qu'aux élus ont permis aux participants d'échanger plus précisément sur les thèmes suivants : L'atelier « Mobilité » a rassemblé une cinquantaine de participants le 19 novembre 2008. L'atelier « Ville et tramway » a rassemblé une quarantaine de participants le 26 novembre 2008. L'atelier « Insertion urbaine du tramway et matériel roulant » a rassemblé une trentaine de participants le 4 décembre 2008.

L'**animation** de ces ateliers était assurée par l'équipe de C&S Conseils.

Les ateliers ont fait l'objet de **comptes-rendus** mis en ligne sur le site internet.

A travers ces rencontres, les maîtres d'ouvrage ont ainsi pu **apporter des réponses** aux interrogations des participants et **enrichir leur propre approche du projet**.

Des **permanences assurées par le garant** ont eu lieu les mardis 18 novembre et 25 novembre, de 17h00 à 19h30, ainsi que le samedi 6 décembre de 9h30 à 12h00 afin d'élargir la palette des moyens d'expression mis à la disposition des habitants. Au total 13 personnes, habitant Noisy-le-Sec, se sont présentées lors de ces permanences.

Une **réunion publique de clôture** s'est tenue à Noisy-le-Sec le 17 décembre 2008, dans le but de rendre compte de l'ensemble des outils spécifiques de la concertation mis en place dans la commune.



PARTIE II

SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS ET DEBATS

Préambule

La présente synthèse se fonde sur l'analyse **des différentes contributions au débat** :

- dans les cinq communes concernées : prises de parole et fiches-questions écrites en réunions publiques, registres en mairie, avis sur le site Internet, contributions publiées dans le Journal n°2 de la concertation ;
- dans la commune de Noisy-le-Sec : visites de terrain, groupes de travail, permanences du garant.

La **méthode** retenue pour l'analyse de ces débats et avis se veut la plus exhaustive possible.

Au préalable, il paraît important de préciser que :

- ce compte rendu **retrace essentiellement les avis du public**. Lorsque cela apparaît nécessaire les éléments de réponse fournis par la maîtrise d'ouvrage sont repris sous forme d'un encadré situé en fin de chapitre, sachant que l'argumentation précise figure dans les différents comptes rendus mis en annexe;
- le compte rendu se fonde sur une **analyse qualitative des débats** ;
- **les Noiséens**, qui se sont exprimés également sur des sujets transversaux, ont eu, à travers le dispositif spécifique mis en place dans leur ville, un plus large espace pour s'exprimer ; ceci créant de fait, une pondération plus forte de leurs arguments vis-à-vis de ceux du public des communes voisines ;
- enfin, **la parole du public**, hormis celle des élus, **n'a pas été personnalisée**.

Le compte rendu s'articule autour de quatre sous-parties :

- **l'évaluation de la concertation par le public** ;
- les **choix fondamentaux** du projet ;
- **l'offre de transport** proposée ;
- les **points d'insertion et aménagements connexes**.



1. Evaluation de la concertation par le public

Le public s'est exprimé sur l'objet et l'enjeu de cette nouvelle phase de concertation, la qualité des modalités mises en place, les garanties de cette concertation pour l'avenir du projet.

1.1. L'utilité de la concertation : enjeux et objectifs

Le principe de concertation

La **sincérité de la concertation**, qui traduit la « *volonté des responsables du projet de prendre en compte l'avis des habitants* » est appréciée ; certains « *remercient les acteurs de la concertation d'avoir permis à chacun des Noiséens de s'exprimer sur le projet* ». D'autres estiment au contraire que, le projet est mené « *sans consultation véritable* », « *vous proposez trois tracés, sachant pertinemment lequel vous voulez imposer* ». Il est regretté que la rubrique du Journal n°1 ne présente pas l'opinion de l'opposition sur « *ce qui existait avant la majorité actuelle* ». Il est craint ainsi que la décision finale ne tienne pas compte de l'avis des participants. Enfin, d'autres méthodes de consultation comme le **référendum** sont suggérées.

La phase dédiée à la concertation a un **impact sur les échéances de réalisation du projet** : « *les concertations prennent du temps, du temps et du temps et, pendant ce temps-là, rien ne se fait, et on attend encore et encore !* ». Cette nouvelle concertation est jugée parfois comme un moyen de **rattraper le retard perdu**, pour ce projet trop longtemps « *bloqué par Noisy-le-Sec* ». Certains estiment même que cette attente et ce retard ne sont pas perdus et auront peut être permis de **réaliser un « meilleur » projet** que celui initialement prévu.

Des éléments nouveaux pour nourrir le débat ?

Le prolongement du tramway T1 à l'est fait l'objet d'une troisième phase de concertation préalable. Des participants regrettent qu'elle reprenne les **mêmes éléments de tracés**, du **système de transport**, présentés lors des concertations précédentes : « *peu d'éléments nouveaux ont été apportés depuis 2005* » ; « *on revient à la case départ* ». Plus précisément, certains s'étonnent du choix de présenter le tracé dissocié à Noisy-le-Sec pour cette nouvelle phase de concertation alors qu'il avait été écarté en 2005.

Choisir un tracé à Noisy-le-Sec

L'enjeu de cette nouvelle phase de concertation consiste en partie à **choisir un tracé** dans la ville de Noisy-le-Sec. Le maire de cette commune, Alda PEREIRA LEMAITRE, a précisé en ouverture de la concertation qu'elle souhaite un traitement équitable des trois tracés afin de « **dépassionner le débat** » ; elle-même a choisi de ne pas se prononcer à ce stade pour un tracé. Elisabeth GUIGOU, maire adjointe à Noisy-le-Sec, juge que la question du tracé est difficile mais qu'elle concerne l'ensemble des Noiséens et des personnes qui viennent travailler à Noisy-le-Sec.

L'objet de la concertation : engager une réflexion globale

L'élargissement du débat au projet **Arc Express** (autrement nommé **Métrophérique**) a été demandé par certains, jugeant que l'enjeu de ce projet intéresse directement les communes concernées par le prolongement du T1, et que préciser le tracé de cet autre projet s'impose de façon urgente. Il faudrait ainsi engager un débat plus large et non « *unimodal* ». En somme, la concertation devrait dépasser la question des trois tracés et aborder le **sujet global des transports** et du projet Arc Express (Métrophérique).



Sans faire référence à ce dernier, le maire de Noisy-le-Sec rappelle que cette concertation doit être l'occasion de mener une **réflexion globale** sur les transports et l'urbanisme sur le territoire noiséen faisant ainsi écho à ce que Gilles GARNIER, conseiller général de Seine-Saint-Denis, évoque comme le « **grand pari (ou Grand Paris) des transports** » en faisant référence au T1 mais aussi aux autres projets franciliens, qui sont complémentaires.

La qualité de la concertation a été saluée, car elle a justement montré que l'enjeu va bien au-delà d'une simple question d'équipement et qu'il porte notamment sur le **projet de ville** que l'on veut dessiner pour Noisy-le-Sec.

1.2. La qualité de la concertation

La qualité globale de la concertation

Le **rôle du garant** de la concertation a été fortement apprécié. Les élus des communes le remercient pour son travail « *de qualité* », son « *écoute* », les habitants pour « *la manière exemplaire avec laquelle Monsieur Gaillard a rempli sa mission* ». De même, il est dit que le garant a assuré la transparence et la sincérité de la démarche qui lui revient.

Plus généralement, la qualité de la concertation est soulignée : cette « *concertation [est] très bien organisée* ». Les élus des communes concernées s'en félicitent. Alda PEREIRRA LEMAÎTRE évoque un « **dispositif original** » mis en place dans sa commune. Elle juge que tous les dispositifs de la concertation ont bien fonctionné pour disposer d'une « **expertise citoyenne de qualité** », à laquelle elle est attachée.

Les **interventions de la maîtrise d'ouvrage** ont également été jugées satisfaisantes, saluées pour leur « *professionnalisme* » et « *la volonté des responsables du projet de prendre en compte les exigences des habitants* ». Néanmoins, certains jugent leur temps de parole « *interminable* » avec parfois des échanges restés infructueux compte tenu « *de questions ... restées sans réponse* ». *L'absence de réponses détaillées à quelques questions précises conduit certains à conclure « que la faisabilité même de ce prolongement n'est pas avérée. »*

Lorsque nécessaire, Monsieur Gaillard, garant de la concertation a rappelé, qu'à ce stade d'avancement des projets, il était normal que certaines questions ne puissent pas recevoir de réponses précises, celles-ci étant apportées ultérieurement après les phases d'études plus détaillées, ce déroulement progressif des projets confortant l'intérêt d'une telle concertation qui éclaire, au bon moment, le maître d'ouvrage sur les attentes du public.



Le déroulement des groupes de travail

La **modération** des débats en groupes de travail à Noisy-le-Sec a fait l'objet de critiques concernant la gestion du temps de parole des participants. Les **interventions** d'experts en urbanisme, géographie, économie ont été appréciées quoique largement discutées.

Les **outils de communication** mis en œuvre ont été discutés : les images sur l'insertion du tramway et sur le pôle gare à Noisy-le-Sec sont appréciées et constituent des éléments nouveaux au regard des précédentes concertations. Concernant les informations mises à la disposition du public, des doutes sont émis sur les données relatives au trafic routier actuel (rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec) et sur le nombre d'emplois desservis.

Certains regrettent que la concertation n'ait pas été encore plus largement déconcentrée **dans les quartiers** et sur une **plus longue durée**. Nasseridine FERRADJ, adjoint au maire, estime quant à lui que l'implication dans les groupes de travail des comités de quartiers mis en place lors du dernier trimestre 2008 a permis un débat dépassionné, non idéologique.

Enfin, la plupart des participants a estimé que les débats ont été **bien retranscrits** lors de la **réunion de clôture à Noisy-le-Sec** le 17 décembre 2008 même si certains ont considéré qu'il a manqué une pondération des avis.

Éléments relatifs à l'insertion du tramway

Certains points concernant **l'insertion du tramway** n'ont pu faire l'objet de réponses précises à ce stade de la concertation et ont entraîné parfois un certain mécontentement des participants.

Certains ont regretté des imprécisions dans les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage, notamment sur la question de la restitution des places de stationnement. D'autres estiment également que le paysage urbain est une question négligée dans les études, notamment dans le cadre de l'évolution de l'offre commerciale (atelier 2).

Enfin, quelques rares **anomalies** ont été signalées sur le dossier de la concertation comme sur cette coupe transversale dont les largeurs mentionnées des aménagements ne correspondaient pas aux études réalisées.

1.3. Les garanties pour la suite

La question de l'impact des avis du public sur le **choix final** de la maîtrise d'ouvrage est soulevée : « *dans l'hypothèse où se décide un choix de tracé par une majorité de Noisiens, ce choix peut-il être rejeté par le STIF ?* » ; des participants s'interrogent sur la façon dont les avis seront pris en compte, de manière quantitative ou qualitative. Des précisions sont également demandées sur la **composition du Conseil du STIF**. Il est souhaité enfin que des **assurances** soient données sur les engagements qui seraient pris par la maîtrise d'ouvrage, par exemple sur les dispositifs anti-vibration.



2. Les choix fondamentaux

Dans le cadre de la concertation, le public s'est exprimé sur les bases mêmes du projet : son opportunité, son coût, le tracé privilégié à Noisy-le-Sec.

2.1. L'opportunité du projet

Les débats ont porté sur l'opportunité du projet : les avantages de ce mode de transport sur un autre, l'intérêt de la desserte des zones traversées et du trajet en rocade. Ces sujets représentent autant d'enjeux, de conditions à remplir pour le nouveau mode de transport souhaité.

- **L'enjeu du transport de rocade**

Irriguer un « désert »

Le prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay est un tronçon de la rocade « Grand Tram », amenée à se prolonger également à l'Ouest. Si le prolongement à l'Est venait à être réalisé, le tramway qui circulerait « *d'un bord à l'autre de la Seine-Saint-Denis* » s'apparenterait ainsi à sa « **colonne vertébrale** » comme l'évoque Serge MERY. Cette colonne qui semble-t-il manque cruellement au « *parent pauvre de l'Île-de-France en matière de transports en commun* », la Seine-Saint-Denis. L'enjeu pour le T1 consiste donc à irriguer un « désert », selon une trajectoire en rocade.

Irriguer les villes de banlieue par une rocade

Les « **trajets de rocade** répondent aux enjeux de **déplacement inter banlieues** »

- *Relier les villes entre elles et desservir des pôles*

Ainsi, selon certains, le prolongement du T1 à l'Est aurait pour objectifs de **faciliter les déplacements internes au département mais aussi au-delà** : il s'agirait de favoriser les « *déplacements de ville à ville qui aujourd'hui nécessitent de passer par Paris* », de « *relier le 93 et le 94* », d'« *améliorer le lien entre les 3 communes* » de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil. Il permettrait également de **relier des pôles entre eux** : renforcer « *la liaison avec le chef-lieu du département* », de relier les villes les « *deux plus importantes du département : Saint-Denis et Montreuil* », cette dernière constituant un « *pôle d'emploi de premier ordre* » et enfin, de permettre « *un accès plus rapide au pôle RER Val de Fontenay depuis le haut Montreuil* ».

- *Desservir les établissements scolaires*

Certains y voient plus précisément la possibilité pour les jeunes Romainvillois d'avoir une desserte du **lycée de Noisy-le-Sec**, et des établissements universitaires à **Bobigny et Saint-Denis** et pour les « *jeunes Noiséens [qui] empruntent le 105 pour rejoindre les collèges Dombasle, Prévert ou le tramway pour rallier le collège Cassin (...) le tramway améliorera indéniablement la situation de centaines d'usagers (...) dans des conditions de sécurité très satisfaisantes* ».



- *La desserte des commerces*

Certains qualifient les transports de banlieue à banlieue d'« *indispensables pour améliorer les commerces* ».

Irriguer les villes de banlieue par les radiales

Pour d'autres au contraire, les déplacements radiaux sont décrits comme plus attractifs pour les usagers. Ainsi, « *c'est une absurdité de croire que les étudiants vont prendre le tram pour aller à la fac de **Saint Denis*** ». Les **radiales** comme le RER E, desservant Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay (et reliant ces deux villes en 7 mn) sont jugées **plus rapides et efficaces**. Le prolongement de la ligne de métro 11 est jugé prioritaire : « *ce prolongement de la ligne de métro 11 intéresserait de très nombreux habitants, ouvriers, employés, fonctionnaires, cadres, étudiants, de tous âges et de toutes nationalités.* ». Aussi, ceux qui doutent de la faisabilité du prolongement de la ligne 11, proposent de prolonger le T1 « *jusqu'aux portes de Paris puis jusqu'à Châtillon* » (page 29), le « *tram devrait aller à Paris* ».

Enfin, beaucoup insistent sur le nécessaire « **prolongement de la ligne 9 jusqu'au carrefour Paul Signac** ».

La continuité de la ligne

La question de transport de rocade en appelle une autre, celle de la longueur du trajet et des difficultés d'exploitation. L'éventuelle « **rupture de charge** » à créer fait l'objet de nombreuses interrogations ; « *une ligne de tram est contrainte, et la circulation, nécessairement en continu, est bloquée dès le moindre incident sur l'une des rames. Le risque s'accroît très fortement dès que la ligne s'allonge ... Où se fera la rupture de charge ?* » ; certains proposent de « *l'organiser à Bobigny/Pablo Picasso, qui semble déjà avoir les infrastructures (voies de garage)* ».

La continuité et la poursuite de la ligne peuvent être également perçues comme un avantage pour ceux qui souhaitent « *poursuivre [leur] chemin* » en gare de Noisy-le-Sec et sont contraints actuellement de changer de moyen de transport et d'emprunter le bus 105.

Assurer la desserte de proximité

Si le métro ne permet pas une desserte fine car il roule plus rapidement que le tramway, il est préconisé de fonctionner avec un réseau métro et bus : « *du métro complété de bus pour la desserte de proximité* », « *y ajouter un maillage de bus pour les dessertes de proximité* ».

Pour leurs parts le STIF et les maîtres d'ouvrage ont rappelé :

- les résultats d'enquêtes qui montrent la nécessité de mieux répondre aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue,
- l'intérêt de compléter le réseau actuel, dont certaines radiales sont saturées, pour obtenir à terme un réseau complet, maillé et hiérarchisé, combinant rocades et radiales, assurant des liaisons intercommunales et des dessertes de proximité,
- le succès de la ligne de rocade T1 qui, avec une vitesse modérée, assure, par des voyages de quelques inter-stations, aussi bien une fonction de rabattement que de desserte de proximité,
- que c'est la dimension à terme de l'arc nord du Grand Tram Rueil Malmaison - Val de Fontenay et la réflexion sur sa coupure en lignes de longueur optimale qui précisera la longueur du T1.



Aussi, l'hypothèse de rocade une fois retenue, c'est la **nature du mode de transport** (un mode souterrain rapide, ou de surface) et donc du **type de desserte** (de pôles éloignés ou de proximité) qui est en question.

- **L'enjeu du report modal**

L'avantage du tram sur les autres modes de transport

Serge MERY, vice président au Conseil régional en charge des transports, estime que ces réunions de concertation consacrent le **transport collectif** comme mode de déplacement. Dominique VOYNET, maire de Montreuil souligne d'autre part le **caractère consensuel** autour du projet dans sa commune.

Le tramway est considéré comme dissuasif par rapport à la voiture particulière : cela « **évitera de prendre la voiture pour aller travailler à Bondy** ». Il est décrit comme un moyen de transport **non polluant** : « *écologique* », il consomme « *7 fois moins d'énergie par voyageur* » et il est « *beaucoup plus économe que tous les moyens de transport sur pneu* ». A l'inverse, ce mode de transport est encore pour certain trop consommateur d'énergie électrique, qu'il n'est pas « *vert* » et qu'il faut privilégier l'usage du vélo.

L'arrivée d'un tramway à Romainville est dite **bénéfique là où aucun transport** en commun lourd ne dessert les habitants, à la différence des communes voisines : « *cette zone est totalement oubliée : le train et le RER passent à Noisy-le-Sec, le métro à Montreuil et aux Lilas. Il n'y a finalement que l'autoroute qui dessert la ville* » Certains se réjouissent ainsi de « *voir que la station « Libre Pensée » va permettre (...) de sortir une partie de Romainville de son isolement.* » Dans le Val-de-Marne également, il est dit que ce département est le seul de la petite couronne à ne pas avoir de tramway.

Certains s'appuient sur des chiffres pour démontrer l'intérêt du tramway : « *plus de 300 réseaux de tramway [à l'échelle européenne] transportant annuellement 20 millions de voyageurs [et ainsi] beaucoup de tramway sont en extension* ». Ainsi, on pense que le tramway permettrait d'améliorer « *les conditions de transport de milliers d'usagers* ».

Il est dit par ailleurs que « *le bus 105 présente des avantages mais aussi des inconvénients, notamment son niveau sonore* ». Le tramway est alors perçu comme un moyen de **rendre les rues « calmes »**, en détournant le trafic des bus et des automobiles. Enfin, le tramway est parfois perçu comme « *l'avenir des transports de proximité* ».

Certains mettent en avant les **avantages du tramway sur le métro**, car il est non seulement « *facile à mettre en œuvre et d'un coût moindre* » mais est également « *plus simple d'exploitation* ».



...ses inconvénients

Il est estimé que « *pour les liaisons de banlieue à banlieue il faut des transports rapides : donc du métro complété de bus pour la desserte de proximité* ».

Le report modal apparaît peu probable pour certains si l'on considère la **vitesse commerciale** « *recherchée* » du tramway, qui « *s'élève à 16 km/h* », et qui ne permettrait pas de capter les usagers de la voiture individuelle : « *sa trop grande lenteur est une évidence* ». Afin de nourrir cet argument, il est fait référence à un rapport de la Cour des Comptes de 2005 qui expliquerait que le tramway et le bus sont peu dissuasifs pour abandonner l'usage de la voiture ; certains chiffres, extraits de l'enquête faite six mois après la mise en service du prolongement du T1 de 3 km de Bobigny à Noisy-le-Sec et fournis par la maîtrise d'ouvrage, sont repris : « *seuls 3 % des utilisateurs de la prolongation du T1 vers Noisy sont d'anciens automobilistes* ».

Pour sa part, le projet **Arc Express**, souvent dénommé « Métrophérique » dans les avis, séduit à plusieurs titres : la vitesse (40 à 50 km/h), supérieure au tramway, la capacité, le caractère souterrain de ce mode de transport. A ce sujet, le choix, par le Conseil général du Val-de-Marne, pour le métro Orbival « *pour ne pas détruire le cœur de ses villes* » est mis en avant. C'est ici le transport de surface, en opposition au transport souterrain, qui est critiqué. A Noisy-le-Sec, certains habitants perçoivent les nombreuses infrastructures de transport présentes sur la commune comme un facteur de nuisance. Ces infrastructures, occupent 30% du territoire communal et créent des « **coupures** entre les quartiers ». Une nouvelle infrastructure « sur fer » viendrait accentuer ces nuisances et « **coupures** ». Ainsi, assez souvent les deux modes de transport tramway et métro sont opposés : « *non au tram, oui au métro !* » avec le métro « *en lieu et place du prolongement du T1* ». Pour d'autres les deux modes se complètent, le tramway desservant la ville qu'il faut « *raccorder au futur prolongement de la ligne 11* ».

Certains considèrent qu' « *un bus en site propre serait plus approprié* » qu'un tramway, car moins coûteux et s'insérant plus facilement dans le paysage urbain.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont rappelé certains éléments figurant dans le dossier du projet, notamment :

- que la vitesse commerciale attendue est de 18km/h,
- que le report modal est aussi fonction de l'ampleur du développement du réseau,
- que le succès de la ligne T1 s'établit, avec une vitesse modérée, sur de très nombreux voyages de quelques inter-stations,
- que le gabarit du tramway, par rapport à celui d'un bus, laisse plus d'espace aux autres modes et aux aménagements de part et d'autre,
- que le projet Arc Express s'inscrit, de par sa vitesse et les distances entre gares, dans une logique de maillage complémentaire avec celle du prolongement du T1, et que les deux projets ont des échéances et des coûts bien différents.



Le tram et le réseau de bus existant

L'impact du tramway sur le réseau de bus actuel, jugé performant, fait l'objet d'inquiétudes récurrentes.

A Fontenay-sous-Bois, plusieurs habitants évoquent les lignes 122, 127 et la ligne 301, à propos de laquelle ils précisent l'importance de conserver une desserte depuis le quartier du plateau à Fontenay jusqu'à l'hôpital intercommunal de Montreuil, non desservi par le T1.

Certains s'interrogent sur « *l'absence de liaison entre Val de Fontenay et le sud Val de Marne (Créteil, Villejuif, Vitry²...)* ».

A Montreuil, des habitants attendent plus d'améliorations et regrettent que « **la fracture entre le Haut Montreuil (la Boissière) et le bas ne sera pas réduite grâce au tracé** [alors qu'] à ce jour un seul bus le 129 et un 102 qui termine à 20H » desservent ce quartier.

A l'inverse, dans la rue des Ruffins, « **l'utilité d'ajouter un nouveau moyen de transport dans ce quartier qui est déjà desservi par 3 bus** » n'est pas perçue.

Plusieurs participants craignent par ailleurs, en référence au bus 105 à Noisy-le-Sec, que « **la transformation en tram dans Noisy apporterait de nombreux désagréments aux usagers : suppression de 3 arrêts de bus** ». Ils soulignent de plus que l'usage de la ligne de bus 105 actuelle est essentiellement destiné à rejoindre le **métro Mairie des Lilas** pour se rendre vers Paris ou une autre destination francilienne. D'autres estiment cependant, que les « **lignes d'autobus du secteur (105 notamment) n'arrivent plus à assurer leur mission** » et qu'il est donc nécessaire de prolonger le tramway. Ils déplorent en effet que la ligne de bus 105 soit « à l'abandon », que « *les voitures du 105 [sont] vieilles et inadaptées* (même si certaines sont en train d'être renouvelées) ». De plus, « *les fréquences de passage sont très insuffisantes.* »

Moderniser le réseau de bus existant

Ainsi, au lieu de prolonger le T1, certains pensent « *qu'il serait préférable de fournir un effort quant aux transports déjà existants* ». **Moderniser le réseau de bus actuel** permettrait de « *satisfaire à moindre coût le plus grand nombre d'usagers* ». A une échelle plus large, on préconise l'« *extension et [la] modernisation des réseaux existants en Seine Saint Denis* ».

Une absence de besoin

Comme évoqué précédemment, il arrive que l'intérêt du tramway par rapport au réseau de bus existant soit minoré et que de fait, le prolongement ne répondrait pas à un besoin. Ce, d'autant plus à Noisy-le-Sec, où la présence d'un **nœud modal important** fait dire à plusieurs participants, « *on n'en a pas besoin !* ». De plus, les déplacements vers Paris et Val-de-Fontenay, sont décrits comme majoritaires. Cette absence de besoin a été exprimée essentiellement à Noisy-le-Sec ; à Fontenay sous bois, où l'arrivée du tramway concerne un pôle dont la qualité de desserte est comparable, l'utilité n'est quasiment pas remise en cause « bravo », « c'est une nécessité pour les Fontenaysiens », c'est « idéal pour aller travailler ».

² Créteil, Villejuif et Vitry-sur-Seine sont en réalité des communes de l'Ouest du Val-de-Marne.



Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les arguments sur l'intérêt du projet figurant dans les documents de la concertation, notamment les atouts du tramway dans les domaines de l'environnement, de l'accessibilité, de la qualité de l'offre et du confort durant le voyage,
- les limites de performances (vitesse limitée, irrégularité) du réseau de bus actuel soumis aux aléas de circulation,
- que l'adaptation du réseau de bus qui accompagne une mise en service d'un tramway vise un redéploiement des moyens pour améliorer la desserte de certains quartiers et faciliter le rabattement sur le tramway en évitant au maximum les doublons sur des distances trop importantes,
- le cas particulier de la ligne 105 qui, assurant le rabattement sur la ligne 11 à Mairie des Lilas, devra être maintenue en attendant le prolongement du métro jusqu'à la Place Carnot,
- qu'après ce prolongement du métro, la fonction de rabattement étant alors principalement assurée par le tramway, quelque soit le tracé retenu, la ligne 105 serait interrompue à la gare de Noisy-le-Sec modifiant l'offre bus dans le centre,
- qu'une station de tramway dessert une zone plus vaste qu'un point d'arrêt bus,
- que l'ajout d'une station tramway dans le sud de Noisy-le-Sec, (par rapport au projet présenté qui entraîne de -2 à -3 arrêts selon le sens et le tracé envisagé), sera examiné avec attention en fonction du maillage viaire, des caractéristiques du matériel roulant et des possibilités d'implantation,

- **L'enjeu du maillage**

Comme évoqué ci-dessus, la question des différentes échelles de desserte (desserte de proximité/desserte entre pôles...) est abordée et perçue de différentes manières.

La complémentarité

Pour certains « *tous ces moyens de transport ont leur intérêt, [qu'ils] répondent à des **objectifs et des besoins complémentaires*** », « *les différents types de transports sont complémentaires. Le tramway n'exclut pas la future « tangentielle » (...) « métrophérique » et « arc express » sont des **projets complémentaires au T1**, et les **bus n'effectuent pas le même type de desserte*** », « *il nous faut métrophérique, T1 prolongé, la 11 à l'hôpital, la Tangentielle* ».

Dans ce sens, Elisabeth GUIGOU a rappelé la nécessité d'avoir une **vision globale** et de considérer le tramway et « Métrophérique » (ou « Arc Express ») comme des **projets complémentaires**. Le maire de Noisy-le-Sec souhaite également se placer dans une **vision globale** qui n'oppose pas les modes de transport les uns aux autres et qui prend en compte le bien des générations futures.

La priorisation des projets



Pour d'autres, ces nombreux projets de transports en commun, dont le plus grand nombre se trouve en Seine Saint Denis à l'échelle de l'Île de France posent la question de la cohérence de l'ensemble : « *quelle cohérence ?* ».

A Fontenay-sous-Bois, le projet de prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'au quartier des Rigollots est très souvent évoqué « ...prolongement du T1 et station Métro aux Rigollots ne sera que bénéfique », l'urgence étant soulignée « dépêchons-nous », « absolument nécessaire et le prolongement de la ligne 1 du métro aussi ».

Ainsi, les **prolongements de ligne 11, 9 et 1** apparaissent aussi comme une **urgence, voire une priorité**, tout comme de définir lequel du tramway ou du « Métrophérique » a le plus de chance d'avoir un impact positif sur le dynamisme économique de l'Est parisien, et notamment sur le développement des commerces. Quelle que soit l'échéance du projet « Métrophérique » ou Arc Express, plusieurs participants insistent sur l'importance de réaliser un métro tout autour de Paris.

Les interconnexions

La question des interconnexions et du maillage de l'ensemble est également mise en avant. Dans le Val-de-Marne, on se félicite que « **Fontenay** [devienne] un **centre exceptionnel de transport** » ; Gilles SAINT GAL, conseiller général du canton de Fontenay-sous-Bois souligne la volonté très forte de faire de Val-de-Fontenay un pôle majeur du Département et de la Région. Fontenay ne souhaite pas choisir entre la réalisation du prolongement du T1 ou d'Orbival, mais veut les deux projets, pour un rééquilibrage de la banlieue Est face à la banlieue Ouest, d'autant que ces projets renforcent l'intérêt du prolongement de la Ligne 1.

Par ailleurs, Dominique VOYNET insiste sur la bonne **articulation nécessaire entre le tramway et les lignes de bus**.

La **nécessaire interconnexion place Carnot** entre le tramway **T1** et la **ligne 11** prolongée revient souvent dans les préoccupations des participants.

- **L'enjeu urbain et économique**

Autre enjeu évoqué, la dimension urbaine et économique du projet : le tramway est considéré comme un **outil d'urbanisme**. Le tramway a un effet moteur pour l'urbanisation ou la requalification mais aussi pour l'économie locale : le tramway « **restructure la ville** » et constitue un « *plus en termes de fréquentation, d'urbanisation et même d'emploi* », il est « *structurant pour l'économie du territoire* » et représente, en outre une occasion pour « *redynamiser l'activité commerciale déclinante du centre ville* » de Noisy-le-Sec. Le tramway est décrit comme une « **chance** », et serait l'occasion de faire du projet de prolongement T1 « **une vitrine nationale** ». Plus généralement, concernant le cadre de vie, le tramway est censé apporter de la « **gaïté** ».

Le maire de Noisy-le-Sec rappelle que ce projet de prolongement du tramway est relié aux objectifs qu'elle a pour le **projet de ville de Noisy-le-Sec**, à savoir, l'attractivité économique, l'amélioration de la qualité de vie et le renforcement de la cohésion sociale (...) elle souligne que le tramway est un **pilier du projet urbain**.

A l'inverse, certains font référence à un professeur de géographie qui expliquerait qu'« *on n'a pas besoin de tramway pour faire de l'urbanisme* ». Le lien créé par le tramway entre les communes de banlieue peut être craint dans la mesure où certains le considèrent vecteur de « **délinquance** » et d'« **insécurité** ».



Plus précisément, trois types d'enjeux urbains sont distingués selon que le tramway dessert des quartiers isolés, des quartiers peu habités ou des quartiers déjà urbanisés.

Desservir des quartiers isolés

Les quartiers isolés identifiés et dont la desserte sera permise par le T1 sont :

- à Noisy-le-Sec : les quartiers ouest « dépourvus de commodités de transport », « désenclaver la gare » et « désenclaver le « Petit-Noisy » et le re-souder à la ville » grâce à la requalification de la gare.
- Le secteur de Romainville, au sud de l'A3, isolé du centre-ville,
- le Haut Montreuil,
- le secteur à l'est du Val de Fontenay « entité isolée du reste de la ville »

Cette desserte permettrait ainsi de développer ces quartiers en les reliant aux bassins d'emploi et aux pôles urbains importants.

Desservir de nouveaux quartiers

Le fait de desservir de nouveaux quartiers à aménager peut permettre d'accompagner la « **politique du logement** ». En outre, Dominique VOYNET affirme sa volonté de créer 4000 nouveaux logements à Montreuil.

L'on évoque en particulier la desserte de l'ouest de Noisy-le-Sec dans le cadre de l'une des variantes de tracé ; cette desserte permettrait de « *créer dans cette zone isolée un nouveau quartier* » et ainsi « *d'étendre le centre ville* » ou de le « *décentrer* » et de permettre un « *développement dynamique et motivant* » ; il favoriserait l'« *extension de la ville et l'installation d'entreprises* ».

Requalifier l'existant

La maire de Romainville met en avant l'**enjeu de requalification urbaine**, à l'échelle de la ville comme du département.

Pour le passage dans le centre-ville de Noisy-le-Sec, la requalification est envisagée en termes positifs comme négatifs.

- *Aspect positif/impact positif sur l'ambiance et les commerces*

La réhabilitation de la rue Jean Jaurès est jugée « *indispensable* », et c'est en cela que le tramway constitue un « *plus* ». Cela permettrait de « *créer un **centre ville calme, agréable** [où] on aura plus envie d'y faire ses courses* », « *la vie du centre ville* » et de ses commerçants avec de nouvelles « *terrasses* » étant ainsi dynamisée et bénéficiant d'un « *vrai style moderne* ».

Le réaménagement permettrait aussi de **réduire la place des voitures**, alors que la rue Jean Jaurès « *n'est pas une rue, c'est un parking* ».

- *Aspect négatif/ impact sur les commerces*

A l'inverse, certains perçoivent l'arrivée du tramway comme l'élément qui « *achèvera le déclin économique* » du petit commerce de la rue Jean Jaurès et détruira le caractère « **petit village** » de la cité, souvent mis en avant par ses habitants. Ils s'appuient sur le fait que pas une rue donnant sur le tracé existant du tramway T1 **n'a connu un regain de dynamisme commercial** et remettent ainsi en question la capacité du tramway à dynamiser le commerce.

**Pour leurs parts, le STIF, les maîtres d'ouvrage, et les prestataires ont rappelé :**

- les conclusions (en annexes au dossier de concertation) des expertises menées en 2007/08 pour objectiver ces thèmes de l'enjeu urbain et du dynamisme commercial ; avec notamment une estimation chiffrée de l'évolution probable du chiffre d'affaire global selon les 3 hypothèses de tracé sur Noisy-le-Sec,
- que le projet de tramway permettra, à Romainville et à Montreuil, de libérer plus de 6ha pour mener des projets d'urbains dont il assurera la desserte,
- qu'un projet de tramway est aussi un outil de requalification urbaine notamment au travers des aménagements connexes qu'il prend en charge,
- qu'une affectation des modes de transport (tramway, bus) doit être adaptée au besoin de desserte, de manière à constituer un réseau correctement hiérarchisé,

Au regard des **enjeux de transport, d'économie, d'habitat**, on distingue des aspects positifs et négatifs qui permettent d'évaluer/de mesurer l'opportunité du projet de prolongement du tramway T1, de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay. Outre ces enjeux, la question du coût et du financement de ce projet apparaît également primordiale.

2.2. Le coût et le financement du projet et son calendrier

- **Coût global du projet**

Le coût global du projet est critiqué ; certains expriment de l'inquiétude voire du scepticisme quant à la réalisation effective du projet, au vu des **difficultés budgétaires des collectivités** et de la **crise financière mondiale**.

Considérant également la crise du logement en Ile-de-France, d'autres évoquent la **priorité** à donner à la **construction de logements**.

Plusieurs participants donnent la priorité à d'autres projets de transport que le prolongement du T1 : « *si le projet de prolongement du T1 était réalisé ce serait évidemment au détriment d'autres projets et notamment au détriment du prolongement de la ligne 11* ».

Par ailleurs, le coût du projet est jugé excessif relativement **aux autres projets de transports en commun** : « *trois fois supérieurs au coût habituel de ce type de projet* » et l'on considère qu'il serait d' « **un intérêt socio économique désastreux** ».

A l'inverse, Nasseridine FERRADJ, adjoint au maire de Noisy-le-Sec rappelle que le tramway est aussi **vecteur de richesses fiscales**. Il peut attirer des entreprises et donc de la taxe professionnelle, ce qui est à intégrer dans son équilibre global.



- **Répartition du financement**

Des précisions sont demandées sur la **prise en charge du coût des aménagements connexes** et sur la **répartition du financement** du projet.

Concernant la répartition du financement, des inquiétudes sont montrées face au **désengagement de l'Etat** pour le financement des projets, et donc de la charge supplémentaire qui reviendrait aux collectivités.

Certains estiment « *que le T1 n'a pas été jugé comme prioritaire par les rédacteurs du CPER* ». Est évoqué également le « **Plan Mobilisation Transport** » de la région Ile-de-France, d'un montant de 18 milliards d'€ : la source et la disponibilité de ces financements est remise en cause.

Est souvent demandée, la **prudence dans la gestion des fonds publics**.

Concernant la prise en charge du coût des aménagements connexes, le **financement** de la restitution des places de stationnement et de la **construction de nouveaux parkings** est vecteur d'inquiétudes et d'interrogations.

A Noisy-le-Sec, la question du financement de l'entretien, une fois le projet réalisé, inquiète plusieurs habitants.

Egalement facteur d'inquiétude, le **financement de l'aménagement du pôle gare**, qui était indiqué comme prévu dans le cadre du projet de la Tangentielle Nord et qui en est finalement exclu.

Certains relativisent ces inquiétudes en indiquant qu'un projet n'est jamais financé avant d'être défini ; le **financement étant voté par la suite**.

Pour leurs parts, le STIF, les maîtres d'ouvrage, ont rappelé des données chiffrées figurant au dossier de concertation ou dans ses annexes :

- montrant que les 2 projets, prolongement des lignes T1 et M11, inscrits au Contrat de Projets, sont complémentaires en se renforçant mutuellement,
- que ce projet figure dans le « Plan de Mobilisation » élaboré par la Région,
- que le projet de tramway prend à sa charge l'ensemble des aménagements qu'il entraîne (restitution des places de stationnement,...)
- que la requalification du pôle gare de Noisy-le-Sec sera vue avec le projet de tramway, soit du fait de l'impact physique sur le bâtiment-voyageurs pour le tracé ouest, soit pour améliorer le confort des correspondances pour les deux autres tracés.



- **La question de l'équité de traitement entre les territoires**

Un **sentiment d'inégalité de traitement** se dégage d'une part, entre le département de la **Seine-Saint-Denis** et les **autres départements** de la région Ile-de-France concernant le choix du matériel roulant et des infrastructures, et, d'autre part, entre la commune de **Noisy-le-Sec**, présentée par certains comme une victime des principaux impacts négatifs du tramway, tandis que les **autres communes** bénéficieraient d'aménagements privilégiés.

Le maire de Noisy-le-Sec insiste sur le droit du département de la Seine-Saint-Denis à accueillir de **belles infrastructures**, au même titre que ses voisins, et ne supporterait pas « *une nouvelle humiliation* ».

Alors que certains s'étonnent que « *le tram sur pneus, [soit] certainement réservé aux communes riches* », Noisy-le-Sec rappelle son exigence de disposer d'un « **matériel de dernière génération** », exigence partagée par Montreuil, et que le maire de Noisy-le-Sec pose comme « **préalable à la concertation** ».

« *De nombreux Noiséens (...) ont le sentiment qu'on veut leur faire passer en force ce tram au cœur de leur ville pour **satisfaire Romainville et Montreuil*** », que l'on va « *déshabiller Noisy pour habiller Romainville* » ; « *on aura fait rentrer le tram au « chausse pied » à Noisy (...) pour remplacer une bretelle d'autoroute* ». Ainsi, pour les opposants aux tracés du centre-ville, le tracé Ouest qui est reconnu plus coûteux représenterait toutefois le « **tracé de l'équité** » considérant que les dépenses engagées dans les autres villes justifieraient cet effort.

- **Le calendrier**

Le **retard pris par le projet est regretté et critiqué**. Certains suggèrent de **démarrer les travaux au plus vite** dans les communes où le tracé ne pose pas de problème, sans attendre la décision concernant Noisy-le-Sec. Ils craignent en effet que les travaux ne commencent, dans le meilleur des cas, qu'en 2015. D'autres se demandent enfin si la **mise en service** du tramway se fera simultanément sur l'ensemble de la ligne.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont rappelé :

- que les études sont conduites sur l'ensemble des communes avec les mêmes principes (traitement de façade à façade, même matériaux...)
- que le changement du matériel de la ligne T2 répondait à l'impossibilité de faire circuler le matériel TFS en unité double ; son affectation, après rénovation et ajout d'équipements de confort, a permis de conserver un parc homogène en le renforçant et en le modernisant pour le prolongement de Bobigny à Noisy-le-Sec,
- que l'anticipation du renouvellement du TFS par du matériel de dernière génération est une hypothèse intéressante qui, bien que plus coûteuse lors du prolongement, permettra, en plus du gain de modernité, de faire certaines économies (matériel homogène, simplification de l'infrastructure à Montreuil ...)
- que les études sont conduites sur l'ensemble de la liaison Noisy-le-Sec – Val de Fontenay pour « rattraper le retard » et pour présenter à l'enquête publique un projet d'ensemble.



2.3. Le tracé envisagé à Noisy-le-Sec

Parmi les choix fondamentaux, la question du tracé à Noisy-le-Sec a été largement débattue. En voici les principaux enseignements issus des débats en distinguant d'une part les avantages de chaque tracé et d'autre part, ses inconvénients.

- **Les deux tracés du centre ville**

Les avis ne distinguent pas systématiquement le tracé Jaurès et le tracé dissocié Jaurès-Michelet. En effet, beaucoup d'avis concernent l'enjeu de requalification urbaine lié au passage du tramway dans un centre ville, au tissu urbain dense et constitué, que ce soit par l'un ou l'autre tracé.

Avantages

Certains estiment que « *c'est dans le centre ville que sont concentrés de nombreux lieux où les Noiséens ont besoin de se rendre [et qu'ainsi,] c'est là que le tramway doit les conduire* ». Ils indiquent également que le tracé desservirait « *un important linéaire commercial* ».

Considérant la gestion des carrefours et des feux tricolores comme peu satisfaisante sur le trajet du bus, certains usagers espèrent que le tramway améliorera cette situation (priorité aux feux).

Inconvénients

Les deux tracés du centre ville sont redoutés car ils pourraient créer une séparation, « *couper le centre de Noisy* », « ***partager la ville en deux*** » ou entraîner un changement d'ambiance, que Noisy-le-Sec devienne alors une « *ville de transit* », une « ***ville de passage*** ».

En outre, le centre étant « ***géométriquement contraint*** », il est craint que l'arrivée du tramway provoque « *un engorgement* », « *une paralysie* », une « *asphyxie* » de la ville dès lors que se déroulerait le « *moindre incident* ».

Les avis les plus alarmistes considèrent ainsi que « *sacrifier le centre historique de Noisy* » conduirait à « *défigurer [la] ville* ». Pour illustrer le devenir du centre, la rue Gallieni au **Petit Noisy** est souvent citée en exemple (le tramway viendrait détruire la ville « *une seconde fois* »), ou même, plus rarement, le **traumatisme** subi par la ville lors de la seconde guerre mondiale, suite aux bombardements. Ce serait faire un choix d'autant plus dommageable que le « *centre ville a été rénové il y a à peine sept ans* ».

Le passage en centre ville présenterait également un problème de sécurité en raison de l'« *affluence des enfants près des établissements scolaires* » et le passage à « *4 mètres des rames du tram* » des « *piétons (poussettes, enfants)* ».



Les bus et le passage du tramway en centre ville

Des riverains s'inquiètent du **devenir du bus 105**. Certains estiment qu'il vaudrait mieux « *renforcer le service existant* » plutôt que de faire passer le tramway par la rue Jean Jaurès. Ils expliquent que les arrêts du bus sont plus rapprochés que ceux du tramway.

D'autres s'interrogent sur le **nouveau tracé du 105** : « *le bus roulera-t-il sur les rails du tramway ?* », « *comment sera assurée la connexion avec la ligne 11 du métro ?* ».

- **Le tracé Jaurès : avantages et inconvénients**

Avantages

La desserte d'un axe central et le transport du plus grand nombre

Le tracé Jaurès est souvent décrit comme le « *plus intéressant* » ; en outre, il « *donne la chance de desservir un axe central et ses équipements, et fournit une aide financière pour revaloriser la ville* » : voici les principaux enjeux perçus de manière positive par les partisans de ce tracé.

D'une part, le fait qu'il soit « *moins coûteux* » « *permettra d'attribuer un budget plus conséquent aux aménagements autour* ».

D'autre part, le tramway desservirait l'axe commercial et un certain nombre d'équipements : « *la Poste, le supermarché, le conservatoire, le théâtre, le marché, la mairie* ». En outre, il desservirait le marché, qui attire des habitants des communes voisines, pour lesquels il serait plus simple, selon certains, de s'y rendre en tramway.

De plus, il serait utile « *au plus grand nombre de voyageurs et [à] la population [qui y aurait] accès facilement* » ; ainsi, « *le tram doit passer en centre ville pour permettre au plus grand nombre d'en profiter* » ; « *il faut penser au plus grand nombre* » ; notamment, il « *correspond le mieux aux besoins et aux attentes des jeunes qui se déplacent (médiathèque ; cinéma ; gare ; commerces)* ».

Enfin, ce tracé aurait ainsi pour vertu de « *'centraliser' l'espace public à partager (théâtre, médiathèque, centre d'art, gare etc.), à vivre ensemble et donc à [se] sentir 'unis' dans un même espace à partager* ».

La redistribution/ requalification de l'espace public

- option piétonisation

Un élément de cette revalorisation particulièrement apprécié concerne la **piétonisation** du centre ville qui permettrait de « *rendre la rue aux piétons* », **diminuer la place accordée à « la voiture qui envahit tous nos espaces** », « *qui encombre la rue* », et permettrait de bénéficier d'un **centre ville « moins bruyant avec le passage d'un tramway qu'avec les voitures** » mais « *permettra [aussi] la réduction des gaz à effet de serre dans cette rue où circulent au quotidien de nombreux enfants en raison de la présence d'écoles, de crèches, et d'équipements publics* » car la circulation des voitures pose un problème de « *santé publique* ».

Cela aurait pour effet également d'« *aider les commerçants* », de « **relancer le commerce de proximité** », étant donné que « **la piétonisation a montré ses atouts pour l'activité commerciale dans d'autres villes** ».



Ce tracé serait l'occasion pour la rue Jaurès « de la rendre plus **chaleureuse** ». L'aménagement d'espaces verts, avec la mise en place d'un « *mail de verdure* » apparaît particulièrement intéressant : « *les plantations des deux côtés du **boulevard Michelet seraient agréables*** ». L'intérêt qu'il y aurait à avoir une approche globale pour les **aménagements autour du tramway** est toutefois souligné, afin de ne pas avoir d'un côté un « *axe vert* », et, de l'autre, des rues laissées sans aménagement particulier.

Des **conditions** sont posées par beaucoup : « *que les **trottoirs soient élargis**, que de vraies pistes cyclables soient aménagées et que les voitures soient détournées et interdites de stationner au moins sur une bonne partie de la rue* ».

A noter : L'option d'une piétonisation autour du tramway fédère 102 avis favorables regroupés dans une pétition intitulée « le tracé Jaurès est une chance pour Noisy » . Remarquant que la vitesse modérée du tramway en centre ville supprime les gênes redoutées et que des « *parkings souterrains modernes libèreraient de la place en surface* » et que « *végétaliser le centre ville l'embellirait* » ; renvoyant sur les grandes surfaces les difficultés « *du petit commerce qui périclité déjà* », cette pétition souligne que « *seule la piétonisation de la rue Jaurès sur 400m permettra vraiment le redémarrage du commerce à Noisy. Un centre-ville plus beau, plus gai, plus attractif, plus agréable, c'est un centre-ville rénové et piétons.* »

option mixité tramway / véhicules L'autre option (mixité tramway et véhicules) est aussi considérée comme intéressante en indiquant que ce tracé « *irrigue bien le **centre ville en usage mixte sans piétonisation partielle*** ». En effet, « *dans le cadre de l'option piétonisation de l'axe Jaurès* », « *la mise en double sens du boulevard Michelet (...) n'apparaît pas pertinente car elle entraîne la suppression de 150 places de stationnement.* »

Considérant que le centre ville est « *géométriquement contraint* », une **solution alternative** pour l'insertion du tramway a été proposée, qui consiste à « *aménager l'espace réservé aux bus selon une **voie unique pour le tramway**, circulant dans les deux sens, comme le tramway à Amsterdam (rue Leidestraat). Cette solution permettrait de **maintenir le plan de circulation actuel rue Jean Jaurès.*** »

Restructuration du réseau de transport

Ce tracé permettrait de redéployer les autres moyens de transport collectif, desservant mieux ainsi les quartiers périphériques. Ainsi certains partisans du tracé Ouest estiment que si l'offre de bus est améliorée dans ce secteur ouest, le tramway pourrait passer en centre ville.

La station Saint-Jean

Certains définissent l'**aménagement de façade à façade** prévu à la station Saint-Jean comme « **pas inesthétique** ». Dans le cadre de ce tracé, la station Jeanne d'Arc est vue comme une **opportunité pour la requalification du parvis de la médiathèque** et pour l'accès au théâtre.

Inconvénients

La largeur de la rue

L'**étroitesse de la rue Jean Jaurès** poserait, selon certains, des problèmes en termes d'occupation de l'espace (stationnement...), de gestion des circulations (automobile, piétonne, cycliste) : « *une rue très encombrée* » qui « *manque de place* » ; on rencontrerait ainsi des « *problèmes de circulation, de stationnement, de livraison, d'accès pour les services d'urgence (ambulances, pompiers, police)* ». Ainsi, « **le partage de la voirie entre les différents modes de transport n'est pas possible** ».



En l'occurrence, la **circulation des vélos**, « difficile à l'heure actuelle ne semble pas améliorée avec l'arrivée du tramway » ; arguant du fait que le Code de la route interdirait la circulation des vélos sur la plate forme du tramway, certains souhaitent leur créer une voie propre, par exemple « au centre de la rue Jaurès ».

L'impact sur les commerces

Le **devenir des commerçants** du centre-ville dans le cadre du tracé Jaurès inquiète de nombreux participants, en faisant référence aux fermetures des commerces de la rue Gallieni sur le parcours actuel du tramway dans le Petit Noisy. Par ailleurs, **l'avenir du marché** pose question, constatant que la circulation (certains sont contraints d'emprunter la voie de bus) et le stationnement des exposants posent déjà problème et ne ferait que s'accroître avec la présence d'un tramway. Pour quelques uns, le tramway entraînerait « *la mort* » du marché.

Les nuisances

Certains craignent que « *les bruits [soient] amplifiés par la faible largeur* » de la voie et que le **paysage** ne soit défiguré (fils électriques, caténaires). La façon dont les **caténaires** seront **fixées aux façades** préoccupe aussi les riverains. Cf. 2.3.4.

L'impact sur la circulation

Le tracé Jaurès entraînera un **report de circulation** (bus et voitures à double-sens) vers le boulevard Michelet. Certains craignent une augmentation de la pollution sur cet axe, un « *report des nuisances* » et le risque « *d'embouteillages monstres* ». Les intersections sont également pointées du doigt. Le tramway y ferait ralentir la circulation et les phénomènes de congestion s'amplifieraient.

La station Saint-Jean

C'est à la hauteur de la station Saint Jean (là où les tramways marqueraient l'arrêt) que les riverains mettent l'accent sur les **nuisances sonores**, le **manque d'espace** en largeur et **l'impact visuel** des fils et des poteaux installés pour le tramway.

- **Le tracé Jaurès-Michelet : avantages et inconvénients**

Avantages

Un rayonnement important

- *La desserte de deux axes*

Les défenseurs de ce tracé estiment qu'il est plus avantageux pour la ville du fait de son **étendue** et, par conséquent, de son **rayonnement**. Ils estiment que le tracé dissocié permettra une circulation piétonne et automobile sur **deux axes** qui seront **requaifiés, et non sur un seul** comme c'est le cas dans l'option du tracé Jaurès.

Ce tracé permettra « *au plus près la desserte des administrations, sites culturels et commerces* » ; il « *desservira des quartiers d'habitation et aussi le centre de Noisy avec ses commerces et les Services Administratifs* » ; il permet de « *se rapprocher un peu des quartiers est (Londeau, Boissière)* » et la « *desserte des commerces les rapprochant ainsi de la population et permettrait également de rapprocher le Londeau du cœur de ville* ». Des habitants de la Boissière indiquent que leur préférence revient au tracé dissocié.



- *Une jonction rapide au pôle gare*
« Il apporterait également plus de **rapidité** aux riverains pour **rejoindre la gare** que le bus 105 ».

- *Une desserte fine*
Gilles GARNIER souligne que le tracé dissocié présenterait notamment un intérêt pour le **cabotage**, les premiers concernés étant les personnes avec poussettes, les collégiens, les personnes âgées.

Un compromis entre développement et préservation du centre ville

Le tracé dissocié permet d'être « au service d'un plus grand nombre de quartiers **sans fragiliser le centre ville** » (avis). Il permet à la fois de « **desservir le plus d'habitants** » et de « **préserv**er le cœur de ville ». « **Préserver le centre-ville, sauvegarder les commerces tout en prolongeant la ligne de tramway** ». Cette option permet aux piétons, aux deux-roues, aux voitures et au tramway de « **partager l'espace de la rue Jean-Jaurès tout en maintenant des places de parking** ». Ce tracé représente donc de « **multiples possibilités d'accès aux commerces et aux services du centre ville** ».

De fait, le « **projet initial (...) Jaurès Michelet est de loin le meilleur** », comme « le **plus judicieux** ».

Une diminution des nuisances

Le fait qu'il permettrait de « **ralentir la circulation sur le boulevard Michelet** » apparaît également comme un avantage.

Certains indiquent également que le **marché** a une zone d'influence très large, avec par conséquent des nuisances liées à la circulation d'autant plus étendues, soulignent que l'arrivée du tramway réduirait ces nuisances en offrant une alternative à l'usage de la voiture particulière.

Une insertion facile

Etant donné que ce tracé correspond au **trajet du bus 105**, des participants estiment qu'il « **s'intégrera facilement à l'existant** » et entraînera « **peu de bouleversements dans le cadre de la traversée de la rue Jean Jaurès** ».

Station Jeanne d'Arc

Certains se félicitent de l'emplacement de la station Jeanne d'Arc, plus proche des commerces et du marché.

Inconvénients

Certains s'interrogent toutefois sur l'intérêt du tracé dissocié, qui **reprend en grande partie le tracé Jaurès**. Le fait qu'il apparaisse comme un compromis est aussi présenté comme peu propice à développer un grand projet fondé sur de vrais choix.

Si d'un côté on juge que ce tracé rapproche les quartiers périphériques Est de la ville, on estime de l'autre qu'une desserte directe de ces quartiers serait plus efficace. Ainsi, le passage du tramway dans le boulevard Michelet ne serait pas utile, tandis que **d'autres quartiers**, tels que le Londeau, auraient besoin d'une meilleure desserte en transports en commun.



Desserte en sens unique

Le principe même du tracé dissocié, avec une « **desserte en sens unique** » n'apparaît pas intéressant.

Le stationnement

Le fait que ce tracé entraîne la suppression de « 110 places de stationnements » provoque le mécontentement, notamment des riverains du Boulevard Michelet dont certains doutent des possibilités de restitution. D'une manière générale, l'implantation latérale du tramway boulevard Michelet suscite des interrogations concernant les possibilités de stationnement et de déménagement. Certains demandent si des réserves foncières sont prévues pour restituer le stationnement.

La circulation

Le quai de la station de tramway **boulevard de la République** pourrait poser des problèmes de circulation et de partage de la voirie selon des participants. Ils s'inquiètent notamment des **reports de circulation** sur la rue Bir-Hakeim et des risques de **congestion** du trafic. Plusieurs regrettent enfin qu'il n'y ait **pas d'espace dédié aux cyclistes**.

Les commerces

Il est souligné que ce tracé, s'il est économique pour la maîtrise d'ouvrage pourrait représenter un coût important pour les commerçants. Une baisse de fréquentation est crainte, liée aux difficultés d'accessibilité pour les clients motorisés ainsi que des problèmes de livraison. Boulevard de la République, les habitants s'inquiètent de l'**accès** aux commerces, alors que le trottoir est déjà très étroit.

Les nuisances

La question des **nuisances** pour les riverains est fortement soulignée, en particulier dans le boulevard Michelet.

L'ampleur des **nuisances** liées aux **travaux** est évoquée, le tracé concernant deux rues, « avec des zones de chantier beaucoup plus étendues (Brément et République) ».

Les **risques de nuisances sonores** et **vibratoires** du tramway inquiètent les deux **centres de santé** existant dans la rue Brément.

Dans la rue Jaurès, la façon dont les caténares seront **fixées aux façades** fait l'objet de nombreuses interrogations.

Enfin certains soulignent le risque de **perte de valeur des biens immobiliers** suite à l'arrivée d'un tramway, et ils précisent ainsi que plusieurs habitants ont déménagé suite à l'annonce du projet de prolongement du T1.

Points spécifiques d'insertion

- Rue Jean Jaurès

La solidité de la **plateforme de bus** actuelle rue Jean Jaurès n'est pas jugée adaptée à la circulation d'un tramway. Des précisions sont demandées à propos de la **largeur des trottoirs** suite à l'arrivée du tramway rue Jean Jaurès. Quelques participants se demandent si l'insertion du tramway implique d'**enlever l'éclairage public** actuel alors que ce dernier est neuf.



- *Station Jeanne d'Arc*

La dangerosité de l'emplacement de la **station Jeanne d'Arc** a été dénoncée par certains, car il obligerait les usagers à traverser la rue Vaillant-Couturier pour se rendre à la mairie, d'autres notent au contraire avec intérêt la plus grande proximité avec le marché et le sud de la rue Jaurès. L'attention est attirée sur le volume important de voyageurs qui circulent sur ce secteur, qui se croisent, se doublent, et traversent la chaussée.

- *Rue de Brément et bd Michelet*

Quelques inquiétudes se font entendre au sujet du **devenir du terre-plein végétalisé rue de Brément**, avec l'insertion axiale du tramway. Certains s'étonnent aussi de la **distance entre les stations Jeanne d'Arc et Brément-Michelet**. Enfin, le projet de densification présenté dans le cadre de l'étude Saunier&Associés³, qui renvoie à la construction de logements, dans les îlots vierges du boulevard Michelet, inquiète les riverains. Ces derniers plaident en effet pour la préservation de la qualité du cadre de vie sur cet axe, du fait notamment, de sa faible densité,

- *boulevard Michelet*

Certains riverains ont émis, lors que la visite du tracé, des doutes sur la faisabilité de l'aménagement envisagé sur ce boulevard, les cotes mentionnées dans le dossier étant incompatibles avec la largeur du boulevard

- **Le tracé Ouest : avantages et inconvénients**

Avantages

La desserte d'une zone d'emplois

Ce tracé permettrait non seulement d'« **étendre le centre ville** » mais également de **desservir une zone d'activité inaccessible** en transports en commun. Ainsi, le tramway desservirait « *les zones d'emplois* » qui représentent selon certains « *un bassin d'emploi très important* ». Il faciliterait les déplacements des employés de la zone d'activités, une personne témoignant qu'aucun moyen de transport n'est disponible et que les seules alternatives sont la voiture individuelle ou la marche. Il desservirait « *les zones d'activités le Terminal et les Groux* ». Des participants expliquent que « *la zone d'activités pourra se développer en apportant des emplois et de la taxe pour la commune* ».

Certains partisans du tracé Ouest estiment néanmoins que si l'offre de bus est améliorée dans ce secteur ouest, le tramway pourrait passer en centre ville.

La desserte d'équipements

Ce tracé desservira « *les équipements culturels et de loisirs* », notamment « *le centre des impôts intercommunal, la base de loisirs* ». Ce tracé présente également pour certains l'avantage de **requalifier « le triangle »** en face de la future Base de plein air et de loisirs (BPAL). Une des entrées de la base de loisirs se trouvera à l'angle de la rue Vaillant-Couturier et de l'avenue du Parc, le tracé Ouest se situe par conséquent au plus près de cette future entrée. Par ailleurs ce tracé permettra de desservir le Centre des hypothèques et du cadastre à vocation intercommunale et donc générateur de flux. Certains rappellent enfin que l'Ouest de Noisy-le-Sec abrite le gymnase de Coubertin.

³ Etude annexée au dossier de concertation et disponible sur le site www.t1est.fr



La préservation du centre ville et un aménagement de qualité à l'Ouest

Un avantage fortement mis en avant pour ce tracé est qu'il permet **d'éviter le centre ville** et qu'il est le « *moins destructeur* », « *il ne couperait pas la ville en deux* », il cause le « *moins de perturbations* » et « *épargne la ville* » tout en circulant à 400 mètres de la place Jeanne d'Arc, du centre ville. Ainsi, certains **avis, opposés au tramway** à Noisy-le-Sec, **se prononcent de préférence pour le tracé Ouest**, qui constituerait en quelque sorte **un moindre mal**.

Plus, « *il permettrait un aménagement harmonisé, avec la création de trottoirs plus larges et la mise en place de circulations douces* » - « *donner un peu plus de dynamisme et de vie à une partie de Noisy complètement sinistre, voire sinistrée* », il serait ainsi « *le seul à permettre la circulation* », autrement dit, à ne **pas modifier le plan de circulation** actuel au centre de la ville.

Une vitesse performante

Outre l'impact sur le développement urbain et les aménagements, il est considéré par ses défenseurs comme le tracé le « **plus performant** » (vitesse accélérée pour la desserte de Romainville).

Une insertion facilitée car anticipée

Au niveau de la rue Lamartine certains précisent que le seul problème de passage se situe à hauteur de l'entreprise Tassos, certaines questions techniques ayant été réglées par la précédente municipalité. De même, à hauteur de la rue Léo Lagrange, la salle communale en construction a été prévue avec un retrait de 2 mètres pour laisser passer le tramway.

L'aménagement connexe du pôle gare

Enfin, le projet de réaménagement du pôle gare proposé par l'agence AREP dans l'hypothèse du tracé Ouest, et présenté en groupe de travail, est jugé plus intéressant, bien qu'à ce stade, aucune concertation n'ait eu lieu sur ce pôle. La couverture partielle des voies et la création d'une esplanade devant la gare sont les éléments les plus convaincants pour aboutir à plus de création de commerces et bureaux autour de la gare et au désenclavement du Petit-Noisy. Ainsi, « *seul le tracé Ouest, avec l'envergure du **déplacement de la Gare au-dessus des voies** et la réhabilitation de toute cette zone très affectée par l'évolution des infrastructures, permettrait de **développer notre Ville et de la rendre attractive (...)** et digne du 21 e siècle.* ».

Inconvénients

Le coût

L'argument du **coût** est avancé, ce tracé est « *le plus cher* », il « *coûte 40 millions d'euros de plus* » et concerne peu d'usagers « *le moins de monde* », à la fois parce qu'il est « *trop décentré* » et qu'il serait sous utilisé les soirs et week-ends, en l'absence des usagers-employés. Certains concluent de manière ferme que c'est « *une aberration* ». Un participant juge que c'est « *le prix du respect des citoyens* ».



L'accessibilité et la desserte

D'autres indiquent que l'**éloignement** de ce tracé **par rapport au centre ville** nécessiterait de prendre un bus pour accéder au tramway.

La **pertinence de la desserte d'une zone industrielle** est également remise en cause. Les salariés de la zone d'activités du tramway sont considérés comme davantage **captifs de la voiture**. On craint par ailleurs que ce tracé ne profite qu'aux **quartiers Est de Romainville** et serve seulement à faire le lien entre le terminus actuel du T1 en gare de Noisy-le-Sec et Romainville allant jusqu'à indiquer que le tracé du tramway « par la zone d'activités, c'est de la confiscation ».

Certains proposent une desserte routière et par **bus** (ou navette) pour les zones d'activités, qui **serait plus appropriée** selon eux, d'autant que, si le tracé du centre ville était choisi et une fois le métro prolongé et connecté à la place Carnot, le **bus 105** pourrait desservir la zone industrielle. Ils rappellent également que le projet de BPAL, décrit plus haut comme une opportunité de desserte, ne serait complètement achevé qu'en 2025.

Le développement urbain

L'évitement du centre ville apparaît comme un inconvénient aux détracteurs du tracé Ouest : il s'agit d'« un **tracé de transit et de contournement** » qui « n'a pas d'autre justification que de faire supporter par la périphérie de Noisy ce dont certains ne veulent pas » ; le « passage par [les terrains de] RFF ne présente pas un grand intérêt urbanistique ». Ce tracé s'apparente ainsi à une « **traversée du désert le long des voies ferrées** ». Le fait qu'il concerne les quartiers Ouest « **exclut tout l'Est de la commune** ».

Néanmoins l'**impact sur les commerces du centre ville inquiète** les habitants, car si le tracé entraîne un « glissement de l'attractivité de la ville vers l'Ouest » ; « que deviennent les commerces du centre-ville? » ; « Que deviendrait alors le cœur actuel de la ville ? Que deviendraient ses commerces ? », « s'agit-il de créer un 2^{ème} centre-ville ou de délaisser le 1^{er} ? ».

Par ailleurs, l'hypothèse même de créer un **nouveau quartier est remis en cause** : « où sont les terrains qui permettraient de construire de nouveaux équipements, de nouveaux logements ? », les « constructions nouvelles dans ce secteur ne peuvent se faire que sur une ou deux parcelles les réserves foncières étant très limitées ».

La contrainte des accès poids lourds

Certains estiment que le passage du tramway à l'Ouest « n'a pas de sens dans une zone d'entrepôts approvisionnés par des 38 tonnes », cela « générerait fortement le passage des **nombreux camions** et semi-remorque desservant la zone » et générerait des « contraintes importantes pour l'accès des poids lourds ».

Insertion

En termes d'insertion, ce tracé « repoussant les murs de 6 mètres » « engendre plus d'**expropriations** » et pose des difficultés techniques importantes au niveau du mur de soutènement rue du Parc. Concernant la nécessité de reculer les **murs de soutènement** de plusieurs mètres, certains s'inquiètent pour l'assise des maisons situées en surplomb. Par ailleurs les terrains gypseux ne constituent pas une assise suffisante pour le tramway selon quelques participants.



- **Tronçon commun aux 3 tracés, du Carrefour de la Vierge à la place Carnot**

Le carrefour de la Vierge Le carrefour de la Vierge est considéré comme « **un point noir pour la circulation** », quel que soit le trajet choisi. On craint que les aménagements liés au passage du tramway ne défigurent ce carrefour et abîment la statue de la Vierge qui s'y trouve. Les **expropriations** à cet endroit inquiètent. La fragilité du sous-sol au niveau du carrefour de la Vierge (« **un gruyère** ») est soulignée. Ainsi, d'après une étude du Bureau de recherches géologiques et minières, BRGM, Noisy-le-Sec présenterait des aléas moyens de retrait/gonflement du sol argileux. On alerte aussi sur le fait « *qu'il y a déjà eu des affaissements de terrain : Rue A. France, Piscine du Stade Huvier, Rue d'Arsonval* ».

Rue Anatole France

Le tramway s'insère sur une **pente importante** le long de laquelle aucun arrêt intermédiaire n'est prévu. Par conséquent l'accès au tramway pour les **personnes à mobilité réduite** sera réduit par rapport à l'accès actuel au bus 105, et les riverains suggèrent la création d'une **station supplémentaire** à cet endroit. Des exemples de tramway qui présentent la même problématique d'insertion, en pente, avec mixité des usages de la voirie ont été demandés. Certains s'interrogent enfin sur la compatibilité du passage du tramway avec des **conditions hivernales** type neige et verglas.

La **difficile insertion des cyclistes** sur cette portion est souvent dénoncée. L'aménagement prévu ne permet pas aux véhicules de doubler les cyclistes en respectant les distances réglementaires (1 mètre en ville), cette portion risquant alors d'être très pénible pour les cyclistes, à l'image de ce qui a été réalisé avenue Gallieni.

La **cohabitation véhicules/tramway** est jugée très délicate à cet endroit, alors qu'on se trouve dans « **une bonne côte** ». La question de l'**accès aux parkings** pour les habitants de ce secteur est évoquée; ces derniers stationnent sur les trottoirs car l'accès à leur parking, en raison de la forte pente liée au talus, est difficile. La création **sur les réserves foncières du Conseil Général de poches de stationnements**, principalement pour les riverains, en construisant si nécessaire des murs à l'emplacement des talus, est proposée pour éviter de laisser des dents creuses le long du tramway (comme sur l'avenue Gallieni).

Certains considèrent qu'il n'est « *pas raisonnable* », voire qu'il est même « **inconcevable de supprimer le sens montant de circulation sur la rue Anatole France** ». Les **reports de circulation** provoqueraient alors des embouteillages conséquents sur les voies secondaires (notamment la rue Emile Zola). Ainsi, un tramway en position axiale est proposé comme une solution efficace, avec des voies montantes et descendantes pour les automobiles de part et d'autre.



- **Tracés alternatifs**

Tracé Ouest bis (via l'Avenue de Verdun, la rue E. Durin et l'avenue de Bobigny)

Quelques uns regrettent que le **tracé Ouest bis** ait été « rangé dans les tiroirs » car il permettrait selon eux : « d'irriguer à la fois la zone d'activité, le théâtre des Bergeries, le futur conservatoire et de **faciliter l'accès à la gare des habitants de Romainville et du sud de Noisy** ». En outre, ce tracé permettrait de « **drainer davantage de monde et de desservir les riverains de la rue Jean Jaurès** ». A ce propos, il est rappelé que la zone de la rue de Verdun draine actuellement des flux importants, en raison de la présence d'une école maternelle, d'un gymnase et de la ZAC Pierre Sémart qui accueillera à l'avenir une crèche et des logements. Certains indiquent qu' « **un tracé dissocié Ouest serait plus judicieux en remontant de Bobigny vers la zone d'activités et la base de loisirs et en remontant place Carnot. La descente s'effectuerait par la rue A. France et la rue Jean Jaurès en contresens dans le site propre du bus car ce sont les Romainvillois et les Noiséens du sud qui ont besoin de descendre vers la gare RER.** ».

D'autres proposent également « **un tracé Michelet aller/retour** » qui permettrait de « **désengorger la rue Jean Jaurès et faciliterait la desserte du collège Prévert** ».

A une échelle plus large, un « **tracé Saint Denis/Bobigny/pont de la Folie/rue du parc (Anatole France)** » est suggéré.

Pour leurs parts, sur la question des tracés envisagés à Noisy-le-Sec, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les arguments qui ont prévalu au choix des 3 tracés proposés (trafic, insertion...)
- les dispositions d'insertion (figurant dans le dossier et dans ses annexes), en apportant l'ensemble des précisions nécessaires, notamment sur les aménagements, la répartition des espaces, les ouvrages d'art, les impacts du projet, les mesures visant à limiter ou à supprimer les impacts négatifs,
- les résultats des analyses géotechniques, et les mesures envisagées notamment au niveau du tronç commun aux 3 tracés,
- qu'un erratum a été inséré dans le dossier de concertation pour corriger une retranscription erronée des largeurs dans l'aménagement du boulevard Michelet qui ne correspondaient pas aux études réalisées pour le tracé dissocié,
- que l'étude urbaine visait notamment à illustrer le potentiel des différents secteurs concernés par les variantes de tracé du tramway sur la base d'un diagnostic et d'hypothèses qui ne doivent pas être prises pour des projets précis, sauf en cas de permis de construire déjà accordés ou en cours d'instruction,
- que les expertises menées sur l'évolution du quartier du Petit-Noisy font apparaître d'autres causes que le passage du tramway (fragilité antérieure au tramway, absence supérette- cf groupe de travail « ville et tramway »),
- que les études sur l'impact des tracés en centre ville (en annexe au dossier), après avoir diagnostiqué les contraintes, proposent des solutions dont certaines sont considérées par les experts comme favorables.
- le maintien, par un itinéraire adapté pour éviter de trop doubler le tramway, de la ligne 105 pour permettre le rabattement sur la ligne 11 du métro, et ce jusqu'au prolongement de cette ligne 11 à Place Carnot, prolongement qui assurera alors la connexion avec le tramway.



3. L'offre de transport

Ceux qui reconnaissent l'opportunité du projet s'interrogent sur les **améliorations** qui doivent être apportées par le tramway (desserte, confort, régularité...) par rapport aux autres modes de transport existants sur le territoire mais aussi sur les **exigences** (stationnement) **à avoir** ainsi que les **innovations** (matériel roulant, alimentation, traitement des nuisances) qui peuvent être mises en place sur ce prolongement en particulier.

3.1. La desserte

- **La régularité**

Le fait que le tramway ait la priorité sur les autres modes de circulation est apprécié, « *la régularité est ainsi mieux assurée, et les fréquences de passage annoncées représentent un progrès considérable comparées à celles des transports effectuant actuellement le même parcours.* », mais certains craignent qu'il y ait des problèmes de ponctualité.

- **Les lieux clés à desservir**

La desserte du lycée de Noisy-le-Sec est jugée importante, notamment pour les étudiants Romainvillois. La desserte de **l'hôpital intercommunal de Montreuil**, éloignée du tracé projeté, est néanmoins jugée primordiale, notamment pour les Fontenaisiens des quartiers V. Hugo, Plateau, Michelet.

Certains s'interrogent sur le fait que **Rosny-sous-Bois** soit **excentré** par rapport au tracé.

- **L'emplacement des stations**

Le fait que, dans le cadre des tracés traversant le centre ville de Noisy-le-Sec, le tramway comprenne près de « *trois arrêts de moins que le bus 105* » est fortement critiqué. De même, certains s'étonnent que, sur l'ensemble du tracé, les stations soient très éloignées.

- **L'accessibilité PMR**

Le tramway est reconnu comme « **le seul mode de transport accessible à tous** » ; il « *représente un grand intérêt pour le déplacement des personnes handicapées* » ; le tramway « *est prévu accessible contrairement au bus 105* ».

Rue Anatole France, mais aussi rue du Parc à Noisy-le-Sec, quelques inquiétudes se font entendre concernant l'accessibilité du tramway pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées. En effet, les distances entre les stations du tramway étant plus longues que les **distances existantes entre les stations du bus 105**, les personnes à mobilité réduite seront contraintes de marcher plus longtemps pour rejoindre un arrêt.



- **Les tarifs**

Certains participants indiquent qu'un « **tram doit être accessible à tous** » ; et plus généralement « *une tarification unique entre tous les réseaux sur le territoire d'Ile-de-France ; qu'il s'agisse du métro, des Bus, des RER, du Tram, du TVM etc.* ».

3.2. Le matériel roulant

- **Le renouvellement du matériel roulant**

Un consensus se fait autour de l'exigence d'un « **renouvellement complet du matériel** » ou la « *mise en place anticipée des nouvelles rames* ».

A Noisy-le-Sec afin de diminuer les impacts pour les riverains, à Montreuil également pour la même préoccupation mais aussi pour éviter la solution proposée « *aux problèmes de pentes dans le secteur des Ruffins, qui couperait le quartier en deux* ».

- **Un matériel esthétique et silencieux**

Le matériel doit être « *moderne, récent, confortable, sécurisant* », symbole « *du XXI^{ème} siècle* ».

Les nuisances sonores et vibratiles générées par le tramway existant sont critiquées. Pour certains qui considèrent le tramway comme inadapté à la rue Jaurès, il l'est d'autant plus si le matériel roulant, jugé obsolète, est renouvelé seulement en 2022. A Romainville, sur des secteurs comme le boulevard Barbusse, la présence d'un banc de silex est signalée comme pouvant conditionner le choix du matériel roulant, sa prise en compte pouvant être plus délicate pour un tramway.

Ainsi, un matériel « *moins bruyant* », le « **moins bruyant possible** » est demandé ; certains souhaitent « *un tramway sur pneu [qui] serait sans doute moins bruyant* » ou « *un tramway sur pneu dernière génération* ». Ceci impliquerait une « *rupture de charge à la gare de Noisy* » mais ses partisans s'étonnent que l'on s'y oppose « *alors que dans le futur, elle constituera un pôle multimodal autrement plus important que le Mur[Murs] à péches, et que cette importance justifiera l'implantation d'un double terminus* » ; ils critique le fait de « *s'opposer à des rames sur pneus alors que le Président du Conseil général du Val de Marne a fait valider un tramway sur pneus pour la liaison Châtillon – Viroflay (...), et que le Député-maire de Sarcelles a également fait valider une solution sur pneus pour la future liaison longue de 6.6 km, gare de St Denis – Sarcelles ?* ». Certains rappellent cependant que la voie fait autant de bruit sinon plus que le matériel roulant. La conception de la plate forme du tramway et son entretien conditionnant également le degré de nuisances sonores.

En somme, un **matériel de dernière génération** est demandé ; « *un matériel roulant performant et de qualité* », « *quelque chose d'ambitieux et moderne* », « *pour être à la pointe du progrès* ». L'argument du moindre coût est avancé pour le tracé Jaurès à Noisy-le-Sec, qui permettra de « *financer le matériel le plus performant, moderne* ».

Il est proposé à la maîtrise d'ouvrage de lancer un appel d'offres avec un cahier des charges qui prend en compte ces attentes et propose pour disposer de matériel innovant, de favoriser la concurrence entre les constructeurs pour plus d'innovation.



Enfin, les participants ont souligné à plusieurs reprises la nécessaire qualité de l'entretien, à la fois de l'infrastructure et du matériel : il est ainsi demandé que la « *future maintenance du matériel soit de la plus haute qualité* ».

Le tramway T2 ou encore le T3 sont souvent cités en modèle.

3.3. L'alimentation électrique

L'intérêt de la **LAC monofilaire** est mis en avant ou simplement la solution qui implique « **le moins de fils possibles** ». Craignant de voir une « *toile d'araignée de fils électriques* » certains estiment que « *si les lignes aériennes d'alimentation électrique peuvent être supprimées, elles doivent l'être* ». Il est selon eux « *intolérable d'accrocher les filaires sur les immeubles longeant le tramway* », car ces immeubles sont des propriétés privées.

Pour d'autres, les « *pilliers tenant les caténaires défigurent la ville* ». Aussi, il est suggéré que les supports d'alimentation, les caténaires actuels, soient mieux intégrés au mobilier urbain.

Boulevard Michelet et rue Jean Jaurès, les lignes accrochées en façades d'immeuble inquiètent et font préférer la mise en place d'un **système d'alimentation par le sol (APS)**. Il est proposé que les « **nouvelles rames [puissent] accueillir l'APS** ». Ceci est posé en condition à la réalisation du tracé Jaurès par quelques uns. Toutefois certains indiquent aussi que l'alimentation par le sol est intéressante et sa fiabilité améliorée ces dernières années, mais qu'elle est **plus onéreuse**.

Pour leurs parts, sur la question des stations, de l'accessibilité, du matériel roulant, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les arguments relatifs au tracé général proposé (enjeux de maillage, de desserte, de désenclavement et de requalification urbaine),
- les arguments (continuité des parcours, conditions d'insertion...) qui ont fondé le choix d'assurer cette liaison par un prolongement de la ligne T1 équipé de matériel à roulement sur fer,
- que la question des distances entre stations à Noisy-le-Sec serait réexaminée en fonction des caractéristiques du matériel roulant, du maillage viaire et des possibilités d'implanter les stations,
- que le renouvellement anticipé est une option intéressante qui, au prix d'un investissement supplémentaire au moment du prolongement, devrait permettre de simplifier l'infrastructure à Montreuil et la gestion du matériel roulant (homogénéité du parc)
- les progrès faits dans l'insertion du système d'alimentation et les enjeux (financiers, qualité d'exploitation) inhérents aux différents systèmes innovants.



4. L'insertion du tramway et les aménagements connexes

4.1. Le traitement des nuisances

- **Les nuisances sonores et vibratiles**

La **fréquence** de passage du tramway, de 4 minutes en heures de pointes, ainsi que l'**amplitude horaire** sont perçues comme potentiellement porteuses de nuisances. Certains estiment ainsi que la création d'une **dalle anti-vibratile** a plus d'importance que l'esthétique du tramway et souhaitent connaître les modalités de la mise en place de cette dalle, son coût et s'il est compris dans le coût du projet estimé et présenté à l'heure actuelle. L'éventuelle « *pose de systèmes antivibratoires susceptibles de faire supporter le passage quasiment constant des rames à proximité des riverains de 5h à 1h 30* » est proposée. Beaucoup indiquent qu'il faut « *supprimer les **bruits solidiens** [et] prévoir l'insonorisation des habitations riveraines* ». Dans la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec, « *des immeubles construits dans les années 1945 sont très sensibles aux vibrations car les sols sont truffés de trous non comblés de la Seconde Guerre* »; certains estiment que l'argent du projet doit être utilisé « *pour réaliser des insonorisations parfaites* ». Ainsi, il est demandé que dans la rue Jean Jaurès et dans le boulevard Michelet en particulier, les immeubles bénéficient de **protections phoniques en façade**. Enfin, les riverains de la rue de Brément et du boulevard Michelet craignent une **inégalité de traitement des nuisances sonores** par rapport à la rue Jean Jaurès. Plus particulièrement, il est craint que, rue de Brément, les **vibrations du tramway** perturbent le matériel médical des centres de santé. Une **estimation des nuisances sonores et vibratiles** est demandée.

- **Le traitement de la plate-forme**

Certains estiment que l'**engazonnement** de la plate forme du tramway est une solution intéressante pour diminuer l'impact visuel de ce transport en surface voire d'en faire un atout : « *l'engazonnement partout où c'est possible* ». Au contraire, d'autres craignent que « *les feuilles [gènent] le passage des rames* » du fait de la « *végétalisation de la voie de tramway* ».

- **Impact sur la valeur des biens immobiliers**

Des habitants du boulevard Michelet à Noisy-le-Sec craignent que les nuisances n'aient un impact sur la **valeur des biens immobiliers** et aimeraient qu'une **compensation** de la perte de valeur soit envisagée par le STIF.

- **Travaux et entretien**

Les travaux mais aussi l'entretien (« *l'entretien de ce matériel la nuit* ») font l'objet d'inquiétudes. Il est cependant indiqué qu'« *une rame fera d'autant moins de bruit que son passage en maintenance sera fréquent* ».



Concernant les travaux, la crainte de **fissure des pavillons**, amènent certains riverains à s'interroger sur le mode d'indemnisations. L'aménagement des accès aux commerces, et aux parkings durant les travaux est exigé. La Chambre de commerces et d'industrie de Paris Seine-Saint-Denis souligne qu' « *avant les travaux(...) les commerces et les activités de proximité (...) ont besoin d'une information précise et continue sur les évolutions du projet d'extension et son calendrier* » ; elle indique notamment que « *les dirigeants d'entreprise doivent être sensibilisés à l'impact des futurs travaux sur leur propre activité. Il faut (...) les inciter à développer une comptabilité adaptée* » ; enfin, pendant les travaux « *un dispositif de livraison adapté à la période de travaux (...) une indemnisation des entreprises et commerces ayant subi un préjudice économique du fait des travaux.* » devraient être mis en place.

En somme, les participants souhaitent « *que toutes les ressources actuelles de la technique soient mises en œuvre pour que du point de vue phonique, esthétique, le tramway apporte un plus aux villes et quartiers qu'il va traverser* ».

4.2. L'impact sur la circulation

L'arrivée du tramway suppose la modification du plan de circulation et du stationnement et suscite des interrogations.

- **Le plan de circulation**

Congestion et report de trafic

Les personnes s'inquiètent du **report de trafic** d'une rue à l'autre dans le cas de la modification de l'usage de la voirie (mise à sens unique, suppression de voies etc.). A Noisy-le-Sec, certains se demandent si « *l'infrastructure périphérique au centre ville est prête à absorber ce report de circulation* » (rue Bir-Hakeim...). A Romainville, un report du trafic du boulevard Barbusse vers les autres voies est craint.

Compatibilité avec les autres trafics

L'accès de l'A3 depuis la place Carnot à Romainville ou encore la circulation de la rue de Benfleet pour se rendre vers Montreuil posent question. Des usages spécifiques suscitent de nombreuses questions : la circulation et le stationnement des camions liés au marché à Noisy-le-Sec, le passage de semi-remorques, notamment ceux qui viennent de l'étrangers, par le centre ville quand l'autoroute est coupée, l'accès des pompiers dans le centre ville, les camions de déménagement, la sortie des axes transversaux. De manière plus générale, les participants se demandent qui sera autorisé à passer quand le tramway sera en service. A Romainville, on se satisfait de la **mise à sens unique du boulevard Barbusse**.

Partage de la voirie et circulations douces

La mise en place du tramway est vue comme une « **opportunité au développement des pistes cyclables** », de « *redistribuer l'espace au profit des piétons et vélos* » une « *occasion unique de recomposer les espaces publics du centre-ville* ».



Or, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec on alerte sur la « **dangerosité de la mixité tram-piétons-vélos** ». Des questions sont posées sur l'**usage de la voirie par les piétons** : « *y aura-t-il des trottoirs, et si oui, de quelle largeur ?* ». Considérant la **place du vélo**, beaucoup regrettent que le projet ne prévoise pas de « *différencier* » la voirie. Les vélos n'ayant pas de voies dédiées seraient contraints de rouler sur la plateforme du tramway, pavée et donc peu praticable pour les vélos : « *s'il y a pavage, les rollers et trottinettes ne pourront plus rouler. Les vélos devront faire plus d'effort* ». L'installation de pistes cyclables est ainsi revendiquée car elles « *n'apparaissent que lorsque [il y a] création de voirie nouvelle* ». En somme, la place du vélo dans le projet est jugée comme « *une question négligée* ». Certains indiquent que « *la configuration actuelle du centre-ville s'est avérée intéressante pour les circulations douces : d'un côté le couloir bus avec ses vélos et rollers tolérés et le trottoir de ce côté-là agréable, pas trop dangereux pour les enfants (...) et pas trop bruyant* », ils craignent que cette configuration soit modifiée : « *s'il faut partager un même espace avec les piétons, il n'est plus possible de rouler vite* » et entraînera des **problèmes de sécurité**, si bien que « *l'arrivée du tram aura constitué non pas un progrès, mais un recul dans la circulation douce* ». Aussi, « *il faut que le tram soit en relation étroite avec les cycles et que les aménagements liés au tram ou communaux visent à créer cette interaction.* »

Certains rappellent enfin que le Code de la route interdit la circulation des vélos sur les voies des tramways et regrettent que les aménagements proposés restent trop contraints par la largeur limitée des emprises actuelles, y compris dans le cas de la mise à double sens de la rue Anatole France, ce qui empêche la réalisation de pistes cyclables.

Patrick LASCOUX, adjoint au Maire de Noisy-le-Sec, souhaite quant à lui « *sortir de la vision passéiste* » qui consiste à contenir les vélos sur des voies dédiées. Il indique qu'un décret est paru l'été 2008 qui vise à inclure les vélos dans la circulation, quelle que soit la voie. D'autres défendent également le fait que « *les vélos doivent pouvoir circuler sur la plate-forme, dans les deux sens, sans être confinés, comme dans le projet T3 à Paris, à des pistes cyclables* ».

Quelques participants s'interrogent enfin sur la possibilité de « *prévoir des abris vélos gardés comme à Neuilly Plaisance [et celle] d'avoir des vélos dans les transports en commun ?* ».

- **Le stationnement**

La question de la **restitution des places de stationnement** apparaît comme une **question primordiale**, qu'il faut traiter tant pour les automobilistes que pour la sécurité des piétons mais aussi pour « *ne pas pénaliser les commerces* ». L'arrivée du tramway est pour certains l'occasion de « *revoir le plan de stationnement* » de Noisy-le-Sec. La disponibilité de terrains pour restituer ces places perdues est remise en cause, et les parkings existants sont considérés comme déjà « *saturés* ». D'autres évoquent aussi, toujours dans cette ville, le problème actuel de la monopolisation par certains des places de stationnement. Beaucoup s'interrogent notamment de l'aménagement du parking des Découvertes et des places de stationnement à proximité du collège Gambetta.

Il est proposé de « *faire des places de parkings gratuites uniquement pour les résidents* », de « *préserver les zones bleues* ». Quelques remarques indiquent que le stationnement dans des parkings souterrains n'est pas une bonne solution pour des raisons de sécurité.



Patrick LASCOUX indique pour sa part que le plan de stationnement et les restitutions de places ont été étudiés et présentés lors des ateliers urbains. Le plan d'aménagement sera définitivement mis en place lorsqu'une décision aura été prise sur le choix du tracé.

4.3. Les expropriations

Les questions sont posées sur les expropriations, notamment sur les procédures et les délais :

- à Noisy-le-Sec, à côté de la gare (charcuterie et boulangerie), boulevard Michelet, rue du Parc.
- à Romainville, square Barbusse, avenue Rosenfeld et place Carnot.
- à Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois concernant la rue des Ruffins et l'avenue Faidherbe.

4.4. Le pôle d'échanges à Noisy-le-Sec

Le tramway est l'occasion de repenser l'embellissement et l'agrandissement de la gare.

La plupart des participants souhaitent « *un pôle gare moderne, efficace, attractif* », « *un pôle d'échanges ambitieux pour un avenir lointain* ». Ce dernier représenterait le « *nouveau poumon dans la colonne vertébrale de Noisy-le-Sec* ». Ils insistent sur « *l'absolue nécessité de réaliser un pôle gare de qualité, et que ce pôle gare puisse engendrer la création d'activités moteurs de nombreux emplois* ». Très rares sont les avis qui indiquent « *ne faire aucun travaux à la gare* », ou « *reconstruire la gare (quelle idée ?)* ». Il faut éviter que « *le pôle gare et par voie de conséquence Noisy-le-Sec ne soit qu'un lieu de passage et de transit.* ». Beaucoup suggèrent de « *couvrir les voies pour faire un pôle gare et au-dessus des bureaux* ». Ils font en effet remarquer que la couverture des voies permet de créer une esplanade, de favoriser l'émergence d'un bassin d'emplois par la création de locaux d'activités.

4.5. Le T1 au Petit Noisy

Plusieurs participants sont revenus sur l'aménagement passé du T1 dans le quartier du Petit Noisy et sur le fonctionnement actuel du tramway.

- **L'impact du tramway sur le quartier**

« *Les vibrations, le bruit de la sonnette* » sont dénoncés dans ce quartier. Plusieurs participants déplorent le fait qu'« *il n'y a[ît] plus de Petit Noisy vivant* » que « *rien n'existe plus pour le Petit Noisy* » et prônent le « *non à une nouvelle mutilation de cette ville* », un nouveau « *massacre* ». Le tramway a « *plongé le quartier du Petit Noisy dans la désolation* » et l'on traverse un « *véritable désert* ». La présence de « *dents creuses* », de « *fissures importantes sur les pavillons de la rue Gallieni* », l'aménagement du T1 avec « *ses pylônes et sa barrière de granit* », ce paysage « *minéral, brut et désespérant* » sont dénoncés.



Au contraire, certains exonèrent le tramway en indiquant qu'« *au petit Noisy la marchande de journaux a fermé, non pas à cause du tram mais de l'organisation de la diffusion de la presse, elle vendait des cartes postales du tram et disait que la proximité de la station au contraire lui amenait des clients.* » Ils indiquent enfin que « *dans le même local elle réinstalle une laverie automatique, [estimant que] si le tramway était en cause, elle aurait choisi un autre lieu !* ». D'autres plaident que « *l'arrivée du tramway n'a pas défiguré l'avenue Gallieni, elle était insignifiante, elle l'est toujours* ». Plusieurs pensent ainsi « *que la municipalité précédente avait pour devoir, avec l'arrivée du tramway de procéder à une requalification urbaine du quartier* ».

En outre, on s'interroge sur **l'absence de pistes cyclables** : il n'y a « *pas de place pour les cyclistes pour aller sur le canal de l'Ourcq* » ; « *il est extrêmement dangereux de faire du vélo* » on estime ainsi que « *les gens qui ont pensé l'aménagement de la route n'ont jamais fait de vélo de leur vie* ».

Les problèmes de signalisation qui conduisent les automobilistes à emprunter les voies de tramway par erreur sont mis en avant.

- **ce qu'il ne faudrait pas faire**

L'expérience de l'arrivée du tramway avenue Gallieni remet en question, pour certains, l'intérêt de ce mode de transport pour les aménagements urbains. Ainsi l'avenue **Gallieni constituerait un contre-exemple en termes de requalification** de l'espace public, d'aménagement de la circulation et du stationnement et d'attractivité commerciale. Le projet de prolongement du T1 devrait être l'occasion de « *se préoccuper rapidement des « délaissés » de l'avenue Gallieni* » et même de revoir l'aménagement existant de la Nationale 3 jusqu'à la gare de Noisy-le-Sec.

Ainsi, certains proposent de « *réhabiliter ce qui a déjà été fait* », d'« *apporter des aménagements d'ordre environnementaux rue Gallieni* », de « *prendre en compte le respect de l'environnement humain et ne pas reproduire les mêmes erreurs qu'au Petit Noisy* ».

Quelques uns s'interrogent sur la possibilité d'installer du matériel d'alimentation électrique monofilaire dans le Petit Noisy ou de retirer le mobilier urbain existant.

Plusieurs participants proposent enfin de relier la gare à l'avenue Gallieni par une passerelle sous la forme par exemple d'« *un deuxième pont pour les voitures et le tramway sur le pont Gallieni* » ou de prévoir le rapprochement de la gare, voire l'implantation de son entrée du côté de l'avenue Gallieni.

Gilles GARNIER insiste sur la nécessité d'accélérer les discussions entre le Conseil Général et la RATP sur la cession des parcelles constituant des « dents creuses » car à ce jour, un seul terrain a pu être acquis. Sur ce terrain seront installés sur trois étages des services sociaux (crèche, protection maternelle infantile...). Enfin, il précise que, quel que soit le tracé, la desserte du quartier du Petit Noisy sera améliorée par le futur prolongement du tramway.



4.6. Les sites à enjeux spécifiques

Certains sites ont fait l'objet de remarques, en raison des enjeux spécifiques qu'ils soulèvent.

- **La place Carnot**

L'impact des travaux sur les commerces de la place Carnot et le nombre d'expropriations font l'objet de nombreuses inquiétudes.

Plusieurs participants soulignent ainsi que l'arrivée à la place Carnot doit être particulièrement bien traitée, car **l'enjeu d'aménagement** est fort. L'aménagement proposé avec « un *carrefour nouveau et intéressant Place Carnot, à Romainville* » est apprécié mais à « *la condition que soient réalisés et le tram T1 et la prolongation de la ligne M11 !* », de même que les travaux de rénovation du cinéma intercommunal le Trianon. Certains suggèrent que l'emplacement de la bouche de métro soit connu précisément avant de prendre une décision sur l'emplacement du T1, et que les travaux du T1 et du prolongement de la ligne 11 soient coordonnés pour limiter les nuisances. D'autres s'interrogent sur la place prévue pour les pistes cyclables sur la portion romainvilloise allant de la place Carnot jusqu'à l'autoroute. La création d'un parking sur la place est plusieurs fois proposée.

- **Le franchissement de l'A3**

La maire de Romainville considère que le franchissement de l'A3 est l'occasion d'engager un réaménagement complet de cet espace consistant à **créer une passerelle sur l'A3** et à opérer un **réaménagement du carrefour-échangeur**.

- **L'A186**

La commune de Romainville a aussi exprimé le souhait d'un aménagement en **avenue paysagère** au niveau de l'A186 pour ne pas créer de saignée. Il est craint qu'une place trop importante soit laissée aux automobiles sur l'A186, de part et d'autre du tramway, et que l'axe, en reliant l'A3 à l'A86 devienne ainsi une voie de passage importante. Des participants expliquent que l'A186 connaît actuellement un très fort trafic, et qu'il faudra bien des voies de circulation suffisamment importantes pour absorber ce trafic le jour où le tramway sera mis en service.

Dans le cadre de cette requalification en « avenue paysagère » « *bordée d'immeubles de logements et de bureaux. Le projet prévoit une emprise de 41 mètres, soit trois fois plus que la largeur actuelle de l'autoroute.* » Or, cela présente « *un risque certain que cette avenue, reliant Val de Fontenay à l'autoroute A3, ne devienne une voie de délestage de l'A86.* » Il faut donc bien veiller à « *répondre à un réel **respect du caractère environnemental du site des Murs à pêches** pour que cette « avenue paysagère » ne devienne pas une **nouvelle « rocade urbaine** » qui pourrait lui porter préjudice.* »

Des **précisions sur « les critères d'aménagement de cet axe important sont demandées : quel est le nombre de voies envisagées ? Quelle sera la largeur des emprises ? Quelle hauteur maximale pour les éventuelles constructions en bordure d'avenue ? Quel emplacement et aménagement pour les ateliers de maintenance du tramway ? »**



Certains demandent ainsi que « *l'emprise de l'avenue paysagère créée pour le passage du tramway soit réduite au maximum sur l'intégralité du tronçon montreuillois (moins de 41 mètres), hors du site des Murs à pêches, pour permettre la densification voulue par la municipalité sur ses abords. Dans le site l'axe devra être aménagé, de plus, dans le respect environnemental du site. Il devra permettre le rétablissement de sa continuité agricole et de sa visibilité (pas de constructions aux abords)* ». D'autres indiquent par ailleurs que « *les accès par la route, à l'A3 et à Paris, doivent rester fonctionnels* ». Ils s'interrogent sur le devenir de « *la circulation auto si le Nord de Montreuil devait passer par Romainville et la place Carnot pour rejoindre Paris, via la porte des Lilas* ». Ils indiquent également que, « *plus au sud, l'accès par les rues Ernest Savard et Pasteur est déjà saturé* ». Le fait que « *la future avenue, en place de l'A186, doit donner accès à Paris, via l'A3, dans les deux sens* » est également mis en avant. Certains souhaitent de plus une « *cohabitation intelligente entre le tramway, les voitures (importance de la jonction A3), les vélos et les piétons* », la construction de bâti avec « *mixité des logements sociaux, des bureaux et des petits commerces ; constructions passives, récupération d'eau, composteurs, toitures végétalisées* », l'aménagement aux abords avec « *espaces verts, potagers partagés* » et enfin, la mise en place d'un « *parking à faible prix* » ...

Enfin, quelques participants estiment qu'il « *conviendrait de compléter ce dispositif par un carrefour identique à l'est de Montreuil, en limite de Fontenay* »

- **Le site des Murs-à-Pêches**

Des Montreuillois s'interrogent sur la localisation des ateliers de maintenance et de remisage. Fabienne VANSTEENKISTE, adjointe au maire, ajoute que les ateliers seront installés à Montreuil mais que la municipalité s'interroge sur la localisation précise à envisager. Aussi, Dominique VOYNET propose d'envisager ces ateliers sur les terrains libérés le long de l'A186.

Il est plusieurs fois souligné qu'« *il convient de **densifier en priorité des zones déjà construites** ou ayant perdu leurs qualités patrimoniales ou paysagères, et de conserver, dans l'intégralité de son périmètre, cet espace façonné par l'homme avec des terres agricoles exploitables et un bâti particulier*. En effet, certains insistent sur le fait que « *la conservation de ces terres agricoles répond à des impératifs et principes inscrits dans le SDRIF* » (avis Montreuil Environnement). Aussi, « *le nombre de voies réservées pour le trafic automobile doit être minimal* ». De plus, « *dans le cadre d'un projet de valorisation touristique du site patrimonial des Murs à pêches, le tramway devrait desservir son cœur. **Une station devrait être créée** au croisement de la rue Saint Antoine et être nommé « Murs à pêches »*. Enfin, « *la **surface** réservée pour les ateliers de maintenance du tramway devra être **réduite** au minimum, en particulier si elle était située sur le tronçon qui traverse le site des Murs à pêches. Dans ce cas, il serait souhaitable que les ateliers soient **souterrains**, pour ne pas entériner la coupure actuelle* ».

- **Le secteur des Ruffins**

Certains craignent que la rue des Ruffins ne devienne un « *axe de circulation important* », sans protection phonique. Ils s'interrogent ainsi sur la sécurité vis-à-vis des écoles qui encadrent la rue des Ruffins.



Ils rappellent qu' « à l'origine du projet, une avenue paysagère avec plantations et pistes cyclables était prévue parallèlement à la rue des Ruffins notamment » et s'interrogent sur l'actualité d'un tel aménagement.

- **Le franchissement de l'A86**

Des questions sont posées sur les deux tracés envisagés à partir du franchissement de l'A86, et sur les risques d'expropriation pour l'îlot situé entre la rue Faidherbe et la bretelle de raccordement entre l'A86 et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Certains rappellent qu'un pont a été démonté au niveau du franchissement de l'A86 il y a 12 ans, et que reconstruire un nouveau pont au même endroit n'aurait pas de sens.

Vis-à-vis de la 2nde hypothèse présentée (utilisation de la bretelle de sortie de l'A86), beaucoup souhaiteraient savoir si une sortie d'autoroute sera supprimée. Il est par ailleurs indiqué qu'un nouvel ouvrage d'art pour le T1 sera probablement nécessaire dans le secteur en raison des différences de niveau du terrain.

« Au niveau de l'intégration avec l'avenue Victor Hugo, à la limite de Fontenay/Montreuil et Rosny » certains attirent l'attention sur le fait qu' « a été placé un rond point pour la raison que des feux étaient très pénalisants pour la circulation des voitures » et causaient « des embouteillages « monstres » [qui] paralysaient le quartier ». Or, ils craignent « que les mêmes causes produisent les mêmes effets »

- **La station Faidherbe**

Beaucoup estiment que la station Faidherbe sera trop éloignée des zones économiques de Rosny-sous-Bois et pensent ainsi qu'il serait plus intéressant de faire passer le tramway sur une voie urbaine (côté rue Faidherbe), afin de desservir le lycée qui constitue l'un des principaux équipements du secteur, plutôt que de l'insérer sur un axe routier, où l'utilité sera moindre pour Rosny-sous-Bois.

D'autres considèrent que l'option retenue « empêcherait la correspondance avec le 127 et éloignerait beaucoup la station Faidherbe des établissements desservis ».

- **L'arrivée à Val-de-Fontenay**

Si le choix d'une implantation latérale est retenu, il est proposé d'y maintenir la circulation des bus. Le directeur du service de l'urbanisme de Fontenay-sous-Bois, insiste sur le fait que l'arrivée du tramway est bien prévu désormais au nord du RER A. Il souligne que, dans le cadre du Plan local d'urbanisme adopté par la commune en 2007, il faut reconsidérer les bretelles A86-N186, afin de refaire un échangeur complet et de reconquérir du foncier dans ce secteur, ce qui permettra d'y opérer de l'aménagement urbain. A ce propos, il précise qu'une solution est à trouver entre le STIF, la Région et l'Etat concernant l'aspect foncier du projet, en particulier pour le secteur du terminus et pose la question d'une participation financière de leur part.

**Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :**

- les normes et traitements en vigueur concernant les bruits et vibrations, le contenu des études d'impacts figurant au dossier d'enquête publique, les protections possibles et le cas échéant, l'attention particulière qui serait accordée aux sites sensibles de manière à garantir une protection optimale,
- les conditions et limites d'emploi des différents revêtements de plate-forme,
- les impacts d'un tel projet, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation et les mesures visant à atténuer voir supprimer ses impacts négatifs (mise en place d'une communication locale adaptée, d'agents et de lieux d'information, de Commission d'indemnisation des commerçants, de mesures particulières éventuelles...)
- les données relatives au trafic routier et les résultats des études notamment sur les reports qui résultent des différentes hypothèses d'aménagement,
- les pistes envisagées pour restituer le stationnement supprimé,
- que les étapes ultérieures seront l'occasion d'étudier l'amélioration de la prise en compte des circulations douces et notamment des vélos au regard des récentes évolutions réglementaires,
- concernant le pôle d'échange de Noisy-le-Sec, les différents aménagements en fonction du tracé et toute l'importance du choix du tracé du tramway pour envisager sa requalification,
- l'intérêt d'anticiper les réflexions sur les projets urbains qui devraient accompagner l'arrivée du tramway,
- la qualité d'intégration des sites de maintenance et de remisage des rames, dans des projets comparables, et toute l'importance d'en connaître la localisation précise,
- que les questions de sécurité sont examinées de manière rigoureuse avec les services de l'Etat et des experts indépendants,
- que la question du franchissement de l'A86 et de l'implantation de la station Faidherbe fera, avant de faire des choix, l'objet de réunions spécifiques, lorsque les études seront plus avancées.



Annexes :

- . **Décision du Conseil du STIF (saisine)**
- . **Décision de la CNDP**
- . **Approbation des modalités de concertation par les communes**
- . **Lettre du STIF à la CNDP pour présenter les modalités de concertation**
- . **Comptes-rendus des réunions, visites, groupes de travail**
- . **Carte des zones de diffusion du Journal**
- Lettre pour la M11**
- Lettre des époux Girard**
- Texte de la Pétition pour NLS 102 signatures.**
- ...avis Internet**
- Documents de communication**