



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

NOISY-LE-SEC

ROMANVILLE

MONTREUIL

NOISY-SOUS-BOS

FONTENAY-SOUS-BOS



# RAPPORT DE MICHEL GAILLARD, GARANT DE LA CONCERTATION



**MICHEL GAILLARD**

Garant de la concertation

*Décisions de référence :*

*Saisine de la CNDP par le STIF du 21/11/2006*

*Décision CNDP du 6/12/2006*

*Décision CNDP du 25/07/2007*

## **Propos liminaires sur la conception et la nature de ce rapport**

La concertation sur le prolongement du T1 qui s'est déroulée du 3 novembre au 30 décembre 2008, était, conformément aux textes en vigueur, organisée sous la responsabilité du STIF, autorité administrative responsable du projet. A ce titre il lui appartient de dresser un bilan de cette concertation.

La notion de garant, concept récemment introduit par la Commission nationale du débat public lorsque, saisie d'un dossier par un maître d'ouvrage, elle ne retient pas la procédure de Débat public organisé sous sa responsabilité, mais recommande à celui-ci l'organisation d'une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante, est une notion qui renvoie très directement aux missions que les textes confèrent à la CNDP. Ainsi, le garant, dont « neutralité, impartialité et objectivité » sont les mots clés qui sous-tendent sa mission :

- ⇒ veille aux bonnes conditions d'information et de participation du public aux débats organisés. A ce titre, il s'assure, notamment, que le public a bien été éclairé sur les enjeux du projet, ses aspects techniques et ses impacts ;
- ⇒ contribue à la détermination des modalités de mise à disposition de l'information auprès du public et de participation de ce dernier ;
- ⇒ s'assure du bon déroulement de la concertation, notamment de la faculté réelle donnée au public de pouvoir questionner le maître d'ouvrage et d'obtenir des réponses, de pouvoir formuler des remarques et suggestions, tant sur l'opportunité du projet que sur sa consistance et ses impacts.
  
- ⇒ valide le bilan de la concertation que rédige le maître d'ouvrage

Dans l'esprit de cette mission, ce rapport porte essentiellement sur deux aspects de la concertation qui vient de s'achever : l'appréciation de la qualité de celle-ci et l'énumération des points critiques du projet, identifiés par le public.

Bien que le garant n'ait pas à se prononcer sur le fond du dossier, des recommandations faites aux responsables du projet concluront ce rapport.

## Sommaire

	PAGE
I. PREAMBULE : LE CONTEXTE INITIAL DE CETTE CONCERTATION	3
II. LA PREPARATION ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION	4
III. LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	8
IV. LES QUESTIONS CLES SOULEVEES PAR LES PARTICIPANTS	9
V. BILAN DE CETTE CONCERTATION - QUELQUES RECOMMANDATIONS	17

## I – PREAMBULE : LE CONTEXTE INITIAL DE CETTE CONCERTATION

On ne peut dresser un bilan de cette concertation sans rappeler la toile de fond que constitue l'histoire de ce projet, une histoire omniprésente dans la mémoire des acteurs de ce dossier et des citoyens concernés par sa mise en œuvre.

Dès 1994, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France avait prévu l'extension vers l'est du tramway T1, mis en service en 1992 entre Bobigny et Saint-Denis. Un premier tronçon de ce prolongement était opérationnel dès 2003, entre Bobigny et Noisy-le-Sec (gare).

La poursuite de ce prolongement de Noisy-le-Sec (gare) à Fontenay-sous-Bois, en passant par les villes de Romainville, Montreuil et Rosny-sous-Bois, a donné lieu, d'avril à septembre 2001, à une première concertation publique sur un projet et ses principales caractéristiques, ceci sur les cinq communes concernées. Il ressortait du bilan de cette première concertation, tel que rapporté par le STIF, que le projet était plutôt bien accepté par la population. S'appuyant sur ce bilan, le STIF faisait approuver par son Conseil, en octobre 2002, un tracé de principe pour ce prolongement dans sa section comprise entre la gare RER de Noisy-le-Sec et Montreuil Théophile Sueur, tracé qui sur Noisy-le-Sec était qualifié de « dissocié », empruntant la rue Jean Jaurès à l'aller et le Boulevard Michelet au retour.

Elue en janvier 2003, une nouvelle équipe municipale à Noisy-le-Sec remettait en question le choix de ce tracé et demandait à ce que soient réexaminées les dispositions relatives au prolongement du tramway sur sa commune. Ceci au motif, notamment, d'une insertion du « tracé dissocié » jugée difficile dans le centre-ville, d'une inquiétude concernant la coupure de la ville et d'un impact négatif sur la vie économique et commerciale de ce centre.

Sous l'égide du STIF, de nouvelles études sont alors conduites entre 2004 et 2005, pour dégager de nouvelles variantes de tracés à Noisy-le-Sec. Un comité de pilotage associant la ville fût créé, permettant à celle-ci de contribuer activement aux orientations prises. Les résultats de ces études, dont la principale traduction est l'identification de deux autres tracés, seront présentés lors d'une nouvelle phase de concertation, qui s'est déroulée entre septembre et octobre 2005, à Noisy-le-Sec.

Les nombreuses contributions alors recueillies, conduisent le STIF à élaborer un Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) de la liaison complète Noisy-le-Sec / Val de Fontenay, dossier approuvé par son Conseil en octobre 2006. C'est sur la base de ce dossier que le STIF saisit la Commission nationale du débat public (CNDP) qui décide, en décembre 2006, qu'il n'y a pas lieu d'organiser un Débat public sur le projet qui lui est soumis, et recommande au maître d'ouvrage 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.

C'est dans ce contexte de phases et de décisions successives que débute, en septembre 2007, la préparation d'une nouvelle concertation.

## II - LA PREPARATION ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Avant d'évoquer cette préparation et cette organisation, il est essentiel de rappeler la nature des recommandations de la CNDP, dans sa décision de décembre 2006.

On retiendra de l'Article 2 de cette décision que « **cette concertation devra présenter les caractéristiques suivantes :**

- **faisant une large place à l'expression de la population, elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant ;**
- **elle portera sur les différentes familles de tracés possibles, leurs enjeux et leurs impacts;**
- **elle portera également sur « les conditions d'une mise en place d'une nouvelle génération de matériel et des solutions techniques innovantes » évoquées dans la délibération en date du 11 Octobre 2006 du Conseil du STIF ».**

### II-1 La préparation de la concertation

Donnant corps aux deux dernières orientations retenues par la CNDP dans cette décision, le STIF a effectivement engagé, dès la fin de l'année 2007, un ensemble d'études nouvelles devant permettre d'éclairer tous les acteurs concernés par ce dossier, décideurs ou participants de la future concertation, sur l'ensemble des dimensions de ce projet.

Première dimension nouvelle apportée au dossier : l'analyse du tissu économique et commercial de Noisy-le-Sec, complétée par une étude de la situation générale de son développement urbain. Ces études complémentaires ont été conduites par une équipe pluridisciplinaire constituée de représentants du **Cabinet SAUNIER et Associés** (architectes et urbanistes), d'**ECODEV Conseil** (économistes et géographes) et du **Cabinet PIVADIS SM Conseil** (Consultant commerce). Leur objectif consistait, d'une part à bien identifier les forces et les faiblesses du tissu urbain impacté par le projet, dans ses dimensions aménagement de l'espace, commerciale et économique, et de tenter, d'autre part, de mesurer en quoi ce tissu et son potentiel de développement étaient différemment affectés par le choix de tel ou tel tracé.

Seconde dimension objet d'études ou d'informations complémentaires : l'éclairage apporté sur le choix des matériels roulants. La **RATP** a dressé un bilan des technologies aujourd'hui disponibles en matière de traction des tramways, ou en en cours de développement, illustrant, pour chacune d'elles, leurs points forts et points faibles selon l'environnement de leur mise en œuvre. Les études présentées portaient notamment sur les conditions de mise en place d'un matériel roulant nouvelle génération, tenant compte du gabarit spécifique du TFS (Tramway Français Standard) par rapport au standard actuel, ainsi que du remplacement du parc aujourd'hui en service. Ces études évoquaient, en outre, les conditions de mise en place de solutions innovantes en zone urbaine dense (ligne monofilaire, alimentation par le sol ou par des alimentations embarquées telles que batteries, volant d'inertie ou super condensateurs), avec comme objectif commun à ces solutions la limitation de l'impact visuel.

Autre dimension des études engagées : l'aménagement du Pôle gare de Noisy-le-Sec. Sollicité par le STIF, la **SNCF** a confié à **l'AREP** une réflexion préliminaire sur l'aménagement de ce pôle, l'un des enjeux forts du dossier. L'objectif poursuivi consistait à esquisser des projets de requalification du pôle gare, en fonction des variantes de tracé et des besoins à satisfaire sur ce secteur, en précisant ce qui serait imputable au prolongement du tramway. Enfin, une étude **RFF – SNCF** s'est attachée à valider la faisabilité du tracé à l'ouest du centre ville, tracé qui emprunte pour partie l'espace dont disposent ces deux sociétés (réaménagement, cession...).

Les études sur les principes d'insertion du tramway sur Noisy-le-Sec ont été, également, complétées en vue d'une présentation homogène des variantes de tracé sur le territoire de la ville, incluant une solution partiellement piétonnisée de la rue Jean Jaurès.

L'avancement de ces études a fait l'objet de réunions de suivi régulières, auxquelles le garant participait. Elles ont, effectivement, permis de rassembler un ensemble d'observations et de suggestions qui ont permis d'enrichir le dossier soumis à concertation, puis de nourrir les échanges avec les participants de celle-ci.

## II-2 Les modalités retenues

Résultat des réflexions partagées par le STIF, ses conseils et le garant, ces modalités d'organisation et de conduite de la concertation ont donné lieu, avant qu'elles ne soient arrêtées, à un dialogue constant avec les instances publiques concernées, notamment les communes. L'équipe municipale de Noisy-le-Sec a été, tout particulièrement, associée à la définition de ces modalités. A noter, également, que le garant a présentées celles-ci aux associations de Noisy-le-Sec opposées au projet, ceci avant le début de la concertation.

On soulignera, enfin, que le choix a été fait, dès l'origine, de confier au garant le **rôle de modérateur** lors des réunions publiques, ceci en raison de sa position de neutralité à l'égard du dossier.

Parmi les outils retenus et mis en œuvre au service d'une concertation large et accessible à tous, évoquons rapidement l'annonce de celle-ci par la distribution d'un dépliant à plus de 110 000 exemplaires, par voie de presse et d'affichage en de nombreux lieux publics, sans oublier la mise à disposition du public des informations sur le projet, soit sous forme d'un dossier de la concertation résumant celui-ci et largement distribué, soit sous forme d'un dossier exhaustif disponible dans les mairies. Evoquons aussi l'édition d'un journal de la concertation, dont le second numéro, distribué à près de 80 000 exemplaires, donnait la parole aux associations et aux acteurs économiques. Citons enfin les deux outils mis à disposition des adeptes de l'expression écrite : les registres déposés en mairie et le site Internet dédié à la concertation et visité par plus de 5 000 personnes distinctes entre début novembre 2008 et début janvier de cette année. Près de 480 avis auront ainsi été formulés par écrit : une source précieuse d'information sur l'opinion des populations concernées par le projet.

Avant d'évoquer les modalités des rencontres avec le public, rappelons que, hors Noisy-le-Sec, les précédentes phases de concertation s'étaient déroulées sans obstacle

particulier sur les quatre autres communes concernées, soucieuses de voir se réaliser rapidement cette extension. Le schéma de principe du tracé de la ligne T1 sur ces communes était bien esquissé, des études d'insertion de l'ouvrage sur Romainville et Montreuil ayant été réalisées.

De ce qui précède résulte, clairement, le choix de mettre Noisy-le-Sec au cœur du dispositif de cette nouvelle phase : c'est sur celle-ci qu'il y avait lieu de présenter à nouveau, de manière transparente et équilibrée, des options de tracé, leurs caractéristiques et leurs impacts respectifs. C'est sur cette commune qu'il fallait renouer le dialogue autour de ce projet et permettre, à chaque acteur concerné, de s'exprimer et d'être écouté. Une exigence qui s'est traduite très directement dans le schéma d'organisation de cette concertation.

Ainsi, sur la commune de **Noisy-le-Sec**, la présentation de ce projet et les débats sur sa consistance et ses impacts ont été structurés autour de trois modalités particulières : réunions publiques, visites des tracés et ateliers d'approfondissement. Lors de ces rencontres ont été présentées les conclusions des études conduites depuis fin 2007, concernant l'urbanisme de la commune, l'aménagement envisageable du pôle gare SNCF, les activités économiques et les flux des déplacements. Un exposé sur les équipements de tramway actuels, notamment les différents types d'alimentation en énergie disponibles et exploités en France ou en Europe, complétait ces exposés.

La **première réunion publique**, le 12 novembre dernier, qualifiée d'ouverture de la concertation, avait pour but de présenter les modalités du déroulement de celle-ci, tout en faisant un point sur les projets de réalisation ou de prolongement des réseaux de transport public en Ile de France et rappeler la place et le rôle de cette extension du T1 dans le maillage futur de ces réseaux. Elle a été aussi l'occasion de faire le point sur la partie de tracé concernant la commune et les variantes mises en débat.

Les **visites des tracés**, ouvertes à tous, ont permis, par la suite, à ceux qui les ont effectuées, de dialoguer concrètement avec le maître d'ouvrage, sur les mérites et inconvénients de chaque option, sur les contraintes d'insertion du tramway, tout en formulant diverses suggestions d'amélioration du projet.

Parallèlement, les réunions d'approfondissement du dossier, organisées sous forme d'« **Ateliers urbains** » spécifiques à cette commune, auxquels étaient invités à participer les représentants des quartiers et du monde associatif, de celui des activités économiques et commerciales de la ville, sans oublier les élus, ont été des lieux privilégiés de cette concertation où chaque participant, dont le nombre ne dépassait pas la cinquantaine, pouvait exprimer ses avis et arguments sur le dossier.

Une **seconde réunion publique**, le 17 décembre, concluait cette phase de concertation à Noisy-le-Sec, réunion de restitution des échanges intervenus lors des visites et des ateliers, mais aussi de débat sur les thèmes abordés.

Il convient de signaler, également, les trois **permanences** qu'a assurées le garant en Mairie de Noisy-le-Sec, permanences ouvertes à tous les habitants de la commune.

Dans chacune des quatre autres communes concernées par le projet, **Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois**, a été organisée **une réunion publique ouverte à tous**, occasion pour la Région Ile de France et le STIF de présenter un panorama des projets de réalisation ou d'extension des réseaux de transport public en Ile de France, de faire un « zoom » sur l'Est parisien et rappeler la place et le rôle du prolongement du T1 dans cette perspective. Chacune de ces réunions a été aussi l'occasion de faire le point sur l'état d'avancement du projet objet de la concertation, point plus détaillé sur la partie de tracé concernant la commune, avec les premiers éléments des études d'insertion du tramway réalisées à ce jour. Pour les habitants de ces communes et les acteurs concernés, cette réunion publique fût un moment unique d'information et d'échanges, permettant à chacun de faire le point sur le dossier, mais aussi de soulever les interrogations qui subsistent.

### III - LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation qui vient de se dérouler autour du projet mis en débat, n'échappe pas au constat des difficultés inhérentes au positionnement de celle-ci dans « le temps du projet ». Située, par nature, en amont des choix définitifs concernant sa conception et son insertion dans l'environnement, elle laisse apparaître, parfois, des incertitudes ou des approximations dans les réponses apportées à des questions soulevées par les participants, sur tel ou tel point précis du projet. Ces incertitudes sont toujours sources de frustrations pour le public, auquel il convient, alors, de rappeler ce que sont les objectifs de ce type de démarche et les principes qui la guident, à savoir d'éclairer le maître d'ouvrage sur les attentes du public concerné à l'égard des grandes lignes du projet, sur ses critiques et ses suggestions. C'est au stade du projet final, après le choix, postérieur à la concertation, des grandes options retenues, que sont détaillées les solutions apportées aux remarques plus ponctuelles formulées lors du débat. L'enquête publique organisée sur ce projet final, donnera, ensuite, l'occasion à tous les habitants, riverains du projet notamment, de faire valoir leurs attentes et réserves sur ces questions précises de réalisation et d'insertion des ouvrages.

Sur quatre des cinq communes concernées, à savoir Romainville, Montreuil, Fontenay et Rosny, les modalités d'organisation de cette concertation, précédemment décrites, ont permis d'informer le public sur l'état du dossier après plusieurs années de sommeil, de réactualiser la réflexion sur sa conception et sur les options restant en débat, notamment celles portant sur l'insertion du tramway ou le choix des matériels roulants. Lors des réunions publiques, les participants ont pu obtenir du maître d'ouvrage des clarifications utiles sur l'implantation du projet, touchant notamment à son insertion et à son impact sur les autres types de transport collectif (réseaux de bus en particulier) ou sur les plans de circulation futurs. On retiendra, toutefois, que la présentation du dossier à Rosny-sous-Bois a mis en évidence un besoin spécifique de clarification sur la consistance des deux variantes de tracé envisagées à partir du franchissement de l'A86. A cet effet, hors de cette phase de concertation, décision a été prise qu'une réunion sur ce sujet soit organisée par le STIF et le Conseil Général de Seine-Saint-Denis, maître d'ouvrage, avant choix définitif sur les modalités techniques de ce franchissement.



Dans le contexte propre à Noisy-le-Sec, les outils de concertation mis en œuvre avaient pour objectif de donner à ses habitants une large palette de moyens pour que chacun puisse exprimer son point de vue sur ce projet, exprimer ses sentiments. Certains participants ont pu faire observer telle ou telle faiblesse de ce dispositif. Ainsi de l'intérêt qu'il y aurait eu à organiser des rencontres débats au plus près de certains quartiers éloignés du centre ville, permettant une meilleure information/expression de leurs habitants. Autre regret formulé par un responsable associatif, celui de la période retenue pour cette concertation, programmée alors que les conseils de quartier venaient d'être installés à la veille de celle-ci, ne leur laissant guère le temps d'une réflexion interne préalable qui aurait permis une expression plus large des habitants dont ils sont les « porte parole ». Malgré ces réserves, toutes les opportunités d'expression ont bien été offertes, dans des formes et modalités adaptées à tous les publics. Personne ne peut prétendre qu'il n'a pu s'exprimer, et c'est bien l'un des objectifs clé d'une telle concertation.

Il convient de souligner, en particulier, l'originalité dans ce type de concertation, qu'a représenté l'organisation d'une visite des tracés. Certes les conditions pratiques de telles visites, auxquelles ont participé de nombreuses personnes, ne sont pas toujours simples, et ont été sujettes à certaines critiques. Mais elles ont confirmé leur mérite, difficilement remplaçable : celui de propos appuyés sur du concret. Matérialiser les observations que les participants souhaitaient faire, a permis de soulever des points de clarification que le maître d'ouvrage devra apporter dans le dossier final à soumettre à l'enquête publique, voire des corrections de forme telles que celles relatives aux largeurs de certaines voiries figurant dans le dossier de la concertation.

Autre temps fort et quelque peu original de cette concertation à Noisy-le-Sec, l'organisation d'ateliers qui a facilité un dialogue plus approfondi entre les responsables du projet et des représentants de la communauté noiséenne. Ces ateliers ont permis de préciser de multiples aspects du projet, en donnant l'opportunité aux noiséens qui y ont participé de faire valoir avec plus d'acuité leur point de vue.

Quant aux permanences assurées par le garant en Mairie de Noisy-le-Sec, inscrites dans le dispositif de concertation, si elles n'ont suscité que peu de contacts avec les habitants, leur mise en place soulignait la volonté des organisateurs de la concertation d'élargir la palette des moyens mis à la disposition des noiséens, afin que tous puissent s'exprimer.

#### **IV - LES QUESTIONS CLES SOULEVEES PAR LES PARTICIPANTS**

Les questions ou les remarques formulées lors des rencontres organisées, portées sur le site internet ou sur les registres disponibles en mairie, exprimées lors des permanences du garant ou reçues par courrier, couvrent tout le spectre des préoccupations suscitées par un tel projet. Le compte rendu de la concertation, dressé par le STIF, en donne une vision exhaustive. Dans ce rapport ne sera retenue qu'une synthèse des points les plus significatifs soulevés par les participants, points qui interpellent directement l'échelon de décision du projet. D'autres questions portent sur des aspects importants mais plus ponctuels de l'insertion du tramway. Certaines d'entre elles pourront, d'ores et déjà, se traduire par des aménagements apportés au dossier. La plupart renvoient davantage à la phase d'enquête publique qui se déroulera ultérieurement.

La concertation, elle-même, a été l'objet d'un questionnement, certes peu fréquent, mais que l'on ne peut ignorer. L'importance du rôle du garant pour la qualité de celle-ci, a été soulignée à plusieurs reprises, par le public et par les élus, concernant, par exemple, la question du traitement équitable des trois tracés sur Noisy-le-Sec. On notera, néanmoins, que l'idée d'un référendum d'initiative locale, autre méthode de consultation de la population, a été soulevée en réunion publique à Noisy-le-Sec, méthode qui ignorerait le caractère intercommunal, voire régional, du projet soumis à concertation. A diverses reprises, des participants se sont interrogés sur la prise en compte des avis exprimés lors de ces échanges, allant parfois jusqu'à exprimer des doutes sur celle-ci. Pour d'autres, cette concertation n'a fait que reprendre, à leur grand regret, les mêmes éléments de tracés et de système de transport, présentés lors des concertations précédentes. Enfin, pour quelques uns, cette démarche aurait du associer les habitants d'autres communes, telles Bondy ou Pavillon-sous-Bois.

Chacune de ces observations a permis de rappeler la nature de cette concertation, l'éclairage nouveau apporté au dossier à l'issue des débats publics de 2005, et d'assurer aux participants des rencontres que leurs observations contribueraient à affiner certains aspects du projet et à éclairer les décisions finales prises par les maîtres d'ouvrage.

Classées par grand thème, les questions les plus fréquemment soulevées par les participants des différentes rencontres sont les suivantes :

#### **IV-1 L'opportunité du prolongement de la ligne T1 et sa cohérence avec les autres projets de transport collectif en Ile de France**

La mise en cause de l'opportunité de ce prolongement du T1 par certains participants repose, principalement, sur la perspective ouverte par d'autres projets régionaux de moyens de transport plus puissants et moins agressifs pour l'environnement de surface, tels le projet « Arc Express » ou le prolongement des lignes de métro 9 et 11. Ces moyens de transport correspondent à des capacités et vitesse de transit sans commune mesure avec celles du tramway. Considéré par certains intervenants comme une alternative préférable au projet d'extension du T1, le projet « Arc Express », notamment, est prioritaire à leurs yeux et rendrait inutile le projet en débat, dès lors que les premières réflexions sur son tracé laissent entrevoir un passage proche de Noisy-le-Sec.

Autre argument mis en avant par les opposants au projet, le temps de parcours du T1 est peu attractif, ne permet pas de désenclaver les quartiers denses ni de desservir certains grands équipements, comme l'hôpital intercommunal de Montreuil.

Face à ces arguments, le fort besoin ressenti par les habitants de cette région en matière de transports en commun, particulièrement souligné à Montreuil, mais plus largement dans le département de Seine-Saint-Denis, qualifié de « *parent pauvre de l'Ile-de-France* », a conduit de nombreux autres participants à juger les différents projets évoqués ci-dessus, comme étant nécessaires et complémentaires, insistant sur le caractère impératif d'un maillage entre ces différents modes de transport.

Sur ce thème, le STIF a exprimé sa position à diverses reprises, soulignant les natures très différentes des modes de transports concernés, le tramway assurant un maillage fin des

territoires servis, renvoyant à la notion de cabotage, alors que le métro, plus coûteux à réaliser, a vocation à être un moyen de transport de masse rapide, dont l'économie exige un espacement plus important entre les stations desservies : ces types d'équipement de transport ne sont pas substituables mais contribuent, par des maillages de finesse différente, à irriguer l'espace urbain. Par ailleurs, les échéances du projet « Arc Express » et la définition exacte de son tracé restent à préciser.

#### IV-2 Les options de tracé envisagées à Noisy-le-Sec

La question du tracé à retenir, constituait l'un des sujets majeurs du débat organisé sur Noisy-le-Sec, même s'il a été rappelé, à diverses reprises, notamment par les élus de la commune, que ce débat ne pouvait se limiter à ce seul aspect du dossier.

Trois tracés pour le prolongement du T1 sur le territoire de Noisy-le-Sec ont été présentés et discutés, tracés respectivement dénommés «**Jaurès**», «**dissocié Jaurès-Michelet**» et «**Ouest**». Les trois tracés partent du même lieu, la place Jean-Coquelin où sont situés la gare de Noisy-le-Sec et le terminus de la ligne actuelle du tram. Aucun de ces tracés n'implique de rupture de charge pour les voyageurs.

Tout au long de la concertation chacun de ces tracés a donné lieu à une présentation objective en termes de contraintes spécifiques et d'impacts sur l'environnement qui lui sont associés. Certaines observations formulées par le public, l'ont été à l'égard des trois tracés envisagés. Citons à ce titre, l'absence de piste cyclable dans les documents présentés et la problématique du stationnement, deux sujets qui comptent parmi les principales de ces observations. **La desserte des quartiers** éloignés du centre, tels la Boissière ou le Londeau, a aussi fait l'objet de remarques : pour le STIF et la RATP, le projet d'extension du tramway doit être l'occasion de repenser l'aménagement du réseau de transport en commun, de manière globale.

#### Les réactions sur le tracé Jaurès

Les réactions négatives à l'égard de ce tracé trouvent l'essentiel de leur motivation dans le préjudice que subiraient les commerces, du fait des travaux associés à la réalisation du projet, mais également de la forte réduction des voies de circulation pour les voitures et de l'offre de stationnement. Vu l'étroitesse de la rue Jean Jaurès, particulièrement entre les rues Marc Sangnier et Carnot, le passage du tram pénaliserait, également, lourdement les riverains de celle-ci, de nombreux appartements et certaines maisons se situant à proximité des rames du tram. Pour les détracteurs de ce tracé, le tramway est d'autant plus inadapté à la rue Jaurès, et les nuisances pour les riverains sévères, que le matériel roulant actuellement en service est obsolète et ne sera renouvelé qu'en 2022. Certains commerçants considèrent que le choix du tracé correspond à un choix économique pour le STIF, alors qu'il représente, à l'inverse, un coût important pour eux. Ils s'inquiètent du devenir de leur activité avec l'arrivée du tramway dans le centre-ville, craignant une baisse d'accessibilité pour leurs clients motorisés et des difficultés de livraison.

Tels sont, pour l'essentiel, les motifs d'opposition au tracé « Jaurès », qu'illustre ce témoignage extrait du site web de la concertation :

*« Cela n'a aucun sens de passer en plein centre de Noisy et de couper en deux la seule rue commerçante de la ville. Inutile de préciser que nous sommes persuadés qu'il n'y aura plus de place pour que les voitures puissent se garer et donc que cela tuera nombre de commerces (charger, décharger... Comment ?), comme cela a d'ailleurs déjà été le cas pour certains situés près de la gare. Quelle aberration que d'avoir imaginé un jour de tels tracés, dans des rues limitées en espace, et de surcroît les seules commerçantes et relativement conviviales ! »*

A l'inverse, pour d'autres intervenants le tram est une occasion unique de recomposer l'espace public du centre ville. Tel riverain de la rue estime opportun le passage en centre ville, le bus 105 présentant des avantages mais aussi des inconvénients, notamment son niveau sonore : il estime que le tracé Jaurès peut être une opportunité pour les commerçants, la piétonisation ayant démontré dans d'autres villes, les atouts qu'elle représente pour l'activité commerciale. Pour nombre d'intervenants, le tracé « Jaurès » est celui qui répond le mieux à la vocation de base du tramway : transporter des personnes en étant facilement accessible, donc être au plus proche de leurs lieux d'habitation ou de destination. Quelques citations, reprises sur le site Web, illustrent ce positionnement en faveur de ce tracé :

*« En tout état de cause je suis profondément pour que le tramway passe par le centre ville de Noisy-le-Sec. »*

*« Je suis noisienne de longue date et je n'ai jamais trouvé que la rue Jean Jaurès était à l'image de notre ville. Elle a toujours été sombre et froide alors qu'elle est notre « vitrine ». Le tracé 1 n'est-il pas l'occasion de la rendre plus chaleureuse ? »*

### **Les réactions sur le tracé dissocié**

La pertinence de ce tracé a été mise en cause par divers intervenants, pour lesquels cette option cumule les inconvénients du tracé Jaurès –passage du tram dans une rue commerçante et étroite- avec de nouvelles contraintes de circulation et de stationnement impactant le boulevard Michelet. La phase travaux est particulièrement montrée du doigt, deux rues importantes pour la circulation en centre ville étant impactées.

Pour d'autres, en revanche, ce tracé élargit la partie du centre ville irriguée par le tram, rapproche celui-ci d'autres quartiers de la ville, tout en réduisant les difficultés liées au double sens dans la rue Jean Jaurès.

### **Les réactions sur le tracé Ouest**

Pour certains participants, y compris des habitants de la rue Jean Jaurès, ce tracé présente plus d'inconvénients que d'avantages. Beaucoup pensent que le tramway sera vide hors des heures de pointe, peu utilisé par les employés de la zone d'activité, la distance entre le tram et le centre ville étant, en outre, trop importante. L'accès des poids lourds et leur circulation soulèvent d'autres interrogations sur la pertinence de ce tracé.

Pour d'autres intervenants, au contraire, ce dernier permet d'étendre la ville à l'ouest, de desservir la Base de Loisirs en projet et de préserver le patrimoine du centre, tout en élargissant celui-ci. S'il représente un coût supérieur, il mérite, selon certains propos, d'être envisagé au regard des efforts qui sont faits dans d'autres communes, un « tracé de l'équité » en quelque sorte !

Le souhait a été exprimé, également, de pouvoir disposer de nouveaux éléments concernant un tracé alternatif déjà étudié par le STIF, le tracé « Ouest bis » qui emprunterait la rue de Verdun et permettrait de développer d'autres parties du centre ville comme le quartier Sémard. En pratique, les contraintes géométriques propres à ce tracé, telles la faible largeur de la voirie à certains endroits ou la présence d'un parking, sont plus importantes que dans la rue Jean Jaurès : de fait, le passage du tramway nécessiterait de supprimer la totalité des arbres et des places de stationnement. Par ailleurs, la mise à sens unique de cet axe serait nécessaire, renvoyant la circulation automobile de transit dans le centre. Enfin, ce tracé connaîtrait un trafic sensiblement plus faible que le tracé Ouest proposé. Ces multiples contraintes expliquent l'abandon de ce tracé bis, au profit du seul tracé passant entre le cimetière et les voies ferrées.

Concernant **le tronçon commun aux trois tracés**, à partir du carrefour de la Vierge jusqu'à la place Carnot, la mise en place d'un souterrain devait être étudiée à l'issue de la concertation de 2005. Cette possibilité a effectivement été analysée, mais s'est révélée difficile en raison de la nature des sous sols et de l'impact environnemental sur la commune de Romainville qui a donné, à l'époque, un avis négatif à ce sujet.

#### IV-3 Le tracé sur les autres communes

Les options de tracé présentées dans ces communes ont été, dans l'ensemble, très peu questionnées lors des réunions publiques. Toutefois, et comme indiqué précédemment, lors de la rencontre de Rosny, plusieurs participants ont interrogé le maître d'ouvrage 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. Le souhait de connaître avec davantage de précision les deux tracés envisagés à partir de ce franchissement, et leurs conséquences pour les propriétaires concernés, a conduit le STIF à retenir le principe d'une réunion spécifique sur ce point, avec le Conseil Général de Seine-Saint-Denis, réunion qu'il organisera avant le déroulement de l'enquête publique. Certains ont pu s'interroger, notamment, sur le positionnement de la station Faidherbe : ils estiment plus intéressant de faire passer le tramway sur une voie urbaine, donc 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 et conduit à s'interroger sur l'éventuelle suppression d'une sortie d'autoroute.

Sur la commune de Montreuil, la portion de tracé au droit de la rue des Ruffins a soulevé des questions liées à la nécessité du creusement d'une tranchée, ceci en raison de la pente de cette rue et de la nécessité de la rendre compatible avec les caractéristiques du matériel roulant actuellement en service. Le principal souci exprimé par les riverains concerne la coupure de la ville pouvant résulter de cette tranchée. L'installation des ateliers de maintenance et de remisage sur le site actuellement envisagé, proche des Murs-à-Pêches, a été également discutée par la municipalité, en raison de l'existence d'autres projets communaux dans cet espace. Aussi propose-t-elle d'installer ces ateliers sur les terrains libérés le long de l'A186.

Lors de ces échanges concernant les choix de tracé, on notera que certains habitants ont exprimé leur inquiétude quant à l'accessibilité du tramway pour les personnes à mobilité réduite, notamment les personnes âgées, ceci en raison des distances entre les stations du tramway, plus longues que les distances existantes entre les stations de bus.

#### **IV-4 Le Pôle gare de Noisy-le-Sec.**

Le Pôle gare de Noisy-le-Sec est apparu, lors de cette concertation, comme un enjeu majeur pour cette commune et l'une des clés de la bonne issue de ce dossier, pour les habitants de Noisy-le-Sec comme pour ses élus: réussir le réaménagement de ce pôle est, pour le Maire de Noisy, la « condition *sine qua non* » de la réalisation du projet de prolongement du T1. Ce pôle est aujourd'hui inadapté aux fonctions qu'il remplit: comptant parmi les principales gares de l'Est parisien selon la SNCF, le nombre de voyageurs quotidiens sur ce pôle a doublé entre 1998 et 2005, et va s'accroître sensiblement avec l'extension du T1, la réalisation de la tangentielle Nord et le prolongement du T4.

Pour de nombreux participants de cette concertation, ce pôle est un atout pour la ville. Il doit, et peut, constituer un élément attractif pour Noisy, véritable « nouveau poumon dans la colonne vertébrale de Noisy-le-Sec », permettant de redynamiser son centre, au moment où l'activité des commerces pourrait apparaître fragilisée.

On notera qu'une opinion largement partagée concerne l'implantation du pôle gare au-dessus des voies ferrées, et ceci quel que soit le choix de tracé retenu.

A diverses reprises, le STIF a rappelé que le réaménagement du pôle gare, sous maîtrise d'ouvrage RFF/SNCF/Ville de Noisy, est une priorité pour l'amélioration des transports en commun à Noisy-le-Sec, et que les études de celui-ci démarreront dès qu'une décision sera prise pour le tramway.

La Région, par la voix de son Vice Président en charge des Transports, a pris l'engagement, lors de la première réunion publique à Noisy, qu'un réaménagement du pôle interviendrait dès la réalisation de l'infrastructure du tramway. Si l'on ajoute à cela, son autre engagement, le même jour, d'un renouvellement volontariste du matériel roulant, la Région considère que le financement consacré au projet à Noisy-le-Sec sera équitable vis-à-vis des autres communes. Ce projet, a-t-il été rappelé, mobilise fortement les acteurs car il constitue un projet voulu par la Région...même si sa réalisation ne pourra se faire à n'importe quel prix.

#### **IV-5 Le choix du matériel roulant, ses caractéristiques et son mode d'alimentation électrique**

Le choix du matériel roulant et la stratégie à retenir pour le renouvellement de l'ensemble du parc actuellement en service sur la ligne T1 ont fait l'objet de nombreux commentaires et suggestions de la part des participants au débat public, qu'ils soient élus ou résidents des communes concernées par le prolongement de la ligne. Point commun à toutes les interventions: le souhait que le matériel retenu soit le plus moderne du moment, un matériel du « 21<sup>ème</sup> siècle » qui servira l'image de la Seine-Saint-Denis, trop souvent maltraitée par rapport à certains autres départements de la première couronne. De nombreuses interventions insistent sur le droit de ce département à accueillir de belles

infrastructures, au même titre que ses voisins : une situation contraire serait vécue comme une nouvelle humiliation.

Afin de donner tout son sens à cette exigence, de nombreux intervenants, dont des élus, se sont exprimés en faveur d'un renouvellement complet du matériel dès la mise en service de l'extension, ceci afin d'éviter que ne cohabitent des rames modernes et des matériels considérés comme dépassés. Une telle option aurait le mérite de permettre d'éviter avec certitude la rupture de charge sur la ligne, qui pourrait résulter de la coexistence, en fonctionnement, des rames TFS (Tramway Français Standard) actuellement en service et des 15 rames d'un nouveau modèle qui seraient achetées.

Pour les habitants et élus de Montreuil, un autre argument milite en faveur d'une telle stratégie de renouvellement du matériel : elle permettrait d'éviter la création d'une tranchée dans le secteur des Ruffins, indispensable en cas de maintien en exploitation du matériel actuel, tranchée objet de critiques précédemment signalées.

La question du mode d'alimentation électrique, quel que soit le tracé retenu, a été le plus souvent évoquée sous l'angle d'une réduction de l'effet « toile d'araignée » associé au mode d'alimentation bifilaire actuel. Le choix d'une LAC monofilaire réduirait cet impact, même si le passage en centre ville de Noisy-le-Sec (rue Jean Jaurès), suscite le désir que soit retenue une technique d'alimentation sans « fil », illustrée par le franchissement de la Place Masséna à Nice.

Souvent associée à ce thème du mode d'alimentation électrique, plusieurs personnes ont fait part de leur inquiétude concernant le risque de **perte de valeur des biens immobiliers** suite à l'arrivée d'un tramway, perte qu'elles estiment à 25% de la valeur actuelle de ces biens. Elles relient cette question à l'impact visuel des lignes accrochées en façades d'immeuble et proposent, parfois, la mise en place d'un système d'alimentation par le sol (APS), comme à Bordeaux.

Sur ce dernier point, le STIF a rappelé que ce système, ainsi que d'autres basés sur une forme d'autonomie embarquée dans les rames, présentés dans le dossier de concertation, ont des limites d'usage et génèrent des contraintes et un surcoût d'exploitation non négligeables (maintenance coûteuse).

Evoquant la question de la valeur des biens immobiliers, la Région a précisé que l'on constate, dans les villes ayant accueilli des tramways, une augmentation moyenne de 15% de la valeur de ces biens, les services de l'Etat et les Régions allant jusqu'à s'interroger, actuellement, sur la possibilité d'utiliser cette plus value pour financer les projets de transports en commun.

#### IV- 6 Les impacts du tramway pour les riverains

**La situation observée rue Gallieni**, empruntée par le T1 depuis 2003, nourrit l'inquiétude de certains habitants de Noisy-le-Sec. Pour eux, le passage du tramway dans cette rue constitue un contre-exemple en termes de requalification de l'espace public, d'aménagement de la circulation et du stationnement, sans oublier l'affaiblissement de l'attractivité commerciale. Selon eux, l'arrivée du tramway dans cette rue a eu pour conséquence la disparition des commerces et s'est traduite par de nombreuses nuisances sonores et vibratoires pour les riverains. Nombreuses ont été les interventions questionnant sur les assurances que peuvent recevoir les noiséens quant au non renouvellement de cette expérience. Des

promesses relatives aux revêtements de sol et à la mise en place d'un matériel de nouvelle génération lors de la mise en service de la ligne T1 sur la section Bobigny/Noisy-le-Sec n'auraient pas été tenues. Pour certains, ces nuisances sont inhérentes à l'option d'un tramway « fer sur fer », et ne peuvent être réellement résolues que par le choix d'un matériel roulant sur pneus. La plupart conviennent, toutefois, que la mise en œuvre de chapes anti-vibratiles sur les parties de tracé les plus sensibles apporte une première réponse, dès lors qu'elle est réalisée dans les règles de l'art.

Le passage du tramway dans la rue des Ruffins à Montreuil, avec une mise en double-sens de la circulation automobile, préoccupe également certains habitants. Les maisons n'étant pas isolées sur le plan phonique, ils font part de leur souhait que la rue puisse rester une voie de desserte et non un grand axe de circulation.

En réponse à ces observations, le STIF a confirmé qu'il existe une grande variété de mesures possibles pour limiter les vibrations, et les techniques ont beaucoup progressé ces dernières années. Les mesures appropriées à ce prolongement des infrastructures du T1, seront précisées lors des études d'impact, et les effets de leur mise en œuvre donneront lieu à des mesures de contrôle, un an environ après la mise en service du tram.

**Le problème du stationnement** est souvent pointé du doigt, notamment par des habitants de Noisy-le-Sec et de Romainville. Selon eux, le prolongement du tramway se fera au détriment de places de stationnement situées dans le centre-ville. Ainsi, sur Noisy-le-Sec, le projet présenté (tracés Jaurès et dissocié) se traduirait par la suppression de 200 places de stationnement, ce qui représente 50% de l'existant. Il faut prévoir leur remplacement pour ne pas pénaliser les riverains et les commerces, sachant que la disponibilité des terrains, sur lesquels pourraient être restituées ces places perdues, est mise en cause par certains.

A diverses reprises, le STIF s'est engagé sur cette restitution des places de stationnement perdues et a rappelé que ce projet peut, à cet égard, être l'occasion de revoir le plan de stationnement sur ces communes, y compris d'envisager un développement des offres de parkings. On notera, également, la requête fréquente des participants pour que le stationnement, pendant la durée des travaux, soit étudié avec soin par le maître d'ouvrage.

**Le partage de l'usage de la voirie**, est une autre préoccupation récurrente sur toutes les communes concernées par le projet. La réalisation du tramway devrait s'accompagner d'un développement des pistes cyclables, plusieurs participants s'inquiétant de la place quasi inexistante qui leur est faite et interrogeant le maître d'ouvrage sur le type d'aménagement qui pourrait être envisagé. De même, de nombreuses questions ont porté sur l'usage de la voirie par les piétons, la présence de trottoirs et leur largeur.

**Les questions de circulation et de trafic routier**, ont fait parfois l'objet d'interrogations, comme à Montreuil où certaines personnes ont exprimé leurs craintes qu'une place trop importante soit laissée aux automobiles sur l'avenue qui remplacera 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.

D'autres soulignent que l'A186 connaît actuellement un très fort trafic, et qu'il faudra bien des voies de circulation suffisamment importantes pour absorber celui-ci le jour où le tramway sera mis en service, sinon il y aura d'importants risques d'embouteillage.



#### IV- 7 L'impact du projet sur le réseau de bus

L'impact du projet sur **les réaménagements des circuits de bus RATP**, est un thème évoqué lors de toutes les rencontres qui ont été organisées au cours de cette concertation, notamment en raison du fait que des lignes de bus effectuent déjà le trajet qu'empruntera le T1. A ce titre, le devenir de la ligne 105 a été particulièrement questionné à Noisy-le-Sec, certains intervenants estimant qu'il vaudrait mieux renforcer le service existant, plutôt que de faire passer le tramway par la rue Jean Jaurès, d'autres suggérant le maintien de cette ligne 105, qui ne fera pas doublon avec le tramway du fait de ses arrêts plus nombreux. L'impact du prolongement du T1 sur le réseau de bus existant entre Val-de-Fontenay et Mairie de Montreuil a également suscité de nombreuses questions.

Face à ces interrogations, la RATP a confirmé qu'avec l'arrivée d'un tramway, le réseau de bus serait repensé pour être optimisé et éviter les doublons, soulignant, au passage, les avantages offerts par le tramway en termes de régularité et de fiabilité.

Elle a souligné qu'il est possible de travailler sur les itinéraires jusqu'à un stade proche de la mise en service. Elle sera très attentive aux aménagements urbains accompagnant le projet, afin de s'y adapter au mieux, la restructuration des lignes de bus étant plus aisée qu'une ligne de transport « lourd ».

Le STIF, quant à lui, a précisé que la phase travaux serait également accompagnée de modifications du réseau de bus. Revenant sur le cas des bus de la ligne 105, il confirme leur maintien sur un itinéraire adapté tant que la ligne 11 du métro n'est pas prolongée. La ligne sera alors interrompue à la gare de Noisy-le-Sec.

#### IV- 8 Coût, financement et réalisation du projet

Le **coût du projet**, tel qu'annoncé par le STIF, apparaît à certains intervenants comme exorbitant au regard de la longueur du tracé, et souhaitent savoir qui va payer, et avec quel argent. Certains mettent en cause, également, le calendrier de ce projet car, selon eux, le financement des travaux n'est actuellement pas prévu dans le Contrat de projet Etat-Région, seules les études le sont. Aussi, à leurs yeux, les travaux ne commenceront, dans le meilleur des cas, qu'en 2015.

Le projet suscite, également, des inquiétudes quant aux **dépenses indirectes** qu'il va générer (création de parcs de stationnement, aménagements pour l'insertion du tramway, etc.). Des participants de Noisy rappellent que leurs impôts locaux ont déjà augmenté, et s'inquiètent de la charge fiscale supplémentaire liée à ce projet, ce dernier risquant de peser sur les finances de la ville compte tenu, en particulier, du coût induit par la restructuration de rues due aux transferts de circulation.

Si ce projet est fortement contesté par une frange de la population de Noisy-le-Sec, **sa concrétisation** est une attente forte souvent exprimée par les participants des réunions publiques, y compris sur cette commune. Certains souhaitent, également, disposer de garanties concernant le prolongement effectif du T1 jusqu'à Fontenay-sous-Bois et pas seulement jusqu'à Montreuil-secteur Murs-à-Pêches.

Afin d'engager rapidement les travaux, d'aucuns n'hésitent pas à suggérer l'éventualité d'un démarrage de ces derniers à partir de Val-de-Fontenay. D'autres s'inquiètent, face aux autres projets de transport en Ile-de-France, tels ArcExpress ou le prolongement des lignes de métro, de la priorité qui sera donnée aux différents dossiers que gère le STIF, inquiétude générée par le retard accumulé pour le prolongement du T1.

Ainsi, nombreux sont les thèmes d'importance qui ont été débattus au cours de ces neuf semaines de concertation. Nul doute que ces débats aient permis d'enrichir la réflexion des maîtres d'ouvrages.

## **V – UN BILAN DE CETTE CONCERTATION- QUELQUES RECOMMANDATIONS**

Vu de sa position de médiateur, neutre et impartial, à l'écoute des échanges et débats qui ont eu lieu, des observations lues sur le site ou les registres, quel bilan personnel peut tirer le garant de cette concertation et quelles recommandations formuler, in fine, à l'adresse du pilote du dossier qu'est le STIF, et des maîtres d'ouvrage qui vont avoir à décider, puis réaliser ?

Rappelons, une nouvelle fois, que le garant ne s'exprime pas sur le fond du dossier : proclamer la pertinence ou non du projet, exprimer une préférence pour tel ou tel tracé à Noisy-le-Sec, serait contraire tant à l'esprit qu'à la lettre de sa mission. Par contre, au-delà de l'appréciation qu'il peut porter sur la concertation en tant que telle, son organisation et son déroulement, il lui appartient de souligner particulièrement celles des observations formulées au cours de celle-ci, dont la prise en compte par le décideur paraît être un facteur de succès du projet en débat. L'autorité responsable du projet reste libre de ses décisions. Mais la concertation doit lui permettre d'intégrer dans ses choix la réponse à certaines attentes fortes, exprimées par un public très directement concerné par les impacts du projet.

Premier constat à verser au bilan de cette concertation : elle a permis à tous les acteurs concernés par ce dossier, à tous ceux qui ont souhaité s'informer et faire valoir leur point de vue, d'être éclairés sur son contenu et ses objectifs, d'exprimer leur approbation ou leurs critiques. Les attentes et remarques exprimées par les habitants des cinq communes, riverains ou usagers potentiels de ce tramway, sont intégralement reprises dans le rapport de concertation dressé par le STIF, base utile à la finalisation des études liées à ce projet. Certes le consensus général autour du projet n'était pas un objectif réaliste, mais si celui-ci n'était pas l'objectif, la sérénité des rencontres, le relatif apaisement des craintes, le rapprochement des points de vue sur ce qui conditionne fortement l'acceptabilité et la réussite du projet, ont été au rendez-vous.

Parmi les remarques et attentes exprimées, certaines ont plus particulièrement marqué le débat et constituent des points clés de décision pour les maîtres d'ouvrage concernés et les financeurs du projet.

Premier point qu'il convient de souligner, la mise en cause récurrente par certains participants de **la pertinence du projet**, mise à rude épreuve par la perspective de réalisation d'Arc Express et du prolongement des lignes de métro dans la région. Il est apparu hautement souhaitable que les acteurs du dossier « transport » en Ile-de-France, Etat et Région en particulier, ait à l'égard des franciliens, de l'est en l'occurrence, le souci d'un discours clair et rassurant sur la palette des projets dont la presse se fait souvent l'écho, sur leur compatibilité au plan opérationnel et sur leur degré de maturité. Les attentes d'offres nouvelles de transports collectifs de qualité sont fortes en Seine Saint Denis. Une action d'information et de pédagogie sur ce thème serait bien venue.

Une exigence particulière a souvent été exprimée et relayée avec force par les élus, notamment par les Maires de Noisy-le-Sec et de Montreuil, à savoir le souhait que soit retenu **un matériel roulant de qualité**, ce dernier mot renvoyant à la modernité de ce matériel, tant sous l'angle des performances acoustiques que du design. Associée à cette attente, la question manifestement en débat est aussi celle du **calendrier du renouvellement des rames en services**, donc de la modernisation immédiate et globale du T1 prolongé, une opportunité, pour beaucoup, de revaloriser l'image de la Seine Saint Denis. Ce message a été clairement, publiquement et positivement noté par la Région. Une telle décision aurait d'autres mérites : certains aspects du dossier, tel le creusement d'une tranchée dans le passage de la rue des Ruffins à Montreuil, perspective critiquée par les élus de Montreuil et les riverains, pourraient être heureusement résolus par la mise en œuvre d'un matériel de dernière génération. Pour autant, le coût d'anticipation d'un tel renouvellement complet du parc roulant du T1 n'est pas anecdotique : chacun doit être conscient qu'il est une des données significatives de la décision.

Dans le cas particulier de Noisy-le-Sec, trois questions doivent être traitées avec une attention particulière pour que la réalisation de ce projet soit vécue positivement par le plus grand nombre.

La première concerne, à l'évidence, **le choix final du tracé** qui sera retenu. Sans entrer dans les mérites ou inconvénients de chaque tracé proposé, il paraît clair que ce choix n'est pas dissociable de la vision que l'on a de la ville et de son avenir. Est-ce un facteur de réurbanisation et de dynamisation de son centre ville ou un facteur de développement de sa périphérie ? La réponse appartient pour une grande part à ceux qui ont en charge la préparation de cet avenir. Ceci, sans oublier, est-ce utile de le rappeler, qu'un tramway a vocation première à faciliter les déplacements de ses usagers, donc d'être d'un accès proche. Au demeurant, et sur ce thème de la proximité, il est suggéré aux maîtres d'ouvrage d'opter pour un nombre de stations respectant, certes l'optimisation économique du projet, mais aussi celle de l'accessibilité du tram aux personnes à mobilité réduite, deux contraintes pouvant apparaître contradictoires .

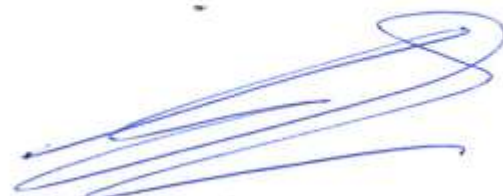
La seconde question à étudier avec soin, concerne **l'aménagement du pôle gare**, un aménagement dont la première motivation concerne la sécurité qui est due aux usagers de ce pôle appelé à connaître un fort développement. Indiscutablement, réussir cet aménagement, en faire un lieu esthétiquement reconnu, accueillant de nouvelles activités,

constituant une nouvelle « locomotive » pour l'activité commerciale du centre ville, en particulier de la rue Jean Jaurès, constitue une attente exprimée avec force, tant par les élus que par les habitants. Le réaménagement de ce pôle gare est incontournable à plusieurs titres et constitue, de ce fait, une véritable opportunité de revitalisation du centre ville de Noisy, une opportunité que la décision de prolonger le T1 doit permettre de saisir. On ne peut que suggérer une mobilisation forte des acteurs de ce dossier, afin que cet aménagement soit clarifié et mis en débat public rapidement. Faire de cet aménagement un projet phare pour la ville, paraît essentiel, non seulement à l'acceptabilité du projet de prolongement du T1, mais à la réussite de sa mise en oeuvre.

Enfin, question récurrente dans les débats à Noisy, mais également à Romainville, celle du maintien, a minima, des **capacités de stationnement en centre ville**, tant au bénéfice des riverains qu'à celui des clients des commerces du centre ville. C'est un aspect du dossier qui méritera une vigilance particulière du maître d'ouvrage.

Ces recommandations ne résument pas les remarques formulées lors de cette concertation, beaucoup ayant portées, notamment, sur la qualité de l'insertion du T1 et sur le respect de l'environnement. Elles portent, cependant, sur les points déterminant pour la réussite de ce projet.

**En guise de conclusion**, et comme garant de cette concertation, je tiens à souligner la qualité du déroulement de celle-ci et sa conformité aux objectifs poursuivis : donner à chacun la possibilité de s'exprimer, d'être entendu et d'obtenir, de la part des autorités responsables du projet, les réponses pertinentes à ce stade du dossier. Je retiens également de ces deux mois de rencontres et débats, que la réalisation rapide de ce prolongement du T1 est une attente forte, exprimée par une majorité des habitants concernés dans les cinq communes traversées et ayant témoigné de leur position. Cette attente s'exprime aussi à Noisy-le-Sec, même si nous savons que sur cette commune existent de fortes réserves sur ce prolongement. Aussi, on ne peut que suggérer au décideur final que des décisions soient prises dans des délais aussi brefs que possible, tant en ce qui concerne la poursuite de ce projet, que la clarification de ses choix, en tout premier lieu celui concernant le tracé à Noisy-le-Sec.



Fait à Paris le 8 février 2009  
Michel GAILLARD