



DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE

SUR LE PROJET DE
PROLONGEMENT
DU TRAM 8

CONCERTATION
DU 9 SEPTEMBRE
AU 26 OCTOBRE 2019

L'essentiel du projet

MAÎTRE D'OUVRAGE

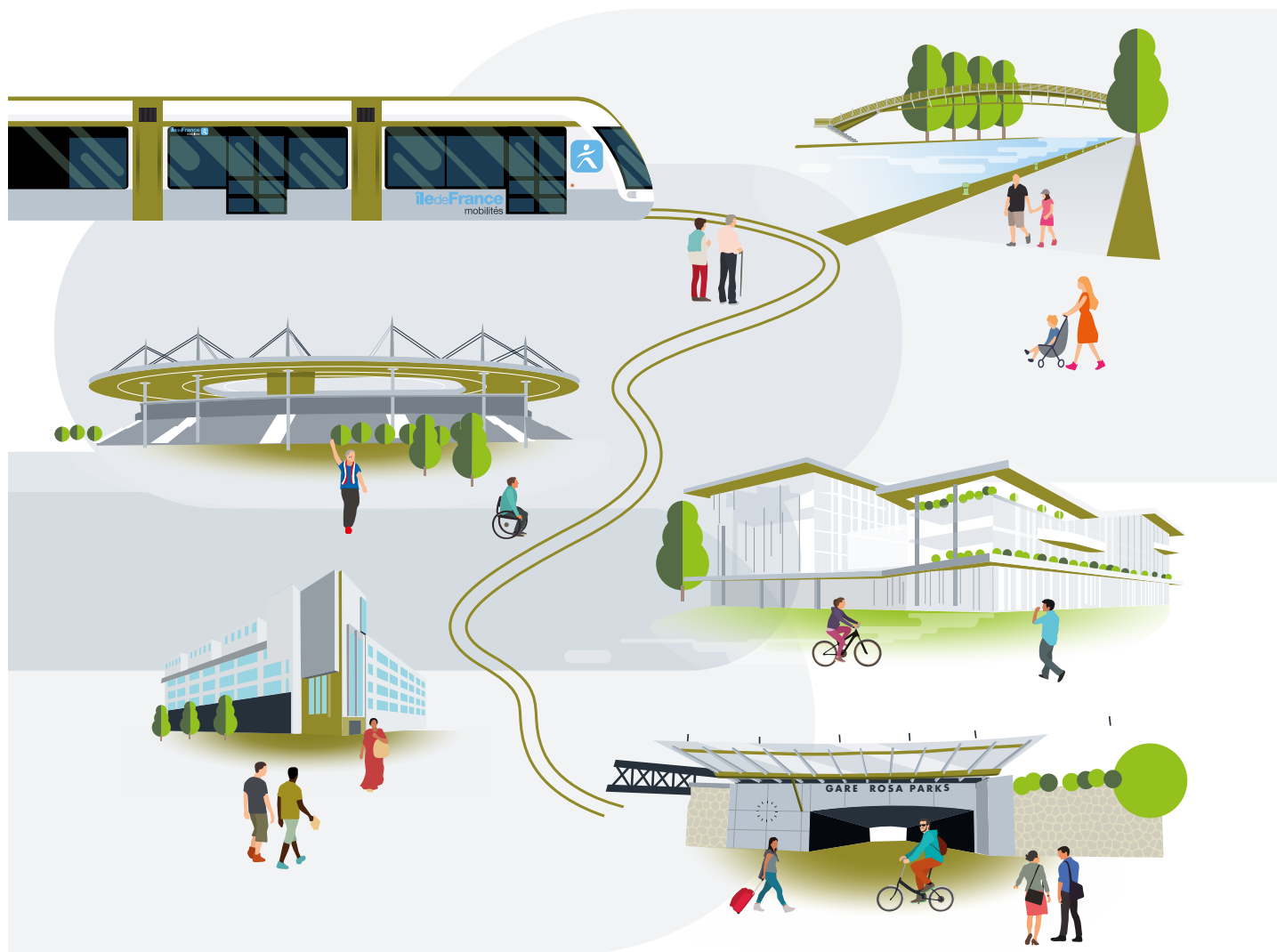


Tram

8

PROLONGEMENT

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



Perspective du prolongement du Tram 8
au niveau du franchissement du canal de Saint-Denis



A86

Tram 8

Canal Saint-Denis

Quai Adrian Agnès

Tram 8

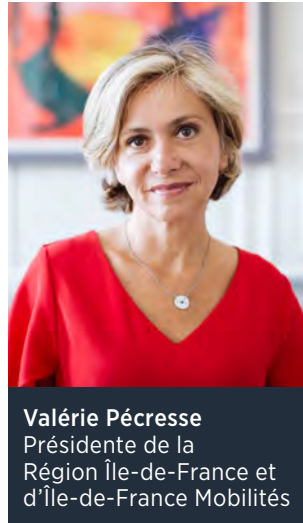
Rue Francis de Pressensé

SOMMAIRE

Édito	6
Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports franciliens et maître d'ouvrage du Tram 8	7
- Imaginer, organiser et financer les transports publics pour tous les Franciliens	7
- Expertiser, décider et piloter les projets d'amélioration des transports en commun d'Île-de-France	7
- Une exploitation des réseaux délégués aux opérateurs de transports.	7
- Île-de-France Mobilités, une institution à l'écoute des voyageurs et des Franciliens	7
La concertation	8
- Une concertation préalable sous l'égide de la CNDP	8
- Pourquoi une concertation ?	8
- Les sujets de concertation.....	8
- Après la concertation préalable ?	9
- Les modalités de la concertation	10
Le projet en quelques mots	12
Le contexte du projet	13
Le Tram 8, une ligne de tramway importante pour le territoire	13
Le projet de prolongement du Tram 8, un projet ancien et fortement attendu	14
Le territoire du prolongement du Tram 8, un territoire hétéroclite et dynamique	16
- Un territoire délimité par de fortes coupures urbaines	16
- Un territoire dense et dynamique	16
- Un territoire desservi par de nombreux transports en commun.....	17
- Des transports en commun fortement fréquentés	17
Un territoire en pleine mutation	18
Trois grands enjeux	19
Les objectifs du projet	19
Les grandes caractéristiques du projet : un tramway	20
Le Tram 8, bien plus qu'une nouvelle ligne de transport en commun	21
Focus : les caractéristiques techniques du Tram 8	22

Les grandes caractéristiques du projet : la colonne vertébrale de nouveaux déplacements	23
Un tramway pour connecter Paris et la Seine-Saint-Denis	23
Une ligne qui favorise l'usage de transports différents	23
Les grandes caractéristiques du projet : un mode de transport durable	24
Le tramway, un mode de transport écologique	24
Le projet de prolongement du Tram 8, un mode de transport accessible	24
Le prolongement du Tram 8 en détail : le tracé, les stations	25
Neuf nouvelles stations	25
De Saint-Denis Porte de Paris à Casanova	26
De Casanova à La Plaine Stade de France	27
De La Plaine Stade de France à Lycée de la Plaine	28
De Lycée de la Plaine jusqu'à Front Populaire	29
De Front Populaire jusqu'à Porte d'Aubervilliers	30
De La Porte d'Aubervilliers jusqu'au boulevard Macdonald	31
L'arrivée à Rosa-Parks	32
Les impacts du projet	34
- Le développement des itinéraires cyclables	34
- L'adaptation des carrefours	34
- Les ajustements sur le réseau de bus	34
- Les transformations sur la circulation des voitures et le stationnement	35
- Les impacts fonciers	35
- Des espaces verts repensés	36
- Les conséquences sur la qualité de vie des habitants et des actifs du territoire	36
- La phase travaux	36
Le lexique du Tram 8	36
Le calendrier du projet	37
Les coûts du projet	37
Les acteurs du projet	38

« Un projet de transport essentiel pour le territoire »



Valérie Péresse
Présidente de la
Région Île-de-France et
d'Île-de-France Mobilités

Le Tram 8, mis en service depuis décembre 2014, est un axe de transport central du département de la Seine-Saint-Denis. Reliant actuellement Saint-Denis à Villetaneuse ou Épinay-sur-Seine, le Tram 8 accueille déjà 62 000 voyageurs par jour.

Le projet de prolongement du Tram 8 vers Paris vise à apporter un service de transports en commun efficace et performant qui accompagne le développement du territoire. Aux pôles d'activités importants de La Plaine ou du Stade de France s'ajoutent de nombreux projets urbains d'envergure à l'image du Campus Condorcet ou du réaménagement du quartier du Landy qui seront désormais connectés. Par ailleurs, avec ses liaisons aux diverses lignes de transport existantes ou à venir, telle que la future ligne du métro 15, le Tram 8 va devenir une ligne structurante.

Ce projet s'inscrit ainsi dans cette volonté de donner à nos territoires des équipements de transport performants et adaptés au plus près des besoins des Franciliens. Il facilitera les déplacements du quotidien, en reliant les quartiers, les équipements (Hôpitaux, lycées...) et les pôles d'emploi ; il accompagnera enfin l'usage du vélo grâce à l'aménagement de pistes cyclables le long de son tracé.

C'est pour cela que nous vous sollicitons aujourd'hui : habitants, salariés, entreprises, commerçants, associations ou usagers. La Commission nationale du débat public (CNDP) a désigné Mme Fatima Ouassak comme garante de la concertation préalable du projet. Il s'agit de concevoir un projet adapté à vos usages et à vos besoins. Nous sommes au début du projet, votre avis et votre expertise d'usage sont importants pour nourrir les études techniques déjà effectuées et celles à venir.

Découvrez le projet, informez-vous, participez aux différents moments d'échanges et contribuez ainsi à concevoir un projet utile et adapté à vos besoins.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, --- AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS FRANCILIENS ET MAÎTRE D'OUVRAGE DU TRAM 8

Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Actrice principale au sein du réseau, elle organise, décide, investit et innove pour améliorer la mobilité et le service rendu aux voyageurs en portant la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tram et bus). Elle est composée de la région Île-de-France et des huit départements franciliens.

Imaginer, organiser et financer les transports publics pour tous les Franciliens

Île-de-France Mobilités décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Elle est responsable de l'équilibre global du coût des transports de la Région. Elle en gère le budget de fonctionnement (plus de 10 milliards d'euros par an), le financement et l'exploitation du réseau. Elle traite les questions de tarification (dézonage, suppression de zones...), crée les titres de transport et fixe leurs tarifs.

Expertiser, décider et piloter les projets d'amélioration des transports en commun d'Île-de-France

Île-de-France Mobilités étudie les projets d'extension et de création de ligne (RER, métro, tramway, bus) sous tous leurs aspects : personnes et emplois concernés, faisabilité technique, coûts... C'est elle qui prend les décisions relatives aux améliorations (prolongement et création de ligne, rénovation et commande de matériel roulant, renfort d'offre, information voyageurs...) via le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui décide également des financements.

Chaque étape des projets est validée par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (enquêtes publiques, coordination, maîtrise d'ouvrage, travaux, équilibre financier, mise en service...), qui veille également au respect du programme, du calendrier et des coûts.

Île-de-France Mobilités cofinance la modernisation des infrastructures routières et ferroviaires, et la rénovation et l'achat du matériel roulant (train-rer, métro, tramway, bus).

Une exploitation des réseaux délégués aux opérateurs de transports

Via des contrats, Île-de-France Mobilités fixe à la RATP, à la SNCF et aux 70 opérateurs de transports privés des objectifs sur :

- > la ponctualité,
- > la qualité de service (information voyageurs, accueil...),
- > le calendrier de mise en œuvre,
- > les investissements à réaliser,
- > la mise en œuvre des décisions du Conseil...

Île-de-France Mobilités, une institution à l'écoute des voyageurs et des Franciliens

- > Via les élus du Conseil, Île-de-France Mobilités est au contact régulier des citoyens.
- > Via des concertations et des débats publics, Île-de-France Mobilités informe et échange avec les voyageurs à propos des nouveaux projets.
- > Via des rencontres avec les associations d'usagers et les élus, Île-de-France Mobilités suit le vécu et les attentes des voyageurs ligne par ligne.

Forte de ses compétences et de son expertise, Île-de-France Mobilités est le maître d'ouvrage du projet de prolongement du Tram 8 et porte cette concertation préalable.

LA CONCERTATION

Une concertation préalable sous l'égide de la CNDP



Fatima Ouassak
Garante de la concertation

Une concertation préalable est un dispositif participatif dont l'objectif est d'informer et de recueillir l'ensemble des avis des parties prenantes et du grand public sur un projet, et ce avant que la décision ne soit prise. Le calendrier de la concertation qui a été défini permet aux participants une connaissance approfondie du projet et de ses enjeux.

Dans le cadre d'une concertation préalable, la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) ou la nomination d'un garant par le maître d'ouvrage est obligatoire, selon les circonstances définies par la loi, notamment depuis les ordonnances de 2016. La CNDP est une autorité administrative indépendante dont le rôle est d'informer les citoyens, leur donner la parole et la faire entendre. Elle a désigné Fatima Ouassak comme garante de la concertation préalable du projet de prolongement du Tram 8.

Les garants de la concertation sont neutres, indépendants et impartiaux. Ils ne donnent jamais d'avis sur le fond du projet mais facilitent le déroulement du processus de la concertation. Ils représentent la CNDP et portent ses valeurs : la transparence, la neutralité, l'argumentation et l'équivalence de traitement.

Le cadre de leur intervention est défini par les textes de 2016 : « *Le garant est tenu à une obligation de neutralité et d'impartialité et veille notamment à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public, au bon déroulement de la concertation préalable et à la possibilité pour le public de formuler des questions, et de présenter des observations et propositions* » (Ordonnance n° 2016-1060 du 03/08/16 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement).

La garante s'engage à :

- > veiller aux engagements pris par les acteurs et notamment le maître d'ouvrage ;
- > s'informer et faire des suggestions sur les modalités de la concertation mises en œuvre par le maître d'ouvrage ;
- > observer et analyser le déroulement de la concertation pour vérifier que les modalités (objet, durée, etc.) soient respectées par tous ;
- > favoriser l'expression des participants à la concertation ;
- > assurer un rôle de recours afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation ;
- > participer aux temps d'échanges organisés dans le cadre de la concertation.

À l'issue de la concertation, Mme Ouassak rédigera un bilan portant évaluation sur le déroulement de la concertation et précisant les arguments exprimés et réponses du maître d'ouvrage sur les questions mises en discussion. Ce bilan sera rendu public sur le site de la concertation www.tram8.fr, ainsi que sur celui de la CNDP. Il vient en complément du compte-rendu de concertation préalable d'Île-de-France Mobilités. Ce dernier apportera également des réponses au bilan de la garante, si nécessaire.

La garante peut être contactée par tout participant à la concertation :

- > fatima.ouassak@garant-cndp.fr

Pourquoi une concertation ?

Le prolongement du Tram 8 au sud de Saint-Denis Porte de Paris à Paris Rosa-Parks est un projet d'envergure pour le territoire. Il permet d'améliorer le maillage en transports en commun, d'accompagner le développement des modes actifs et de desservir efficacement les zones d'activités et d'habitat. L'arrivée de ce nouveau mode de transport va ainsi changer profondément la dynamique locale.

Dans ce cadre, la concertation permet d'établir un échange avec les habitants du territoire, les usagers des transports en commun, les entreprises et leurs salariés, les équipements et leurs usagers, les collectivités territoriales... et tous ceux que le futur prolongement du Tram 8 concerne.

Les sujets de concertation

Le tracé et les stations du prolongement du Tram 8 ont été définis en considérant les contraintes techniques liées à ce mode de transport, notamment pour tenir compte des espaces disponibles permettant une insertion du tramway tout en minimisant les acquisitions foncières.

Île-de-France Mobilités souhaite organiser une concertation qui permette de connaître l'avis du territoire et d'échanger avec ses habitants et usagers sur le projet dans sa globalité : les attentes, les inquiétudes et les points de vigilance suscités par ce prolongement et ses impacts, tant en phase chantier qu'après sa mise en service (sur les circulations douces et automobiles, sur le stationnement, sur l'accès aux différents équipements et entreprises, sur l'environnement urbain, etc.). Cela passe notamment par une information claire, transparente et précise sur tous les aspects du projet : le contexte, le tracé, les stations, les mesures conservatoires pour la station Pressensé.

Île-de-France Mobilités veut aussi recueillir l'avis des habitants et acteurs du territoire sur un élément important : l'arrivée du tramway au terminus de Rosa-Parks. Deux variantes ont été retenues à ce stade des études et sont proposées à la concertation. Les participants ont ainsi l'occasion de développer leur avis sur les avantages et les inconvénients de chacune d'entre elles.

Après la concertation préalable ?

Les échanges et avis exprimés durant la concertation seront consignés et analysés dans un compte-rendu de concertation préalable. Ce document sera validé et voté en Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Avec le bilan de la garante, il viendra nourrir le projet et sera pris en compte dans la poursuite des études. Ces études permettront de concevoir le projet final qui sera soumis lors de l'enquête publique.

L'enquête publique est un temps d'informations et d'échanges qui vient précéder la déclaration d'utilité publique d'un projet. À cette occasion, le projet, complété et modifié par les résultats des études techniques et par les résultats de la concertation préalable, est alors de nouveau présenté et soumis à l'approbation des publics.

Entre-temps, les participants à la concertation préalable, habitants et usagers du territoire continueront d'être informés sur le déroulement du projet : par la publication d'articles dans la presse locale, par la publication d'articles sur le site Internet du Tram 8 et/ou par l'envoi de mails d'informations.

L'approche participative d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités fait preuve d'un engagement fort vis-à-vis des parties prenantes et des habitants concernés par les projets dont elle a la maîtrise d'ouvrage. Pour chaque projet de nouvelle ligne, de prolongement ou de modernisation d'infrastructures de transports, des concertations sont organisées pour recueillir l'avis des bénéficiaires de ces nouveaux services, associer les territoires concernés, et concevoir des projets les plus adaptés à leurs attentes.

La concertation est une étape très importante dans la vie d'un projet. Elle permet de prendre le temps d'informer tous les acteurs concernés et d'échanger avec eux pour l'enrichir. Elle est organisée très en amont de la réalisation, afin de trouver des solutions partagées pour répondre aux enjeux propres au projet.



Avant toute concertation, Île-de-France Mobilités réalise une étude de contexte, afin de mieux connaître et prendre en compte le territoire dans lequel le projet s'inscrit. Dans le cadre du projet de prolongement du Tram T8, Île-de-France Mobilités et la société Res publica ont ainsi réalisé plus de 10 entretiens collectifs avec de nombreux représentants et parties prenantes du territoire (collectivités, monde économique, associations, habitants, etc).

Ces entretiens ont permis de mieux connaître les enjeux et les sujets de préoccupation concernant le projet, et d'échanger sur les attentes concernant les modalités de concertation et de communication. Les modalités d'échanges présentées dans ce dossier de concertation ont donc été définies en accord avec les parties prenantes : elles permettront de conduire une concertation adaptée aux enjeux et aux attentes du territoire.

Les modalités de la concertation

La concertation se tient du 9 septembre au 26 octobre 2019. Un dispositif complet est mis en place pour garantir son bon déroulé et permettre aux publics de s'informer et de participer. Île-de-France Mobilités se met à leur disposition et s'engage, tout au long de la concertation, à répondre à leurs questions. Res publica, agence spécialisée dans le dialogue participatif et la concertation, anime les différents temps de concertation.

Trois outils pour participer à tout moment

Un formulaire d'avis sur le site Internet du projet

La page « Donner votre avis » (<https://tram8.ilede-france-mobilites.fr/donner-votre-avis/>) permet à chacun de donner un avis thématique et géolocalisé sur le projet. Les avis sont publiés automatiquement sur le site et sont visibles par tous.

Une page Facebook

Le prolongement du Tram 8 a sa page Facebook dédiée. Cette dernière permet de délivrer des informations sur le projet et la concertation et d'engager le dialogue entre les publics et le maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités : poser des questions sur le projet, soulever le débat, demander des informations sur la concertation...

Un coupon-réponse

Une plaquette du projet est mise à disposition en mairies et à Plaine Commune. Elle est aussi distribuée en boîtes aux lettres (sur un périmètre de 250 mètres de part et d'autre du tracé) et est diffusée lors des différents moments d'échanges de la concertation. Cette plaquette contient une carte T, un coupon de réponse déjà affranchi qui permet d'exprimer son avis sur le projet. Une fois rempli, il s'agit de le renvoyer par La Poste, sans timbre.

Plusieurs moments d'information et de participation

Une balade urbaine

Conduite par l'équipe du projet, la balade urbaine permet aux habitants et usagers de Saint-Denis et d'Aubervilliers de découvrir le tracé du tramway et son insertion (emplacement des arrêts, traversées du canal, etc.) dans les quartiers du Franc-Moisin, du Landy et de la Plaine. L'itinéraire de balade comporte plusieurs points d'arrêt où Île-de-France Mobilités va expliciter le projet et échanger avec les participants : leurs usages, leurs avis...

La balade commence à La Plaine Stade de France et finit à la Maison de quartier de Franc-Moisin. Elle fait environ 1,5 km.

Un livret de balade est remis aux participants au début de la rencontre. Il présente l'itinéraire, donne des informations sur les points d'arrêt et pose des questions pour introduire les échanges. Les participants peuvent y inscrire leurs commentaires et répondre aux questions posées pour le remettre à la fin de la balade.

Cette balade est suivie d'un atelier participatif (voir ci-après).

Samedi 21 septembre 2019, à 14h,
à la station La Plaine - Stade de France



Arrêt ① (départ)
intégration de la station du Tram 8, correspondances

Arrêt ②
aménagement de la rue Pressensé, cheminements piétons et aménagements cyclables, franchissement du canal

Arrêt ③
emplacement des aménagements permettant la réalisation d'une future station

Arrêt ④
intégration de la station Casanova, suppression de la voie de bus rue Casanova

Arrêt ⑤
comparaison de l'aménagement actuel avec la future insertion du Tram 8 sur le cours du Ru de Montfort

Arrivée
salle pour l'atelier participatif (voir ci-après)

S'informer en ligne : tram8.fr

Pour les publics qui ne peuvent assister aux différents moments d'informations organisés, le site Internet du projet contient toutes les informations liées au projet et à la concertation. Une FAQ y est notamment présente.

Deux ateliers participatifs

Les ateliers participatifs ont pour vocation de présenter le projet, de répondre aux questions et d'enrichir le projet grâce à des temps de travail collectifs thématiques. Les participants sont répartis par table de six à huit personnes. Les ateliers se décomposent en quatre temps : un temps d'introduction et de présentation du projet, un temps de travail, un temps de restitution et un temps de questions-réponses.



Le temps d'introduction et de présentation, mené par les équipes d'Île-de-France Mobilités et les élus du territoire, vise à faciliter l'appropriation du projet à travers un premier temps d'échanges dès le début de l'atelier.



Le temps de travail collectif permet de favoriser l'émission de contributions précises grâce à des supports adaptés aux questionnements et à l'accompagnement de l'équipe projet.



Le temps de restitution est un moment où chaque table résume le fruit de leurs réflexions.

Le temps de questions-réponses permet de rebondir sur les propositions, de les préciser et de parfaire la compréhension et la maîtrise du projet.

Samedi 21 septembre 2019, à 16h30, à l'école Rodin-Renoir, 17 rue du Languedoc à Saint-Denis

Mardi 8 octobre 2019, à 19h30, au Centre social et culturel Rosa-Parks, 219 boulevard Macdonald à Paris

LES THÉMATIQUES DES ATELIERS

Sujets communs aux deux ateliers :

- > Questions et préoccupations concernant le projet
- > L'insertion du tracé dans l'environnement urbain
- > Le chantier
- > Les suites de la concertation

Sujets propres au territoire d'Aubervilliers et Saint-Denis :

- > Le franchissement du canal
- > La compatibilité avec les chantiers du territoire
- > Les mesures conservatoires de la station Pressensé
- > Le stationnement
- > Le renouvellement des arbres
- > La continuité du parcours cycliste
- > La connexion avec le Tram 8 existant

Sujets propres au territoire parisien :

- > Les variantes d'insertion à Rosa-Parks
- > Le partage de l'espace (PMR, cycle, piétons, tramway)
- > Les usages de l'espace public (voie bus, voiture, tram, vélo, espaces verts)
- > La correspondance avec le RER
- > Le réseau vélo : quelle intermodalité avec le tram ?
- > Les aménagements aux abords de la place Skanderberg

Trois rencontres de proximité

Les équipes du Tram 8 sont présentes directement sur le territoire à plusieurs moments de la concertation pour présenter le projet, répondre aux questions des publics et recueillir avis, impressions et pistes d'amélioration grâce à des outils accessibles à tous : perspectives du projet en grand format, vidéo de présentation...

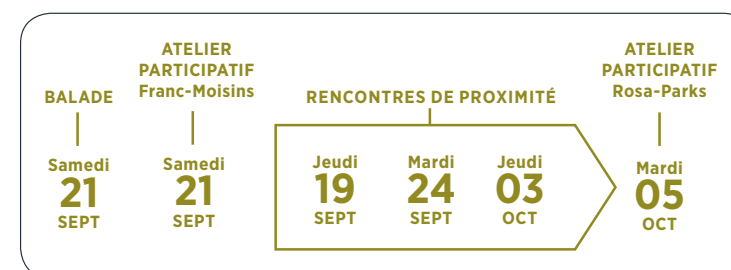
Jeudi 19 septembre 2019, de 17h à 19h30, devant la gare de La Plaine Stade de France, place des Droits de l'Homme, à Saint-Denis

Mardi 24 septembre 2019, de 17h à 19h30, entre la sortie du métro 13 et la station Saint-Denis Porte de Paris, à l'angle de rue Gabriel-Péri et de la route nationale, à Saint-Denis

Jeudi 3 octobre 2019, de 11h30 à 14h, sur le parvis de la gare Rosa-Parks



Les rendez-vous de la concertation en un coup d'œil



LE PROJET EN QUELQUES MOTS

Depuis 2014, le Tram 8 relie Saint-Denis à Villetaneuse ou Épinay-sur-Seine. Avec plus de 62 000 voyageurs par jour, il représente un moyen de transport majeur en Seine-Saint-Denis. Long de 5,5 km, son projet de prolongement vise à relier Saint-Denis Porte de Paris à la Gare Rosa Parks, au nord des 18^e et 19^e arrondissements de Paris, en 21 minutes et à faciliter ainsi les déplacements de 88 000 voyageurs par jour.

Les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers constituent avec le nord de Paris un territoire dynamique. De nombreux projets d'aménagement et d'infrastructure vont y voir le jour dans les prochaines années, créant de nouveaux logements, bureaux et équipements générateurs de déplacements : les ZAC Porte de Paris, Nozal Front Populaire, Montjoie et Canal Porte d'Aubervilliers, la rénovation des quartiers Franc Moisin Bel Air et Cristino Garcia Landy, les entrepôts et magasins généraux de Paris ainsi que les projets Paris Nord-Est et Campus Condorcet. Aujourd'hui, il n'existe pas de ligne structurante de transport en commun

qui traverse ce territoire. Le projet de prolongement du Tram 8 aurait ce rôle et contribuerait ainsi à accompagner sa transformation et à renforcer les liens entre le nord parisien et le département de la Seine-Saint-Denis.

Chiffres clefs

5,5 km
supplémentaires de ligne

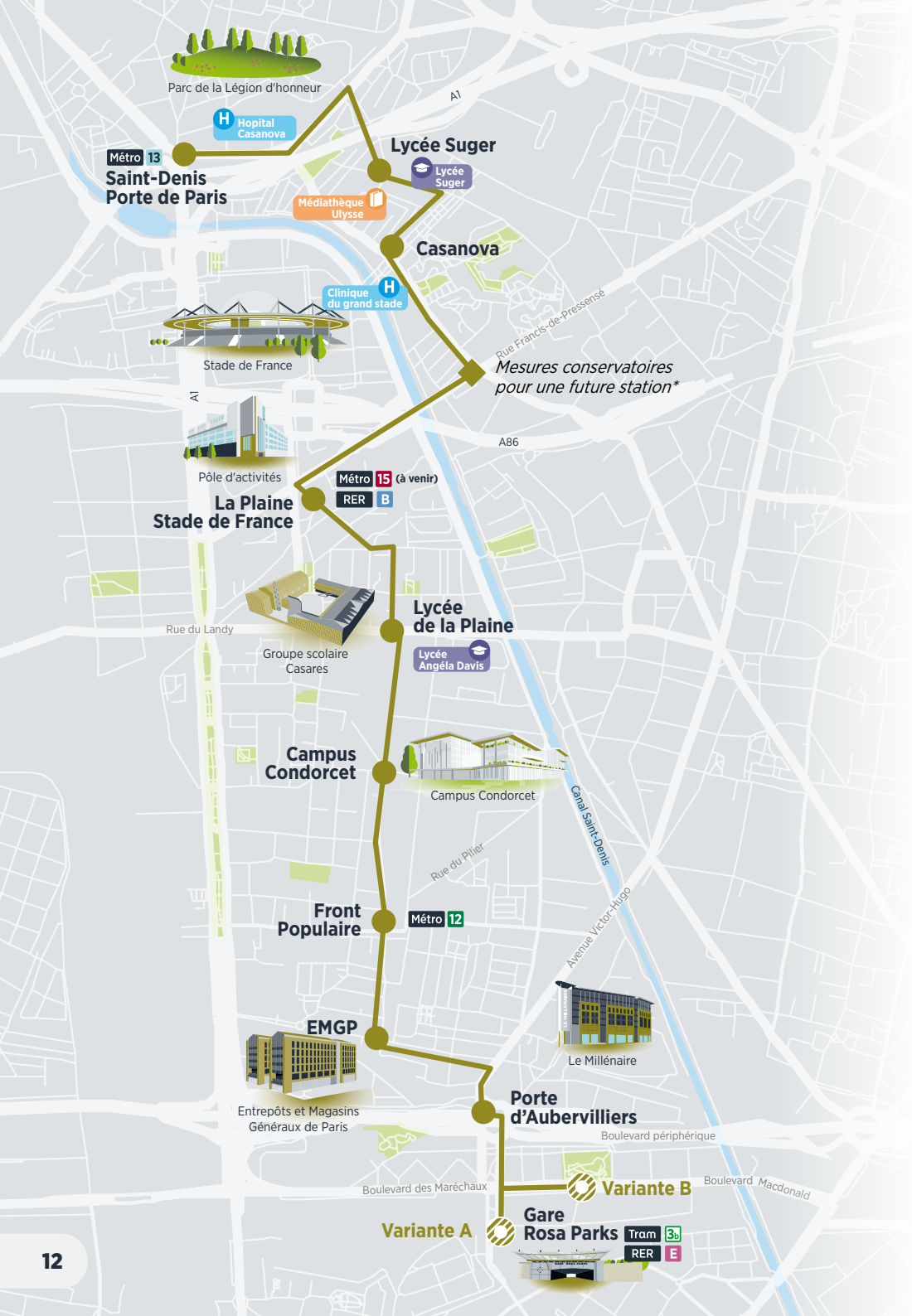
9 stations

21 minutes
de temps de parcours

180 M€
d'investissement

**1 tram toutes
les 3 à 4 minutes**
en heure de pointe

* Aménagements prévus pour une future station qui pourrait être livrée plus tard



LE CONTEXTE DU PROJET

LE TRAM 8, UNE LIGNE DE TRAMWAY IMPORTANTE POUR LE TERRITOIRE

Le Tram 8 a été mis en service en décembre 2014. Long de 8,5 km, il dessert les communes de Saint-Denis, Épinay-sur-Seine et Villetaneuse dans le département de la Seine-Saint-Denis (93).

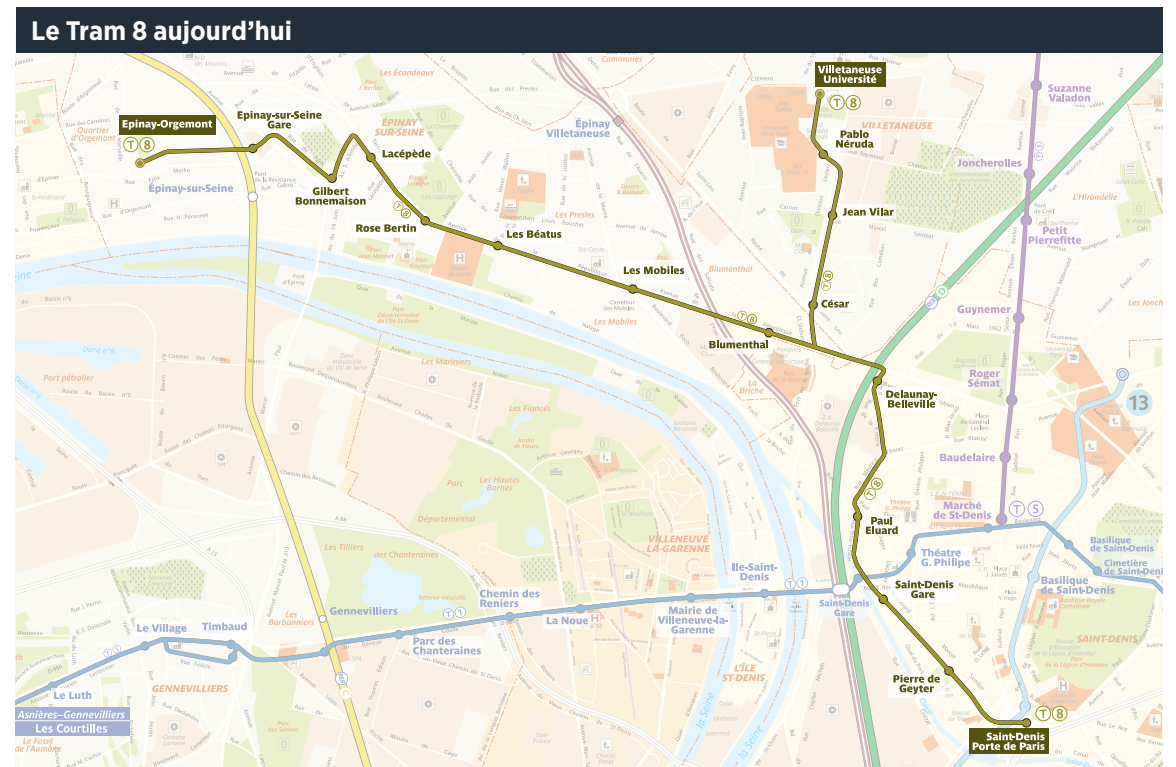
Composé de 17 stations, il relie la station Saint-Denis Porte de Paris aux stations Villataneuse-Université d'une part et Épinay-Orgemont d'autre part via :

- > un tronçon commun sur la commune de Saint-Denis, au départ de Saint-Denis Porte de Paris, en correspondance avec la ligne 13 du métro. Ce tronçon dessert notamment la gare de Saint-Denis (RER D, Transilien H, Tram T1) ;
- > une branche sur la commune d'Épinay-sur-Seine, permettant notamment de desservir la gare d'Épinay-sur-Seine (RER C, Tram 11 Express et le quartier d'Orgemont) ;
- > une branche sur la commune de Villetaneuse, desservant en particulier le pôle universitaire et urbain (en correspondance avec le Tram 11 Express).

En décembre 2016, le nombre de 62 000 voyageurs par jour a été atteint. Avec un tramway toutes les 3 à 5 minutes en heure de pointe, le trafic annuel est évalué à 16,9 millions de voyageurs. Pour des temps de parcours estimés à 24 minutes entre la station Saint-Denis Porte de Paris et la station Épinay-Orgemont et à 16 minutes entre la station Saint-Denis Porte de Paris et la station Villataneuse-Université.



© Île-de-France Mobilités



© Île-de-France Mobilités

LE CONTEXTE DU PROJET

LE PROJET DE PROLONGEMENT DU TRAM 8, UN PROJET ANCIEN ET FORTEMENT ATTENDU

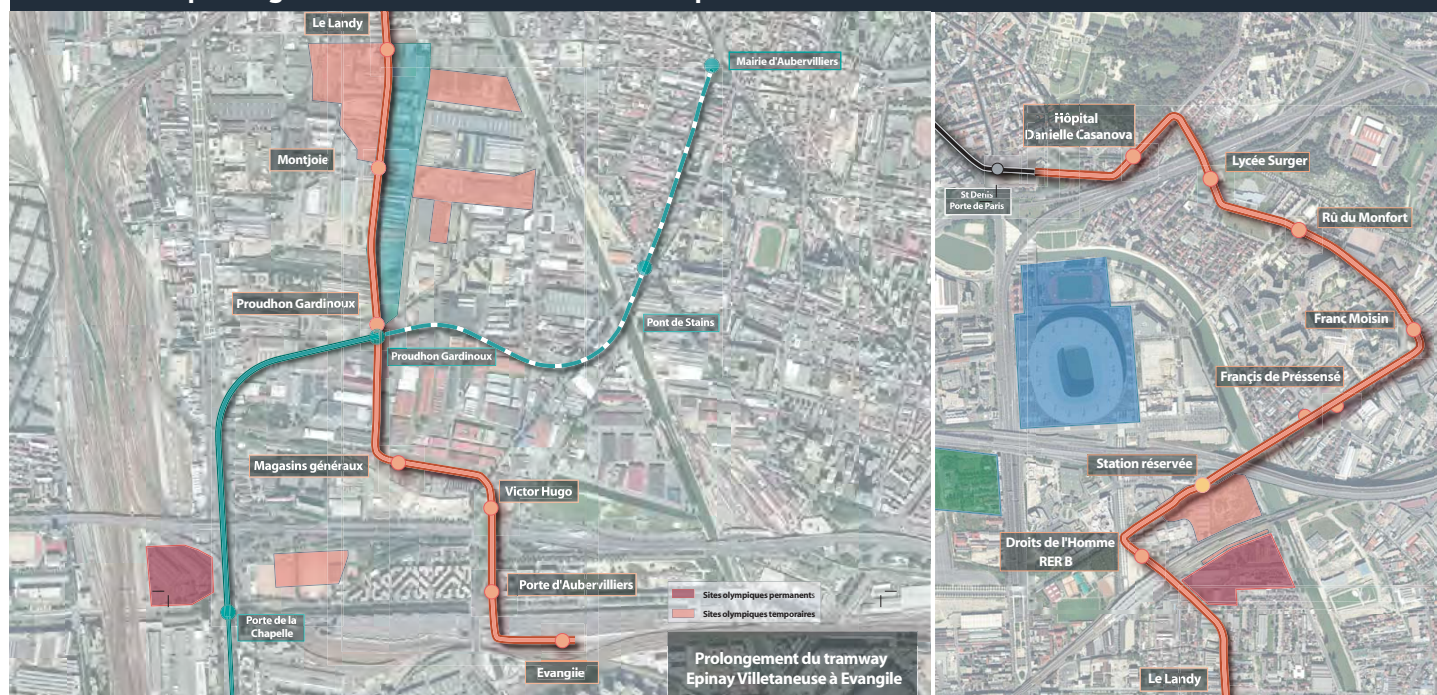
Avant la réalisation et la mise en service du Tram 8 actuel, de nombreuses réflexions sur une ligne de tramway allant jusqu'à Paris ont eu lieu.

Dès 1996, un projet de liaison en site propre reliant la future gare Rosa-Parks à Villeteuse-Université était déjà envisagée et des études avaient été menées par Île-de-France Mobilités*.

En 2006, la RATP, en coopération avec l'établissement public territorial de Plaine Commune, a mené une étude pour le prolongement du Tram 8 dans le cadre de la candidature de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012. Plusieurs variantes de tracé restaient néanmoins en suspens, notamment dans le secteur Franc-Moisin. Ce projet a fait l'objet de nombreux échanges avec les acteurs locaux du territoire, permettant de supprimer les variantes pour retenir un seul tracé. Les principales étapes de cette évolution sont les suivantes :

- > 2008 : les échanges avec les villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers conduisent à retenir un tracé dans le secteur de Franc-Moisin ;
- > Janvier 2011 : à l'initiative de Plaine Commune, une association de soutien au prolongement du Tram 8 est créée, réunissant le Département de la Seine-Saint-Denis, la Mairie de Paris, Plaine Commune, ICADE, la Mairie de Saint-Denis, la Mairie d'Aubervilliers et le consortium Stade de France.

Les tracés de prolongement du Tram 8 étudiés en 2006 par la RATP et Plaine Commune



« L'arrivée du Tram sera un levier pour limiter l'usage de la voiture sur le territoire. »

« Les lignes de transports en commun qui desservent le territoire connaissent de forts taux de fréquentation. »

Entre 2006 et 2019, le territoire a beaucoup évolué, avec la venue de nouveaux projets d'envergure comme le Campus Condorcet, la mise en service du Tram 3b et de la gare Rosa-Parks... Île-de-France Mobilités a donc repris les études précédentes, en a conduit de nouvelles sur les besoins de déplacement du territoire, et a apporté des modifications et des compléments au projet de prolongement déjà initié. Le résultat de cette réflexion est l'objet de la présente concertation.

Outre ces différents projets, le prolongement du Tram 8 a été intégré dans les différents programmes urbains entrepris par les communes traversées. Ainsi son tracé est prévu dans les Plans Locaux d'Urbanisme de Saint-Denis, d'Aubervilliers et de Paris. Par ailleurs, le projet est intégré :

« Les perspectives de développement du territoire exigent le développement d'une offre de transports en commun complémentaire et adaptée. »



- > au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé en décembre 2013 ;
- > au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) approuvé en juin 2014 ;
- > au Plan local des déplacements de Plaine Commune approuvé en octobre 2016 ;
- > au projet du Nouveau Grand Paris (qui rassemble le Plan de Mobilisation de la Région Île-de-France et le projet de métro du Grand Paris Express).

« Le prolongement du Tram 8 est considéré comme un moyen de “désenclaver” certains quartiers d'Aubervilliers et de Saint-Denis, et notamment le quartier Franc-Moisin. »

LE TERRITOIRE DU PROLONGEMENT DU TRAM 8, UN TERRITOIRE HÉTÉROCLITE ET DYNAMIQUE

Trois villes sont directement concernées par le projet de prolongement du Tram 8 : Saint-Denis et Aubervilliers en Seine-Saint-Denis et Paris (18^e et 19^e arrondissements).

Un territoire délimité par de fortes coupures urbaines

Les territoires traversés par le projet de prolongement sont des territoires fortement urbanisés, avec des séparations marquées entre les zones d'activités et les zones d'habitat. Les infrastructures de transport y occupent une part significative et ont largement contribué à les structurer :

- > de grands axes routiers avec au sud le boulevard périphérique parisien, à l'ouest l'autoroute A1, et au nord l'autoroute A86,
- > d'importants nœuds ferroviaires avec les voies des RER B et D à l'ouest, les voies du RER E au sud avec la gare Rosa-Parks et la petite ceinture ferroviaire à proximité,
- > le canal Saint-Denis à l'est.

Ces différentes infrastructures créent des coupures urbaines, découpant le territoire en quatre secteurs :

- > le secteur au nord de l'autoroute A1 et à l'est du canal Saint-Denis avec de grands ensembles d'habitat collectif ;
- > le secteur nord de la Plaine Saint-Denis, au nord de l'autoroute A86, qui comprend d'importants équipements et des immeubles de bureaux récents ;
- > le secteur compris entre l'autoroute A1 à l'ouest, le canal Saint-Denis à l'est et les voies ferrées du RER E. Fortement marqué par un passé industriel, il connaît une importante dynamique de transition avec des programmes d'activités et de logements d'envergure ;
- > le secteur à l'est du canal Saint-Denis, une zone d'habitat dense dans la ville d'Aubervilliers.

Un territoire dense et dynamique

Le projet traverse un territoire caractérisé par une densité de population très importante (plus de 8 000 habitants par km²). Elle a augmenté près de deux fois plus rapidement que sur l'ensemble de la région Île-de-France entre 1999 et 2009. Toutefois, elle est assez inégalement répartie, avec des densités supérieures à 15 000 habitants par km² dans les centres de Saint-Denis et d'Aubervilliers et des densités plus faibles à l'ouest du canal Saint-Denis et de part et d'autre du boulevard périphérique parisien.

Par ailleurs, c'est une aire d'emplois importante dans le département. La densité d'emplois est ainsi particulièrement forte dans le centre de Saint-Denis, le centre d'Aubervilliers, le secteur du Stade de France et au nord de Paris, le long du boulevard Macdonald. Le secteur du Stade de France et de La Plaine, avec près de 23 000 emplois, concentre ainsi environ un tiers des emplois de Saint-Denis.

Enfin, le territoire comporte de nombreux pôles et équipements générateurs de déplacements dans divers domaines : enseignement supérieur (CNAM, IUT de Saint-Denis), enseignement secondaire, santé, sport, Stade de France...

Un territoire desservi par de nombreux transports en commun

Le territoire d'étude bénéficie d'une offre importante de transports en commun, notamment de modes lourds (métro, RER, tramways...).

Les principaux pôles de transport à l'échelle du territoire sont :

- > le **centre-ville de Saint-Denis** desservi par le Transilien H, le RER D, et les Tram 1, Tram 5 et Tram 8 ;
- > le secteur nord de la Plaine Saint-Denis desservi par le RER B, le RER D et la ligne 13 ;
- > le **secteur Cristino Garcia** desservi par le RER B ;
- > le **secteur en mutation à Front Populaire** desservi par la ligne 12 ;
- > la **gare de Rosa-Parks** desservie par le RER E et le Tram 3b.

Le réseau de bus complète ce dispositif et permet une desserte fine du territoire avec 14 lignes de bus.

Toutefois, à l'exception de ces dernières, aucun mode de transport ne permet encore de traverser rapidement le territoire du nord au sud.

Des transports en commun fortement fréquentés

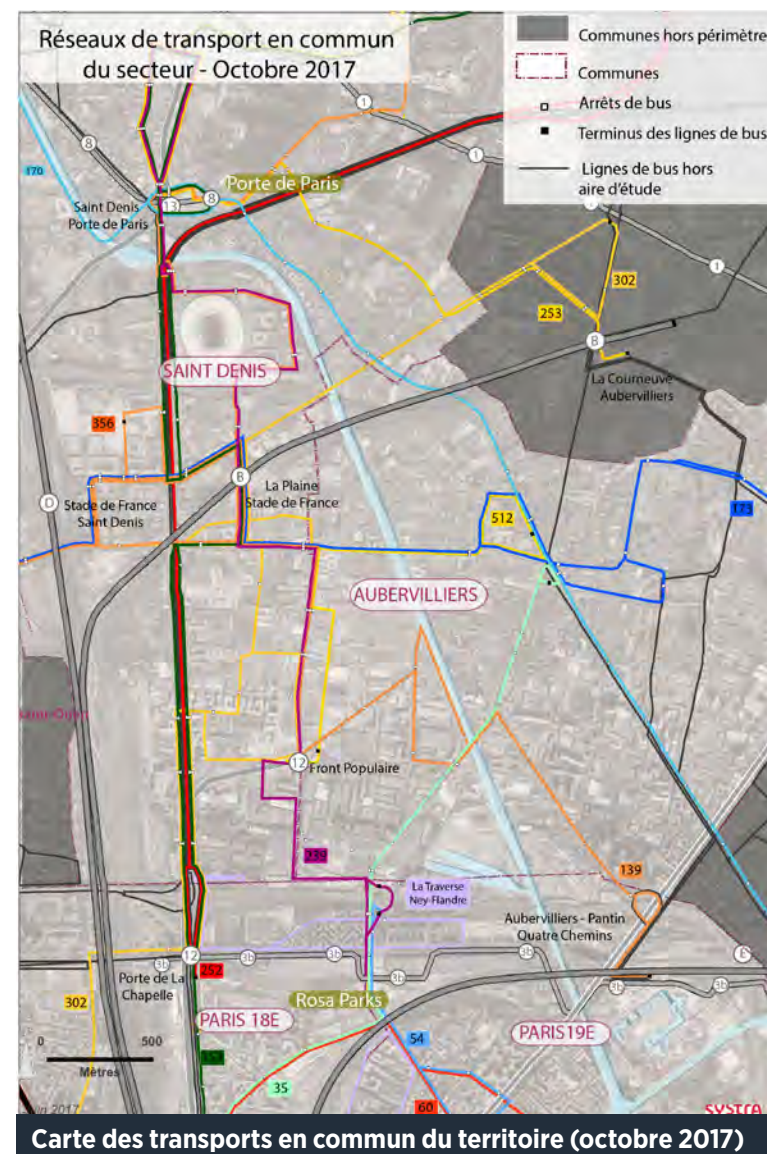
Le réseau de transport en commun connaît une forte demande sur le territoire.

Cette fréquentation est due à différents facteurs :

- > un réseau important et en évolution ;
- > les caractéristiques socio-économiques du territoire, avec notamment un taux de motorisation relativement faible ;
- > l'importance des déplacements entre Paris et le territoire.

À titre d'exemple, le RER B est la seconde ligne de train du réseau francilien. Elle a vu sa fréquentation passer de 862 000 en 2014 à 983 000 en 2019, soit une augmentation de 14 % sur cette période.

Par ailleurs, le secteur est desservi par des lignes de bus qui comptent parmi les plus fréquentées du réseau. La ligne 170 qui dessert le centre d'Aubervilliers compte 35 000 voyageurs par jour (chiffres 2018), ce qui en fait la 8^{ème} ligne du réseau RATP (sur près de 300 lignes), et la 5^{ème} du réseau hors Paris. La ligne 153 qui dessert l'ouest du territoire le long de l'autoroute A1 compte quant à elle 20 500 voyageurs quotidiens. La ligne Mobilien 173 qui dessert le secteur Landy Pleyel, la ZAC Cristino Garcia et le centre d'Aubervilliers, est la 13^{ème} ligne du réseau de bus de par sa fréquentation, avec 31 500 voyageurs par jour.



© Île-de-France Mobilités / RATP

LE CONTEXTE DU PROJET

UN TERRITOIRE EN PLEINE MUTATION

Le secteur du projet connaît d'importantes évolutions depuis le milieu des années 90 avec la transformation des quartiers à proximité du Stade de France et l'amélioration de leur desserte (RER B et D). Ce quartier est aujourd'hui le 3^e pôle d'activités tertiaires d'Île-de-France. La transformation du secteur de la Plaine se poursuit actuellement, avec de nombreux programmes de bureaux, de logements et d'équipements qui devraient renforcer encore son poids sur le secteur nord parisien.

Parallèlement, le projet Paris Nord-Est prolonge cette dynamique au nord de Paris, sur un espace de près de 200 hectares et vise à créer une nouvelle centralité urbaine sur cet espace jusque-là considéré comme périphérique.

À Saint-Denis, la requalification de la Porte de Paris est bientôt achevée : elle offrira une entrée de ville organisée autour d'un pôle multimodal.

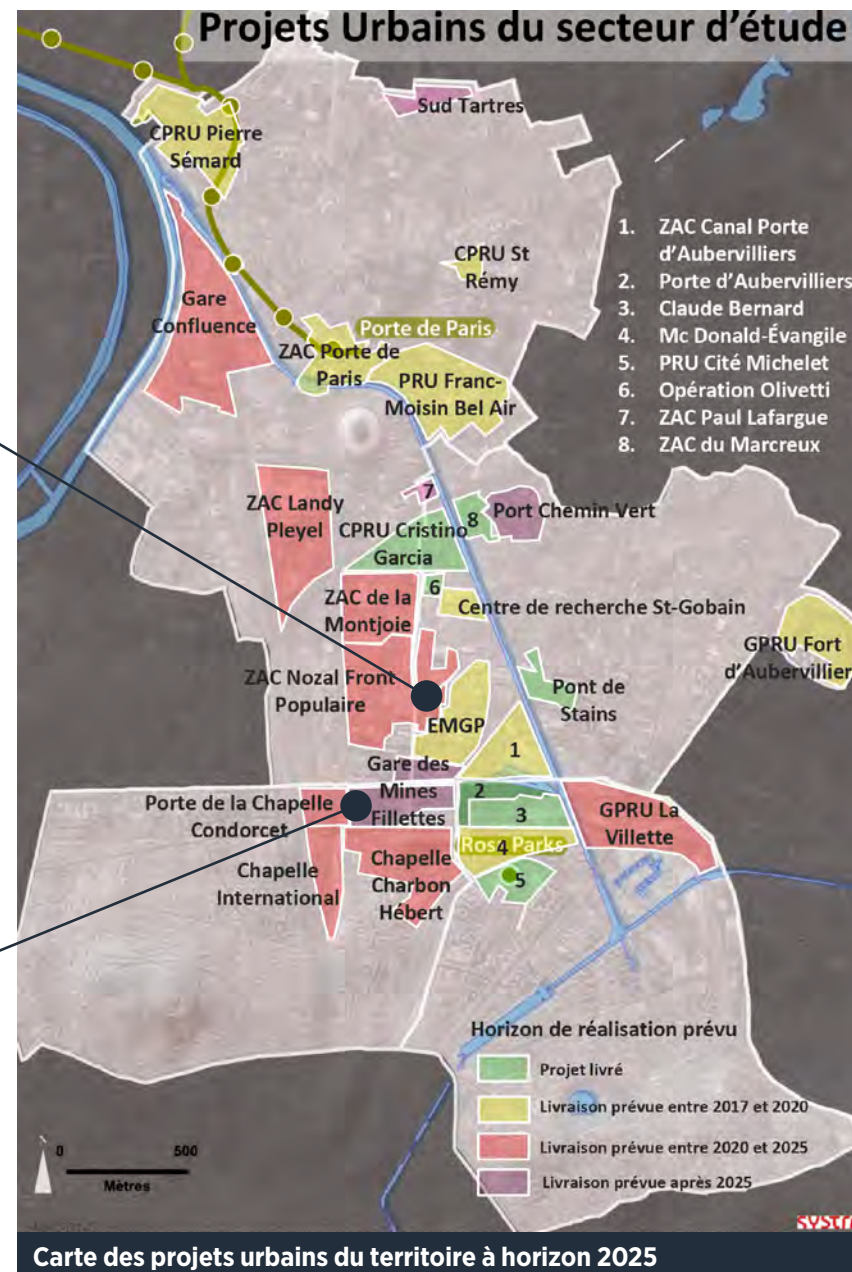
Plus localement, d'ambitieux programmes de réhabilitation de l'habitat et de requalification des espaces sont également prévus dans le centre d'Aubervilliers, en accompagnement des projets de transports (prolongement de la ligne 12 et arrivée de la ligne 15 du métro du Grand Paris Express notamment).

Le Campus Condorcet est un nouvel établissement dédié aux sciences humaines et sociales.

Le campus comprendra deux sites : l'un à Paris à Porte de la Chapelle, dédié à l'apprentissage, et l'autre à Aubervilliers, sur la Place du Front Populaire, dédié à la recherche.

Le site d'Aubervilliers accueillera des chercheurs et du personnel administratif dès septembre 2019.

Le projet Paris Nord-Est s'inscrit dans le grand projet de renouvellement urbain (GPRU) de Paris. Il est le plus grand projet urbain de la ville de Paris. Il s'agit de désenclaver le territoire situé entre la Porte de la Chapelle et la Porte de la Villette et d'améliorer les espaces publics tout comme la qualité de vie des habitants.



Ces différents projets vont générer la venue de nouveaux habitants, de nouveaux salariés et de nouveaux usagers.

Par ailleurs, il existe de nombreux projets de transports en commun dans le secteur d'étude :

- > le prolongement de la ligne 12 à la station Mairie d'Aubervilliers (pour fin 2021) ;
- > le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen (pour l'été 2020), puis Pleyel (pour 2024) ;
- > la création des lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express, avec la création de trois gares (pour 2024 et 2030) ;
- > le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie (pour fin 2024).

Vue de la future gare de la ligne de métro 15 au Stade de France



© Société du Grand Paris / Bordas + Peiro Architecte

Trois grands enjeux du territoire

Un territoire de projet en permanente évolution

Le territoire du Tram 8 est en pleine transformation : rénovation de quartiers d'habitation, installation de pôles d'activités etc. Le développement de ce territoire, dont l'objectif du Tram 8 est de le soutenir, est pris en compte depuis le début des études.

Des grandes coupures urbaines

Le prolongement du Tram 8 devra franchir plusieurs grandes coupures urbaines comme les autoroutes A1 et A86, le canal Saint-Denis ou le boulevard périphérique parisien. Ces franchissements constituent des contraintes techniques fortes.

Une augmentation de la demande de déplacements

Les différents projets urbains vont considérablement augmenter la demande de déplacements sur le territoire du projet. Pour faire face à cet enjeu, il s'agit alors d'encourager l'utilisation des modes de transports doux. Le Tram 8 s'inscrit dans la volonté, déterminée dans le Plan de Déplacements Urbains, de réduire la part de la voiture dans les déplacements.

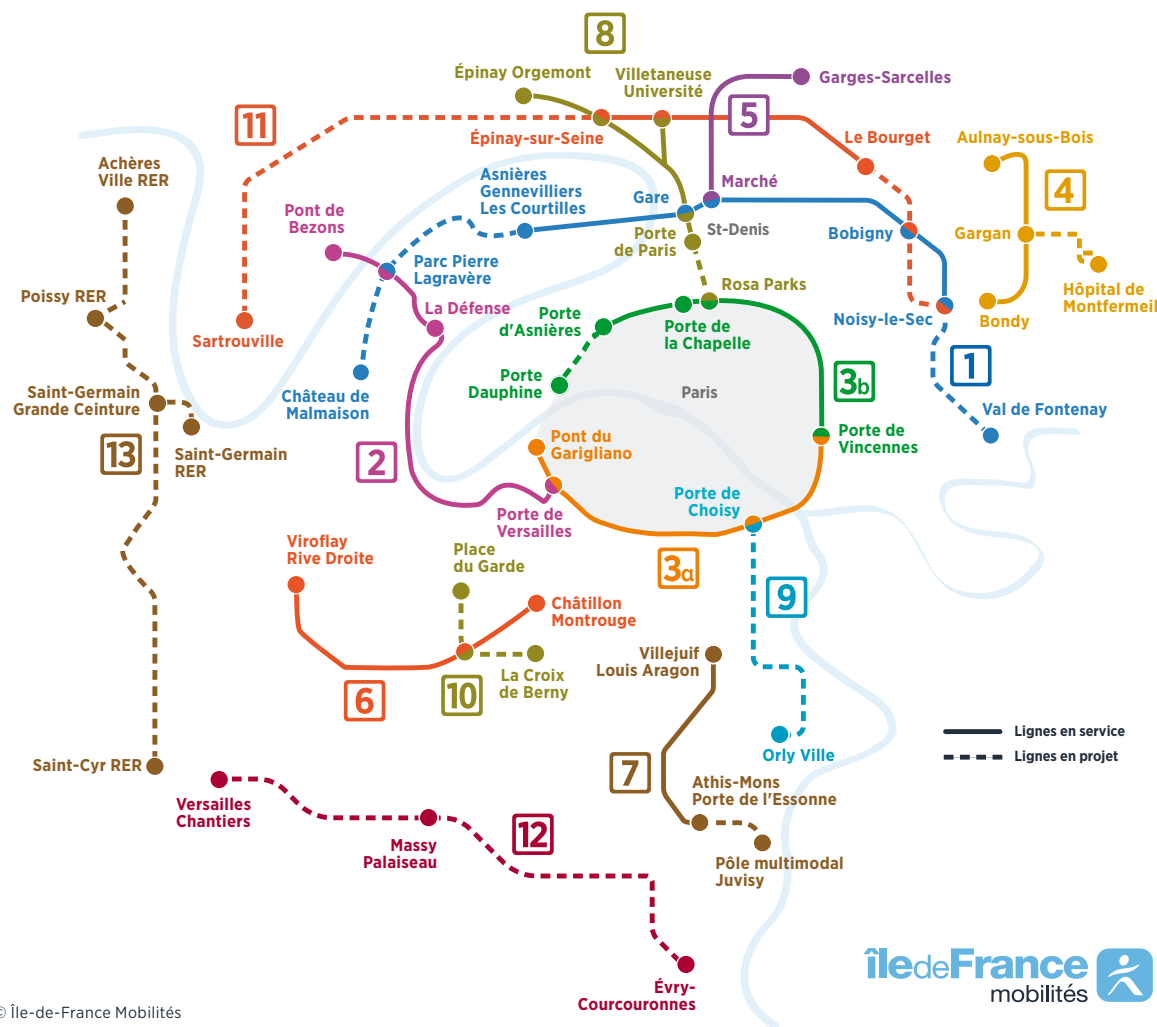
Les objectifs du projet

- > Offrir aux habitants un service de transport de qualité desservant les principaux équipements sportifs, scolaires ou de santé.
- > Enrichir l'offre de transports en commun du territoire et créer des correspondances avec les autres lignes structurantes du réseau de transports local, actuelles et futures (bus, RER, tramways...).
- > Rendre plus accessibles les nombreux pôles d'activités du territoire et les quartiers d'habitation, actuels et futurs.
- > Développer les modes de transport doux, comme le vélo ou la marche. Pour cela, des itinéraires vélos sont réalisés tout le long du tracé du tram.
- > Développer des modes de transports respectueux de l'environnement.
- > Soutenir le développement du territoire.

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET : UN TRAMWAY

Disparu au cours de la deuxième moitié du 20^e siècle, le tramway revient en force en Île-de-France. Depuis l'ouverture de la première ligne en Seine-Saint-Denis en 1993, le réseau de tramway francilien a connu ces dernières années un développement sans précédent pour compter aujourd'hui 9 lignes, 193 stations et 116 km de voies. Chaque jour, ce sont plus d'1 million de voyageurs qui utilisent ce mode de déplacement fiable, rapide et écologique.

Le réseau de tramways en Île-de-France (septembre 2018)



LE TRAM 8, BIEN PLUS QU'UNE NOUVELLE LIGNE DE TRANSPORT EN COMMUN

Le renouveau du tramway s'inscrit dans la feuille de route du Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Île-de-France qui préconise un nouveau partage de la voirie. Cela doit conduire à une baisse de l'usage de la voiture⁽¹⁾ et une meilleure utilisation des autres modes de transports pour des villes plus apaisées et plus respectueuses de l'environnement.

En plus d'un projet de transport en commun, un tramway s'inscrit toujours dans une dynamique de requalification de l'espace public. Sa mise en place est l'occasion d'embellir et de revaloriser les sites traversés : en élargissant les trottoirs, en renouvelant le mobilier urbain, en aménagement des itinéraires pour les circulations douces comme le vélo...

Chaque ligne vient constituer un axe de transport structurant pour les territoires qu'elle traverse, elle permet d'accompagner le développement urbain et économique de secteurs entiers.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de toutes les mobilités, veille à ce que chaque ligne de tramway soit pleinement intégrée au réseau de transports en commun. Les tramways viennent compléter le réseau de métro et de train existant en proposant une desserte plus fine des territoires, tout en offrant une capacité supérieure au bus. C'est le cas du projet de prolongement du Tram 8.



(1) Le taux de report de la voiture particulière vers les transports collectifs estimée à ce stade est de l'ordre de grandeur des taux observés sur les lignes de tramway proche de Paris, soit entre 3 et 4% des utilisateurs du projet. Ce taux sera affiné en vue de l'évaluation socio-économique qui figurera au dossier d'enquête publique.

Vue de la station du Tram 8 à Villetaneuse-Université



© Jean-Marc Gourdon - Île-de-France Mobilités

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU TRAM 8

Le véhicule et les voies

- > Un plancher bas pour garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, avec des articulations multiples.
- > Une personnalisation possible de l'aménagement de l'intérieur.
- > Un tramway sur rails.
- > Une alimentation électrique via des lignes aériennes, comme pour le Tram 8 actuel.
- > 33 mètres de long.
- > Des voies de tramway qui font entre 3 et 6 mètres de large.

La priorité aux carrefours

Les tramways ont la priorité aux carrefours pour éviter leur attente afin de garantir leur vitesse commerciale et leur fréquence mais aussi pour éviter les risques d'accidents avec les autres usagers de la voirie.

Des caméras de surveillance

Le prolongement du Tram 8, c'est la perspective de voyages sécurisés, grâce à la présence de caméras de vidéo-protection dans les rames et les stations.

Trois possibilités d'insertion du Tram 8 dans l'espace public

Les choix d'insertion des voies du Tram 8 dans l'espace public répondent aux objectifs suivants :

- > organiser la voirie pour faciliter le fonctionnement des transports publics,
- > redistribuer et préserver les fonctions de la voirie (circulation piétonne, circulation vélos, circulation automobile, livraisons, accès riverains, etc.),
- > minimiser les acquisitions foncières,
- > limiter l'impact sur l'environnement et sur les secteurs protégés ou classés du territoire,
- > valoriser l'espace public et le mettre en harmonie avec son environnement urbain,
- > chercher à optimiser les coûts d'investissement et d'exploitation du projet.

En fonction de ces principes et de l'environnement du tracé, il existe trois solutions d'insertion dans l'espace :

- > Le tramway en position centrale entre les deux sens de circulation des voitures,
- > Le tramway en position latérale par rapport à la circulation des voitures,
- > Les deux sens du tramway séparés par la voie routière.

La localisation des stations

Les stations sont localisées à des points stratégiques :

- > aux carrefours de rues qui permettent un bon rayonnement dans le quartier environnant,
- > à proximité de pôles résidentiels,
- > à proximité de pôles d'emplois et d'activités professionnelles,
- > à proximité de centres administratifs,
- > à proximité de centres d'enseignement (collèges, lycées, facultés),
- > à proximité de pôles de santé (hôpitaux, cliniques),
- > à proximité de pôles commerciaux, de loisirs et d'intérêt touristique,
- > en correspondance avec un autre moyen de transport et avec une distance raisonnable entre les stations, etc.

STATION	Distance interstation (mètres)
Lycée Suger	765
Casanova	636
Pressensé (optionnelle / mesures conservatoires)	341
La Plaine Stade de France	1 161 (820 avec la station optionnelle)
Lycée de la Plaine	610
Campus Condorcet	477
Front Populaire	444
EMGP	458
Porte d'Aubervilliers	374
Rosa-Parks - Variante A	495
Rosa-Parks - Variante B	369

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET : LA COLONNE VERTÉBRALE DE NOUVEAUX DÉPLACEMENTS

Le projet de prolongement du Tram 8 sera une ligne structurante du réseau de transports en commun du sud du département de la Seine-Saint-Denis. Actuellement, aucun moyen de transport ne traverse rapidement et facilement ce territoire du nord au sud. Le prolongement du Tram 8 offre aux usagers un voyage fluide, confortable et accessible et crée de nouvelles opportunités de mobilité.

UN TRAMWAY POUR CONNECTER PARIS ET LA SEINE-SAINT-DENIS



Le projet de prolongement du Tram 8 a pour ambition d'être la clé de voûte des autres transports déjà existants. Il doit faciliter les déplacements et permettre de relier rapidement Saint-Denis, Aubervilliers et Paris. Pour ce faire, il est connecté aux lignes de transport suivantes :

- > les métros 12, 13 et la future ligne 15 du Grand Paris Express ;
- > les RER B et E ;
- > le tramway 3b.

Ces lignes sont des axes majeurs du réseau de transport francilien et desservent une vaste zone géographique.

UNE LIGNE QUI FAVORISE L'USAGE DE TRANSPORTS DIFFÉRENTS

Le projet de prolongement du Tram 8 crée ou renforce des pôles de transports multimodaux sur tout le territoire :

- > le pôle de La Plaine Stade de France avec le RER B et la ligne de métro 15,
- > le pôle de Saint-Denis Porte de Paris avec la ligne de métro 13 et le Tram 8 actuel,
- > le pôle de Rosa-Parks avec le RER E et le Tram 3b.

Par ailleurs, les pôles de Saint-Denis Pleyel (Transilien H, RER D, métros 13, 14, 15, 16 et 17), de Île-Saint-Denis (Transilien H, RER D, Tram 1, Tram 8 existant), de la Mairie d'Aubervilliers (métros 12 et 15) se trouvent également à proximité directe du tracé.

Ces pôles de transports favorisent l'intermodalité, au cœur des projets de transport d'Île-de-France Mobilités. Ils sont complétés par la création d'itinéraires cyclables sur tout le territoire. À titre d'exemple, 5,6 kilomètres d'itinéraires cyclables sont créés le long du tracé du prolongement du Tram 8. Cela permet aux usagers de combiner transports en commun et déplacements doux. Sans oublier les abris vélo en accès libre-service à chaque station du Tram 8 et les consignes collectives Véligo au terminus.

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET : _____ UN MODE DE TRANSPORT DURABLE

LE TRAMWAY, UN MODE DE TRANSPORT ÉCOLOGIQUE

Le développement du tramway en Île-de-France est un enjeu majeur de la transition écologique mise en œuvre par Île-de-France Mobilités. En effet, ce mode 100 % électrique ne produit pratiquement pas de gaz à effet de serre, et il permet d'éviter de nombreux déplacements en voiture sur les parcours qu'il emprunte. Les rames déployées sur le réseau sont le plus souvent fabriquées en France et répondent aux standards les plus exigeants en matière de protection de l'environnement.

En outre, les itinéraires cyclables et piétons créés le long des tracés favorisent le développement des mobilités dites « douces » (vélos, trottinettes, marche...) et contribuent ainsi à la réduction des gaz à effet de serre dans les déplacements urbains.

LE PROJET DE PROLONGEMENT DU TRAM 8, UN MODE DE TRANSPORT ACCESSIBLE

Le projet de prolongement du Tram 8 est un tramway 100 % accessible aux personnes à mobilité réduite.

Les rames du tramway ont un plancher bas uniforme, sans marche. De plus, chaque station est construite de façon à ce que l'ensemble des quais soient à la même hauteur que les rames pour garantir leur accès aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, si les accès aux quais répondent à des exigences d'accessibilité strictes, les équipes projet ont aussi veillé à ce que les correspondances avec les autres modes de transport le long du tracé soient faciles et accessibles. C'est grâce à une réflexion fine sur la localisation des stations et sur l'aménagement de l'espace public.

Le réseau tramway d'Île-de-France est entièrement accessible aux personnes en fauteuil roulant



© Île-de-France Mobilités / Région Île-de-France

LE PROLONGEMENT DU TRAM 8 EN DÉTAIL : LE TRACÉ, LES STATIONS

Trois variantes de tracé ont été envisagées pour le prolongement du Tram 8 au stade des études préalables. Chacune de ces variantes a été analysée finement : desserte du territoire, intérêt en termes de maillage du réseau, faisabilité technique, caractéristiques d'exploitation... Un seul tracé a finalement été retenu, objet de la présente concertation.

Ce tracé comprend la création de neuf stations et peut se décomposer en trois secteurs (du nord au sud) :

- Le secteur nord qui permet la desserte du quartier du Franc-Moisin ;
- Le secteur central dans le secteur de la Plaine qui permet de desservir le pôle d'activités existant autour du Stade de France, ainsi que d'autres secteurs en développement ;
- Le secteur sud qui dessert la Porte d'Aubervilliers et vient se connecter au RER E et au Tram T3b à Paris.

NEUF NOUVELLES STATIONS

Le prolongement du Tram 8 s'accompagne de la création de neuf stations dont les noms sont encore provisoires.

Ces stations permettent :

- > d'assurer la desserte des sites générateurs de déplacements et des grandes zones d'habitat et d'emploi en développement ;
- > d'optimiser les correspondances avec les autres modes de transport :
 - la gare RER B de La Plaine Stade de France qui sera à terme également desservie par la ligne 15 de métro ;
 - la station Front Populaire de la ligne 12 ;
 - la gare RER E de Rosa-Parks, également desservie par le Tram 3b ;
- > d'assurer une exploitation performante de la ligne en assurant un temps de parcours rapide.*

Aujourd'hui, le quartier du Franc Moisin est peu desservi. Le prolongement du Tram 8 prévoit de remédier à ce manque grâce à deux stations : Lycée Suger et Casanova. Par ailleurs, le quartier d'activités de la Plaine Saint-Denis sera desservi par la station La Plaine Stade de France. Trois nouvelles stations : Lycée de la Plaine, Campus Condorcet et Front Populaire vont permettre au secteur de la Plaine de se développer pleinement. Enfin, le secteur en expansion au nord de Paris sera desservi par les stations EMGP, Porte d'Aubervilliers et le terminus de Rosa-Parks.

* Le temps de parcours du prolongement entre Saint-Denis Porte de Paris et la gare de Rosa-Parks est évalué de 20 à 21 minutes pour une vitesse commerciale de 15,8 à 16,6 km/h.

Les périmètres de desserte de chaque station du prolongement du Tram 8 dans un rayon de 500 mètres à vol d'oiseau



© Île-de-France Mobilités

La station Pressensé : des aménagements prévus pour une future station

Le tracé anticipe l'implantation d'une autre station, la station Pressensé, entre les stations Casanova et La Plaine Stade-de-France. Des aménagements, dits « mesures conservatoires », sont ainsi prévus par le projet pour permettre son implantation future à moindre coût (conception de la plateforme, réservation foncière, branchements électriques...).

Pourquoi ne pas la réaliser dès maintenant ?

Les études ont montré qu'à court terme cette station ne semblait pas pour le moment nécessaire (par rapport au nombre d'habitants et d'actifs dans le secteur). Elle ne serait pas assez fréquentée. Ce qui va évoluer à plus long terme, avec le développement du secteur situé entre la gare de La Plaine Stade de France et le canal Saint-Denis. La station serait donc mise en place plus tard. Par ailleurs, le quartier est actuellement desservi par d'autres lignes de transports en commun (lignes de bus 170, 253 et 302) et se situe dans l'air d'influence du RER B et de la future gare du Grand Paris Express.

LE PROLONGEMENT DU TRAM 8 EN DÉTAIL : LE TRACÉ, LES STATIONS

LE SECTEUR NORD DU TRACÉ DU PROLONGEMENT DU TRAM 8 : DE SAINT-DENIS PORTE DE PARIS À CASANOVA



© Île-de-France
Mobilités / Atelier
AIR et Gautier +
Conquet



Les impacts sur la voirie et le stationnement

Avenue Paul Vaillant Couturier - Suppression de places de stationnement le long du tracé et passage de 4 à 2 voies de circulation routière

Avenue Jeanne d'Arc - Suppression de places de stationnement le long du tracé et passage en sens unique pour les voitures sur un tronçon

Avenue Leroy des Barres - Deux options sont envisagées : soit maintien du double sens de circulation routière mais suppression des places de stationnement le long du tracé / soit passage en sens unique avec préservation d'une file de stationnements

Cours du Ru de Montfort - Maintien des voies actuelles



Les aménagements envisagés pour le vélo

Avenue Paul Vaillant Couturier - Création d'une piste cyclable à côté du tramway

Avenue Jeanne d'Arc - Mise en place d'une zone 30 au nord (intégration des cyclistes dans les voies de circulation routière) et création d'une bande cyclable au sud

Avenue Leroy des Barres - Création d'une bande cyclable de part et d'autre de l'avenue

Cours du Ru de Montfort - Maintien du mail existant piétons - cyclistes

Retrouvez le lexique du Tram 8 en page 29.

LE SECTEUR CENTRAL DU TRACÉ DU PROLONGEMENT DU TRAM 8 : DE CASANOVA À LA PLAINE STADE DE FRANCE



© Île-de-France
Mobilités / Atelier
AIR et Gautier +
Conquet



Les impacts sur la voirie et le stationnement

Rue Danielle Casanova - Maintien des voies de circulation routière actuelles, suppression d'une voie bus et suppression de places de stationnement le long du tracé

Rue Francis de Pressensé - Création d'un nouveau franchissement au-dessus du canal pour les voitures (le tramway emprunte le franchissement existant), passage de 2 à 1 voie par sens de circulation pour les voitures, le stationnement est supprimé sur toute la rue Francis de Pressensé



Les aménagements envisagés pour le vélo

Rue Danielle Casanova - Création d'une piste cyclable le long du tracé

Rue Francis de Pressensé - Création d'une piste cyclable sur le long du tracé

LE PROLONGEMENT DU TRAM 8 EN DÉTAIL : _____

LE TRACÉ, LES STATIONS

LE SECTEUR CENTRAL DU TRACÉ DU PROLONGEMENT DU TRAM 8 : DE LA PLAINE STADE DE FRANCE À LYCÉE DE LA PLAINE



Les impacts sur la voirie et le stationnement

Chemin du Cornillon - Suppression des places de stationnement et des voies de circulation routière le long de la place des Droits de l'Homme au nord des voies du RER B, maintien d'une voie de circulation au sud des voies RER B en direction du sud



Les aménagements envisagés pour le vélo

Chemin du Cornillon - Compte tenu de l'étroitesse du Chemin du Cornillon, les vélos empruntent en toute sécurité les itinéraires de l'avenue Stade de France et de la rue Koulikoff avant de rejoindre la piste cyclable au Sud du RER B, et qui longe le tram jusqu'à la rue Henri Murger. Puis création d'une piste cyclable au sud du chemin jusqu'à la rue Henri Murger

LE SECTEUR CENTRAL DU TRACÉ DU PROLONGEMENT DU TRAM 8 : DE LYCÉE DE LA PLAINE JUSQU'À FRONT POPULAIRE



© Île-de-France Mobilités / Atelier AIR et Gautier + Conquet



© Île-de-France Mobilités / Atelier AIR et Gautier + Conquet



Les impacts sur la voirie et le stationnement

Rue Murger – Maintien de la voie de circulation routière, suppression de places de stationnement

Rue des Fillettes – Requalification complète de la voirie, maintien d'une voie de circulation routière vers le nord, création d'une file de stationnement

Place du Front Populaire – Maintien des espaces routiers



Les aménagements envisagés pour le vélo

Rue Murger – Mise en place d'une zone 30 (intégration des cyclistes dans les voies de circulation générale) avec insertion d'un contresens cyclable sur la chaussée

Rue des Fillettes – Mise en place d'une zone 30 avec insertion d'un contresens cyclable sur la chaussée

LE PROLONGEMENT DU TRAM 8 EN DÉTAIL : _____

LE TRACÉ, LES STATIONS

LE SECTEUR SUD DU TRACÉ DU PROLONGEMENT DU TRAM 8 : DE FRONT POPULAIRE JUSQU'À PORTE D'AUBERVILLIERS



Les impacts sur la voirie et le stationnement

Rue des Fillettes – Suppression des places de stationnement le long du tracé et suppression d'un sens de circulation entre les avenues des Chableurs et des Magasins Généraux

Avenue des Magasins Généraux – Passage de 4 à 2 voies de circulation routière, maintien des places de stationnement

Tronçon entre l'avenue des Magasins Généraux et la place Skanderbeg – Maintien de deux voies de circulation, création d'une voie bus



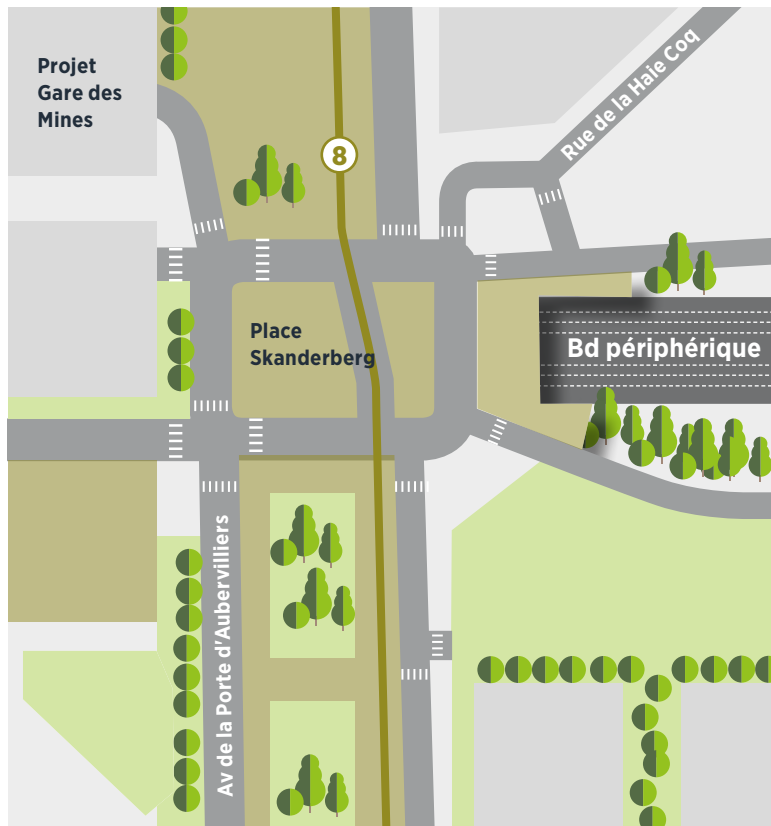
Les aménagements envisagés pour le vélo

Rue des Fillettes – Création d'une piste cyclable

Avenue des Magasins Généraux – Mise en place d'une zone 30 (intégration des cyclistes dans les voies de circulation générale) jusqu'à la station EMGP, puis création de pistes cyclables de part et d'autre de l'avenue

Tronçon entre l'avenue des Magasins Généraux et la place Skanderbeg – Circulation sur la voie bus ou sur la voie routière en fonction du sens

LE SECTEUR SUD DU TRACÉ DU PROLONGEMENT DU TRAM 8 : DE LA PORTE D'AUBERVILLIERS JUSQU'AU BOULEVARD MACDONALD



Les impacts sur la voirie et le stationnement

Place Skanderbeg – Réaménagement de la place en place carrée

Avenue de la Porte d'Aubervilliers – Deux options :

- > Si la voie du tramway est située à l'est de l'avenue : maintien de deux voies de circulation routière et d'une voie bus, suppression des places de stationnement
- > Si la voie du tramway est située au centre de l'avenue : maintien des voies de circulation et maintien des places de stationnement (mais suppression d'une partie des arbres au centre de l'avenue)



Les aménagements envisagés pour le vélo

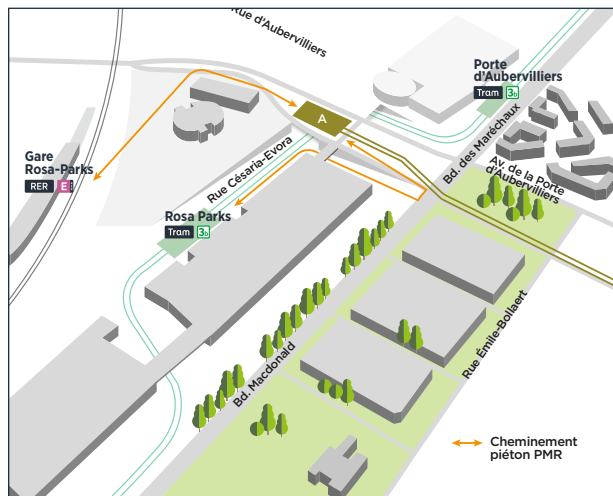
En cours de réflexion, cela dépend des projets en cours

LE PROLONGEMENT DU TRAM 8 EN DÉTAIL : LE TRACÉ, LES STATIONS

L'ARRIVÉE À ROSA-PARKS

Deux variantes sont envisagées pour le terminus à Rosa-Parks : l'une place l'arrivée du Tram 8 sur la rue d'Aubervilliers, l'autre sur le boulevard Macdonald.

Variante A



Après avoir emprunté l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, le tramway traverse le boulevard des Maréchaux/Macdonald avant de s'arrêter sur l'îlot central du pont routier de la rue d'Aubervilliers. Le terminus est donc en hauteur par rapport au parvis de la gare Rosa-Parks.

La liaison piétonne entre le terminus et le parvis est assurée par la création d'un escalier et d'un cheminement piéton longeant les voies du Tram 3b et le réseau des voies du RER E

entre la rue d'Aubervilliers et le parvis de Rosa-Parks. Par ailleurs, la liaison peut aussi être assurée par l'un des deux cheminements existants : celui par la rue Césaria Evora au nord ou celui traversant le projet urbain de l'îlot Fertile au sud. Ces cheminements piétons sont tous les trois accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les voies de circulation routière sont maintenues.

Le + : ce tracé, moins anguleux, favorise le confort des voyageurs.

Le - : il allonge et rend les correspondances moins faciles d'accès, notamment pour les personnes à mobilité réduite.



© Île-de-France Mobilités / Atelier AIR et Gautier + Conquet

Variante B



Après avoir emprunté l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, le Tram 8 tourne sur le boulevard Macdonald pour effectuer son terminus au sud de celui-ci, au plus près du passage piéton de Rosa-Parks.

La liaison piétonne avec le parvis Rosa-Parks s'effectue par le porche existant qui relie les deux bâtiments du parvis.

Les voies de circulation routière sont maintenues.

Le + : cette variante ne requiert pas de travaux lourds et raccourcit la durée des correspondances à Rosa-Parks, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Le - : elle nécessite la réfection du trottoir sud du boulevard Macdonald, récemment réaménagé, avec notamment la suppression des arbres situés au plus près des commerces.



© Île-de-France Mobilités / Atelier AIR et Gautier + Conquet

LES IMPACTS DU PROJET

Comme tout projet, le prolongement du Tram 8 va avoir des impacts sur le territoire. À ce stade des études, ces impacts ne sont pas tous identifiés et feront l'objet d'analyse plus complètes lors de la phase d'enquête publique.

Le développement des itinéraires cyclables

Le prolongement du Tram 8 s'accompagnera de la création de 5,6 km d'itinéraires cyclables continus le long du tracé sur un territoire actuellement peu propice aux modes doux. En effet, les itinéraires sont aujourd'hui discontinus et existent seulement sur environ 1 km du tracé.

Le schéma directeur des itinéraires cyclables de Plaine Commune prévoit de compléter ces aménagements par un certain nombre d'itinéraires cyclables, en particulier sur la rue des Fillettes et la RD 30. De la même manière, la Ville de Paris porte le projet du REVe (Réseau Express Vélo). Il s'agit de développer et d'aménager un réseau dense d'itinéraires cyclables au sein du Schéma directeur de son Plan Vélo 2015-2020, dont le périmètre s'arrête actuellement au boulevard des Maréchaux. Le projet du REVe permettra aux cyclistes de franchir facilement et toute sécurité la Porte d'Aubervilliers.

Par ailleurs, conformément à la charte Véligo d'Île-de-France Mobilités, des aménagements seront prévus pour le stationnement des cycles à chaque station du Tram 8 (abris en accès libre-service) et au terminus (abris en accès libre-service et consignes collectives).

Abris Véligo à la gare de Versailles Rive Gauche



© Jean-Marc Gourdon - Île-de-France Mobilités

L'adaptation des carrefours

L'insertion du tramway nécessitera la transformation d'une vingtaine de carrefours pour y mettre en place des feux de circulation et ainsi donner la priorité au tramway. Deux carrefours verront leur configuration modifiée. Celui entre la rue Pressensé et le quai Adrien Agnès sera adapté avec l'arrivée d'un nouvel ouvrage de franchissement du canal Saint-Denis. Celui entre la rue Pressensé et la rue de la Cokerie, actuellement en giratoire, sera transformé en carrefour en T.

Par ailleurs, l'ensemble des carrefours autour de la Porte d'Aubervilliers seront aussi repensés. Les aménagements seront précisés ultérieurement en lien avec le projet de la Gare de Mines.

Les ajustements sur le réseau de bus

Le prolongement du Tram 8 sera accompagné de la restructuration du réseau de bus qui circule sur le territoire afin notamment d'éviter les doublons, de s'adapter à la mise en sens unique de certaines rues et de relier efficacement certains secteurs au prolongement du Tram 8. Le tout pour conserver un réseau de bus local efficace et performant.

Les principaux axes de réflexions concernent la restructuration des lignes 35 et 54 au niveau de la Porte d'Aubervilliers, des lignes 139, 239 et 512 au niveau de la rue des Fillettes, et des lignes 253 et 302 au niveau du quartier du Franc-Moisin.

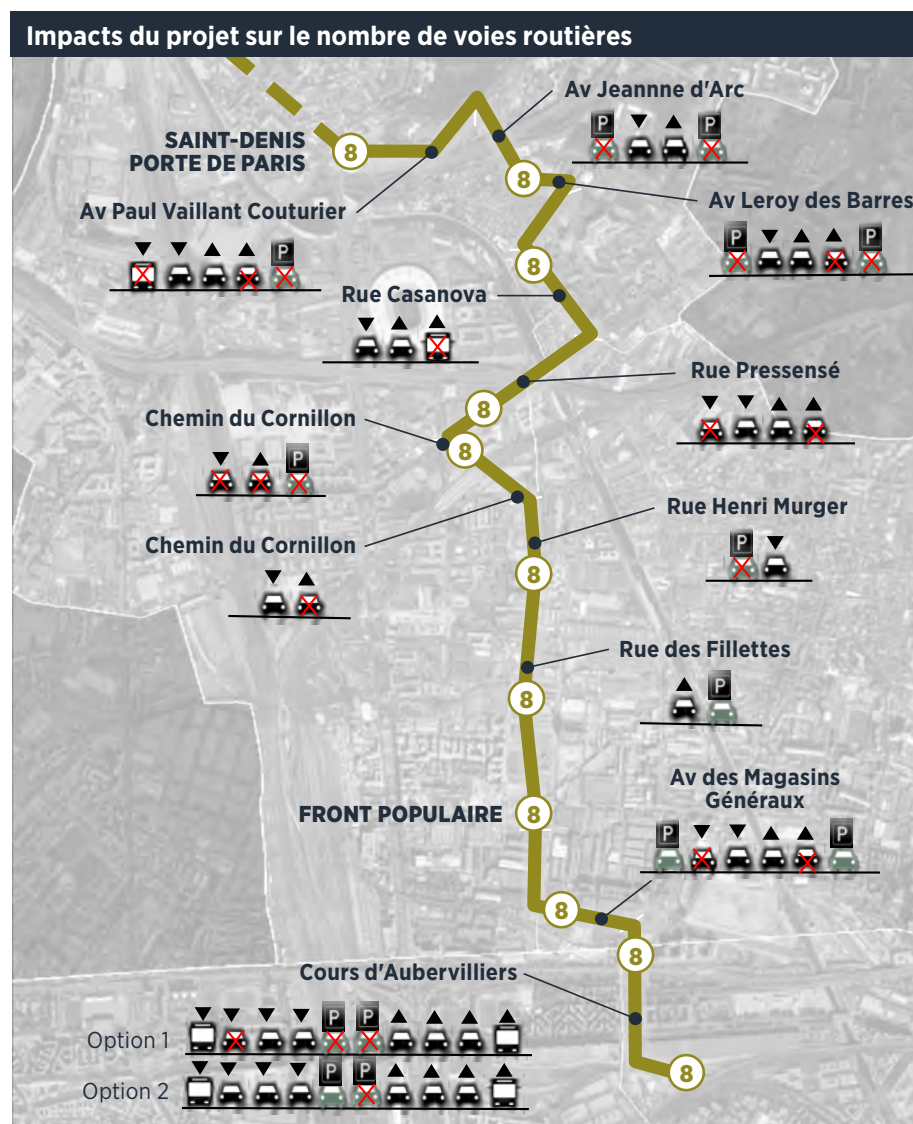
Les transformations sur la circulation des voitures et le stationnement

Comme vu dans la partie précédente du dossier de concertation, la création d'un tramway sur la chaussée existante implique la réduction du nombre de voies routières pour faire de la place au transport collectif. Dans le secteur d'étude cela est particulièrement mis en relief en raison du gabarit relativement étroit des rues empruntées. Les modifications pressenties ont été définies en fonction des simulations de trafic, du Schéma de circulation de Plaine Commune et des échanges avec la Ville de Paris, le Département de la Seine-Saint-Denis, Plaine Commune et Icade (pour le réaménagement de la Porte d'Aubervilliers). Ces acteurs vont travailler ensemble pour repenser le plan de circulation autour du tracé du tramway et redistribuer les flux de voitures.

Pour la même raison, le projet va aussi diminuer l'offre de stationnement existante le long du tracé. Les zones les plus impactées par le projet se situent le long de l'avenue Jeanne d'Arc et de l'avenue Leroy des Barres. L'offre de stationnement sera analysée plus en détails dans les études ultérieures pour l'adapter aux nouveaux besoins. D'une part, la mise en place d'un tramway induit un report des usagers de la voiture vers les transports en commun et d'autre part, la création des itinéraires pour les modes doux favorise l'utilisation du vélo ou la marche à pied.

Les impacts fonciers

Peu d'acquisitions foncières sont prévues dans le cadre du prolongement du Tram 8. Ces dernières seront précisées dans le cadre des phases ultérieures, notamment sur la base de données topographiques détaillées.



© Île-de-France Mobilités

LES IMPACTS DU PROJET

Des espaces verts repensés

L'insertion du tracé du prolongement du Tram 8 sera accompagnée par la plantation de nouveaux arbres, notamment le long de la rue des Fillettes et au nord de la place Skanderbeg.

En revanche, à certains endroits, du fait de l'étroitesse des rues, l'insertion du tramway nécessitera la coupe de certains arbres. L'avenue Jeanne d'Arc, le cours du Ru de Montfort ainsi que la section ouest de la rue Francis de Pressensé seront notamment impactés. Plusieurs arbres seront également concernés sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers et, selon la variante de terminus retenue A ou B, au niveau de la rue d'Aubervilliers ou du boulevard Macdonald. Sur ces secteurs, le projet aura pour objectif de restituer à proximité du tracé l'intégralité des arbres supprimés.

Enfin, la plateforme du tramway sera végétalisée aux endroits où cela sera possible (en dehors des stations et carrefours, notamment).

Les conséquences sur la qualité de vie des habitants et des actifs du territoire

D'un point de vue sonore, le prolongement de la ligne du Tram 8 aura un impact très faible en termes de bruit sur les territoires traversés. Il empruntera des axes déjà empruntés par de nombreux véhicules, et le bruit supplémentaire apporté par la circulation des tramways sera négligeable au regard du volume sonore actuel (d'autant que les projets de tramway s'accompagnent généralement d'une diminution du trafic automobile). Ce point sera approfondi lors des études acoustiques ultérieures.

Par ailleurs, des solutions techniques seront apportées pour diminuer au maximum les vibrations des rames sur les rails.

La phase travaux

Les travaux de prolongement vont générer des nuisances pour les riverains et usagers du territoire : bruit, circulations perturbées, fermeture de voiries, pollution de l'air, vibrations... Tout sera fait pour prévenir et limiter au maximum ces nuisances, notamment par rapport aux questions liées à la circulation des camions de chantier, à la gestion des déblais et à la continuité des déplacements sur le territoire. Par exemple, par rapport à la qualité de l'air et aux résidus de poussière, des mesures de réduction seront mises en œuvre tels que l'arrosage des pistes par temps sec, le bâchage des camions transportant des terres et la bonne gestion des déchets. Les horaires de chantier et le matériel utilisé seront par ailleurs adaptés pour limiter au maximum la pollution sonore.

Pour les commerçants impactés, un accompagnement particulier sera apporté : présence régulière d'un médiateur, organisation de réunions, documentation spécifiquement adressée aux commerçants, modules de formation...



Comprendre les travaux

Les travaux se déroulent en deux phases :

- 1. Les travaux préparatoires pour dévier et moderniser les réseaux souterrains (eau, gaz, électricité, etc.) par les différents gestionnaires et concessionnaires pour libérer l'espace sous la future plateforme du tramway ;**
- 2. Les travaux des infrastructures, c'est-à-dire des aménagements de l'espace public, du tramway et des ouvrages d'art.**

Après les travaux intervient le temps des essais jusqu'à la marche à blanc qui simule la future exploitation du tramway sans voyageur, juste avant la mise en service.

Lexique du Tram 8

> **Itinéraire cyclable** : l'ensemble des pistes et bandes cyclables qui facilite la cohabitation des vélos avec les autres modes de transport.
(**Pistes** : portions de la voirie séparées de la chaussée et réservées aux cyclistes.)

(**Bandes** : situées sur la chaussée, elles sont signalées par une ligne au sol et un pictogramme de vélo.)
> **Zone 30** : périmètre dans lequel la vitesse du trafic est réduite pour favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voirie. La zone 30 rend l'espace public plus sûr, plus lisible et plus accessible.

> **Mode doux** : tous les modes de transports sans moteurs, qui ne génèrent pas de pollution ou de gaz à effet de serre comme le vélo ou la marche à pied.
> **Vitesse commerciale du tramway** : la vitesse moyenne lorsque le tramway transporte des usagers, calculée à partir de la vitesse de pointe et des arrêts qu'il effectue.

LE CALENDRIER DU PROJET



Il faut compter 8 à 10 ans d'attente entre la concertation et la mise en service de la ligne. Cette dernière dépend de certains délais difficiles à anticiper et à maîtriser, comme les délais d'obtention des autorisations administratives et les délais d'acquisition foncière. En outre, ce calendrier résulte également de certaines caractéristiques des ouvrages à construire, qui ne seront définis que dans la suite des études et dont le temps de réalisation dépend beaucoup des modalités constructives. Enfin, le planning découle aussi beaucoup de la durée des travaux concessionnaires, qui peuvent prendre beaucoup de temps. Le planning sera précisé au moment de l'enquête publique.

LES COÛTS DU PROJET

Le montant total du projet de prolongement du Tram 8 s'élève à environ 180 M€ HT, aux conditions économiques de juillet 2017, pour les deux variantes de terminus. Le projet n'est pas encore assez avancé pour avoir une idée plus précise des coûts. Il ne s'agit ainsi que d'une estimation à ce stade des études et le montant final pourra varier à plus ou moins 20 %. La répartition de l'estimation du projet par éléments de coût est, à ce stade, peu fiable car sujette à variations, comme par exemple la réalisation d'études techniques supplémentaire. Les coûts seront précisés au moment de l'enquête publique.

À ce montant s'ajoute l'achat du matériel roulant : 16 rames, soit 40 M€ pour la variante A, 17 rames soit 42,5 M€ pour la variante B.

LES ACTEURS DU PROJET

Le maître d'ouvrage

Île-de-France Mobilités



Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance des solutions innovantes pour toutes les mobilités d'aujourd'hui et

de demain. C'est l'autorité organisatrice des transports en commun en Île-de-France. Elle décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, métro, tram, bus et câble) dont elle confie la mise en œuvre à des entreprises de transport. Elle développe également les solutions de mobilité comme par exemple Navigo, Vianavigo ou Véligo. Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures...) et investit pour améliorer le service rendu chaque jour aux Franciliens (des transports plus performants, plus modernes, plus sûrs, plus confortables... et plus connectés).

Île-de-France Mobilités est le maître d'ouvrage du projet, des études de conception jusqu'à l'enquête publique. Elle finance à 100 % le matériel roulant et le fonctionnement du prolongement du Tram 8.

Les partenaires financeurs

L'État



L'État s'engage pour développer les transports collectifs en Île-de-France. Pour avancer chaque fois d'un pas vers la ville durable et offrir aux habitants de l'Île-de-France une alternative à l'usage de l'automobile, il est indispensable de continuer à construire un réseau de transports collectifs performant. Cet engagement fort de l'État est l'un des éléments majeurs qui a conduit, en janvier 2011, à la signature d'un accord historique avec la Région sur l'avenir des transports dans la région francilienne.

La région Île-de-France



Pour répondre à la demande de tous les usagers, la Région investit massivement pour moderniser et agrandir le réseau de transports en commun. Conjointement avec Île-de-France Mobilités, la Région a engagé la révolution des transports depuis 2016 pour améliorer en profondeur les conditions de transport des Franciliens. La création de nouvelles lignes de tramways fait partie de ce grand programme. La Région y consacre des moyens financiers très importants.

L'établissement public territorial Plaine Commune



Depuis 2010, Plaine Commune, à travers son Plan local de déplacements, s'investit pour faciliter la mobilité des habitants, salariés et usagers de son territoire, notamment en améliorant les déplacements en transports en commun, en vélo et à pied. Future colonne vertébrale des déplacements sur le territoire, le prolongement du Tram 8 est essentiel et s'intègre parfaitement dans sa politique de développement.

Le département de la Seine-Saint-Denis



Parce que c'est un enjeu social, économique et environnemental majeur, le département de Seine-Saint-Denis est mobilisé et engagé pour améliorer la qualité et la quantité de l'offre de transports en commun sur le territoire. Il participe ainsi activement aux déploiements du réseau de tramways et aux prolongements des lignes de métro, et soutient la réalisation des nouvelles lignes du métro du Grand Paris Express.

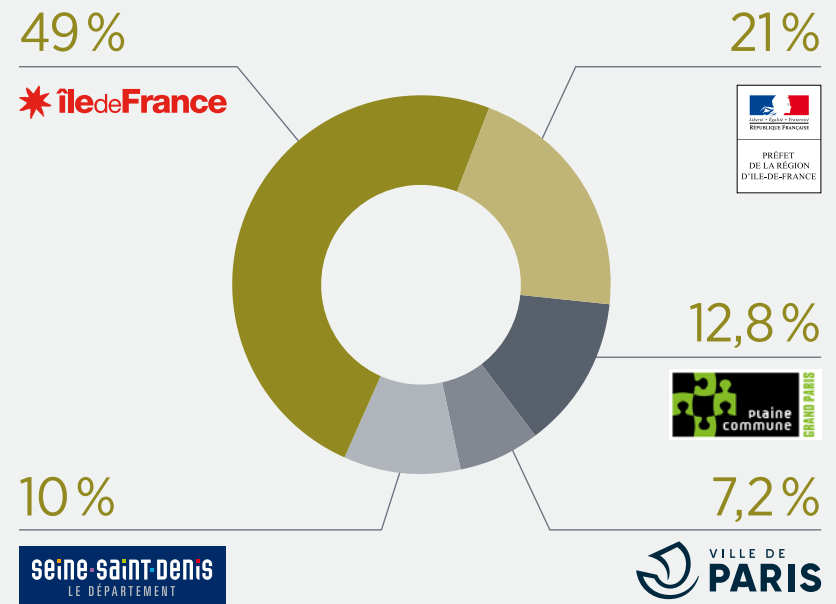
La ville de Paris



La lutte contre la pollution de l'air, provenant essentiellement du trafic routier, est un sujet de santé publique majeur et la Mairie de Paris en a fait un enjeu important de ses politiques. Ainsi, la Ville de Paris participe activement au développement du réseau de transports en commun et à l'amélioration des liaisons entre Paris et les communes voisines. En complément des nouvelles solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle qu'elle met en place, elle agit pour des transports fiables et performants, au plus près des besoins des usagers. Forte de son expérience de maître d'ouvrage avec la mise en service du T3a, du T3b et de son prolongement jusqu'à la porte Dauphine, elle soutient activement le déploiement à Paris et sur le territoire métropolitain d'un tramway 100 % électrique. C'est pourquoi le projet de Tram 8 qui reliera Paris à Saint-Denis prend tout son sens et sera cofinancé par la ville de Paris.

(1) Le projet est à ce stade financé jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet, après l'enquête publique. Ainsi, il faut lire les informations données ci-dessus de cette manière : « La ville de Paris participe au financement du projet à hauteur de 7,2 %, des études jusqu'à la déclaration d'utilité publique. »

Quels acteurs financent le projet, des études préalables jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet ?⁽¹⁾



PARTICIPEZ À LA CONCEPTION DU PROJET ET DONNEZ VOTRE AVIS !

Sur internet



Sur www.tram8.fr
Sur la page **Facebook** du projet

Via un coupon-réponse

Des brochures du projet sont mises à disposition en mairies et à Plaine Commune. Elles sont aussi distribuées en boîtes aux lettres et sont diffusées lors des différents moments d'échanges de la concertation. Ces plaquettes contiennent une carte T, un coupon de réponse déjà affranchi où vous pouvez exprimer votre avis sur le projet. Une fois rempli, vous n'avez qu'à la renvoyer par La Poste, sans timbre.



Lors des rencontres de proximité



Les équipes du Tram 8 seront également présentes sur le territoire à divers moments de la concertation pour vous présenter le projet, répondre à toutes vos questions et recueillir vos avis, impressions et pistes d'amélioration.

**La Plaine
Stade de France**

**Judi
19 septembre,
de 17h à 19h30**

**Saint-Denis
Porte de Paris**

**Mardi
24 septembre,
de 17h à 19h30**

Gare Rosa-Parks

**Judi
3 octobre,
de 11h30 à 14h**

Lors des ateliers participatifs



**Centre social et culturel
Rosa-Parks**

219 boulevard Macdonald,
75019 Paris

Mardi 8 octobre, à 19h30

École Rodin-Renoir

17 rue du Languedoc,
93200 Saint-Denis

**Samedi 21 septembre,
à 16h30**

Lors de la balade urbaine

Venez découvrir une partie du tracé, exprimez votre avis et partagez vos idées avec les équipes du projet du Tram 8 à travers une balade commentée sur site.

Rendez-vous à la station Stade de France - Saint-Denis

Samedi 21 septembre, à 14h

Inscription obligatoire sur tram8.fr



Retrouvez le projet sur www.tram8.fr

POUR ALLER PLUS LOIN

Si vous souhaitez, d'un point de vue technique, découvrir en détail le projet, le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du prolongement du Tram 8 est disponible en téléchargement sur www.tram8.fr. Ce dossier, validé et voté en Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en février 2018, est le document de référence du projet.