



PROLONGEMENT

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

Bilan de la concertation continue sur le prolongement du tram T8

5 novembre 2022 > 20 décembre 2022



www.tram8.fr



Sommaire

1. LE PROJET DE PROLONGEMENT DU TRAM T8	4
1.1 Le contexte du projet	5
1.1.1 Le tram T8 aujourd'hui	5
1.1.2 Les enjeux du projet	5
1.1.3 Les objectifs du projet	5
1.2 Les principales évolutions du projet depuis la concertation préalable	6
1.2.1 Au nord du tracé	6
1.2.2 Au centre du tracé	7
1.2.3 Au sud du tracé	7
1.2.4 Un nouvel emplacement pour le terminus à Rosa-Parks	7
1.3 Les acteurs	10
1.3.1 Le maître d'ouvrage du projet, Île-de-France Mobilités	10
1.3.2 Les financeurs	10
1.4 Le calendrier	11
2. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION CONTINUE	12
2.1 Une seconde phase de concertation continue	13
2.2 Les moyens d'information et de mobilisation	13
2.2.1 La lettre d'information	13
2.2.2 L'affiche de mobilisation	14
2.2.3 Le communiqué de presse	14
2.2.4 Le site internet dédié au projet	14
2.2.5 La mobilisation sur les réseaux sociaux	15
2.2.6 Le kit de communication numérique	16
2.3 Les temps d'échanges	16
2.3.1 La réunion d'échange avec les associations cyclistes	16
2.3.2 La balade et l'atelier participatif à Franc-Moisin	16
2.3.3 Les rencontres de proximité à Front-Populaire	17
2.3.4 La balade et l'atelier participatif à Rosa-Parks	17
2.3.5 L'atelier réservé aux acteurs économiques	18
2.4 Les modalités de concertation numérique	19
2.4.1 La carte participative sur le site du projet	19
3. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS	20
3.1 L'opportunité du projet	21
3.2 Le calendrier	21
3.3 Les contributions localisées	22
3.3.1 Avenue Paul-Vaillant-Couturier	22
3.3.2 Station Lycée Suger et alentours	22
3.3.3 Station Casanova et cours du Rû-de-Montfort	23
3.3.4 Station Pressensé et alentours	24
3.3.5 Rue des Fillettes	25
3.3.6 Place Skanderbeg	25
3.3.7 Les variantes d'insertion au terminus à Rosa-Parks	26
3.3.8 Le fonctionnement du tram	30
3.3.9 Le matériel roulant	31
3.3.10 Les modes doux	31
3.3.11 L'accessibilité	32

3.4 Les impacts du projet	32
3.4.1 Les lignes de bus.....	32
3.4.2 La circulation automobile et le stationnement.....	32
3.4.3 Le paysage.....	33
3.4.4 Les nuisances.....	33
3.4.5 La sécurité.....	34
3.4.6 L'aménagement urbain.....	34
4. LES ENGAGEMENTS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS	35
5. ANNEXES	37



1. Le projet de prolongement du tram T8

1.1 Le contexte du projet

1.1.1 Le tram T8 aujourd'hui

Le tram T8 a été mis en service en décembre 2014. Long de 8,46 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 T11 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 T11).

1.1.2 Les enjeux du projet

Situées au sud du département de la Seine-Saint-Denis et au nord de la ville de Paris, les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers constituent avec les 18^e et 19^e arrondissements de Paris un territoire dynamique et en pleine mutation. Ces dernières années, de nouveaux bureaux, équipements et logements sont ainsi sortis de terre : les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) Montjoie et Nozal Front-Populaire à Aubervilliers et Gare des Mines - Fillettes à Paris, le nouveau Campus Condorcet et la restauration des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris (EMGP) à Aubervilliers, ou encore le projet Îlot Fertile à Paris.

Le projet de prolongement du tram T8 vise à accompagner cette transformation et à renforcer les liens entre le nord parisien et le département de la Seine Saint-Denis. Long de 5,7 km environ, le prolongement de la ligne de tramway T8 reliera Saint-Denis Porte de Paris à la gare Paris Rosa-Parks en moins de 30 minutes. À terme, le tram T8 devrait transporter 100 000 à 130 000 voyageurs par jour, dont plus de 80 000 sur le seul prolongement.

Ajouter le fait que la ligne est longue avec un SMR éloigné nécessitant d'assurer une robustesse d'exploitation avec un terminus en arrière gare avec 5 positions de tram, notamment lors des heures de pointes et des événements au Stade de France.

Dans une certaine mesure, le prolongement a été anticipé par les territoires. Toutefois, le tramway T8 emprunte actuellement des voies à largeurs contraintes, son tracé est sinueux et long. La ligne existante présente certaines complexités dans sa configuration : un site de maintenance et de remisage (SMR) positionné au nord de la ligne, l'existence de deux branches et le croisement avec la plateforme du tramway T1 à Saint-Denis. La stratégie d'exploitation doit également prendre en compte l'impact de la desserte de grands équipements très fréquentés (Stade de France notamment). Tous ces éléments justifient que certaines dispositions soient prises pour garantir la robustesse de l'exploitation de la ligne prolongée. Celles-ci peuvent être la mise en place d'une arrière-gare au terminus disposant de 4 positions de garage et la conception de certains équipements pouvant permettre la modification de la desserte en cas d'incident.

1.1.3 Les objectifs du projet

Le projet de prolongement du tram T8 porte différents objectifs :

- Offrir un service de transport de qualité pour desservir les principaux équipements sportifs, scolaires ou de santé et de citoyenneté ;
- Rendre plus accessibles les nombreux pôles d'activités du territoire, comme celui de La Plaine, un des plus importants d'Île-de-France, et les quartiers d'habitation, tant existants qu'en projet ;
- Accompagner le développement du territoire en pleine mutation.

Le tram T8 va également permettre d'améliorer le maillage et l'offre de transports en commun en créant des correspondances efficaces avec les autres lignes structurantes du réseau de transport actuelles et futures :

- Le RER, avec les lignes B et E,
- Le métro, avec les lignes 12 et 13, et la future ligne 15 du Grand Paris Express,
- Le tramway avec la ligne T3b.

Les correspondances avec les bus ont également été prises en compte afin d'enrichir l'offre de transport et faciliter les déplacements sur le territoire.

Favorable à l'intermodalité, le projet de prolongement du tram T8 va permettre de créer des itinéraires continus et confortables pour les déplacements alternatifs.

S'il n'existe pas actuellement de vrais itinéraires cyclables sur les voies qui constituent le futur parcours du prolongement du tram T8, le projet va de pair avec trois futures lignes du réseau Vélo Île-de-France¹ (D1 du Châtelet au Mesnil-Aubry, Grande Ceinture, Petite Ceinture) et avec de nombreux projets de renforcement de la trame cyclable portés par les collectivités.

Au total, ce sont plus de 5,6 km de voiries dédiées que les cyclistes pourront emprunter en toute sécurité. Des arceaux pour le stationnement des vélos sont également prévus à chaque station.

Par ailleurs, le projet de façade à façade sur la grande majorité du tracé est l'occasion d'améliorer les aménagements dédiés aux piétons au droit du tracé. Le projet permet ainsi d'élargir les trottoirs dans la mesure du possible. C'est aussi l'occasion de valoriser et d'affirmer la trame paysagère, en veillant à préserver et à renforcer la trame végétale pour améliorer le confort des piétons.

Enfin, le projet de prolongement du tram T8 aura pour principal objectif d'offrir aux usagers un transport du quotidien confortable, accessible et facile d'utilisation. Il sera 100 % accessible grâce à des aménagements et des équipements spécifiques (bandes de guidage, annonces sonores, rampes d'accès, etc.).

Avec un tramway toutes les trois à quatre minutes en heure de pointe et un temps de parcours moyen estimé à une vingtaine de minutes, les usagers parisiens et séquano-dyonisiens bénéficieront d'un nouveau moyen de transport décarboné, propre, rapide et efficace pour se déplacer de part et d'autre du boulevard périphérique et accéder aux emplois, aux services et aux logements qui se déploient sur un territoire en forte mutation.

1.2 Les principales évolutions du projet depuis la concertation préalable

La concertation préalable sur le prolongement du tram T8 a été organisée fin 2019. Lors de cette première phase de concertation, le public s'est exprimé sur le projet mais a également exprimé des demandes sur la poursuite de la concertation. Île-de-France Mobilités s'est donc engagé à poursuivre le dialogue avec le territoire, en revenant régulièrement vers le public grâce à des moments d'information et de concertation. C'est dans ce cadre qu'a été organisée la concertation continue de fin 2022. Deux années et demie se sont écoulées, pendant lesquelles des études complémentaires ont été réalisées. Le bilan de la concertation préalable et ces études ont permis de faire évoluer certains aspects du projet : l'insertion du tram sur plusieurs parties du tracé, la confirmation de la station Pressensé et le déplacement de la station Casanova, la complémentarité avec les autres modes de transports et les usages connexes (mobilités actives, espaces végétalisés, etc.), l'emplacement du terminus à Rosa-Parks, etc. Île-de-France Mobilités a également profité de cet approfondissement pour trouver des solutions d'insertion plus optimales afin de réduire au maximum l'impact sur les arbres et d'assurer des itinéraires cyclables cohérents.

1.2.1 Au nord du tracé

Le secteur nord du prolongement du tram T8 borde le centre historique de Saint-Denis qui fait l'objet d'un projet d'apaisement, longe le grand Parc de la Légion d'Honneur et dessert le quartier Franc-Moisin. La station Pressensé sera réalisée en même temps que le reste du tracé afin de desservir le quartier Franc-Moisin et accompagner la reconfiguration majeure du quartier. Sa position est désormais confirmée et l'emplacement de la station Casanova a été précisée.

L'insertion de cette station a impliqué de repositionner la station en amont et impacte les espaces publics et privés avoisinants. Elle renforce néanmoins la desserte du quartier Franc-Moisin et de la commune d'Aubervilliers.

1 - Anciennement nommée RER Vélo

1.2.2 Au centre du tracé

Le secteur central est un territoire en plein développement où les projets d'aménagement se succèdent. Les activités tertiaires s'y développent très fortement avec des opportunités d'emplois toujours plus nombreuses. Avec l'ouverture du Campus Condorcet, les fonctionnalités et les usages évoluent et les besoins de mobilité se multiplient.



Le Campus Condorcet a ouvert ses portes et sera desservi par le tram T8.



Perspective de la future station du tram T8 Front Populaire.

1.2.3 Au sud du tracé

L'objectif, au sud du tracé, est d'améliorer la qualité urbaine au niveau de la place Skanderbeg et d'assurer une correspondance optimale avec le pôle-gare Rosa Parks. Le principal enjeu de ce secteur reste l'emplacement du terminus Rosa-Parks pour faire la correspondance avec le RER E et le tram T3b. Île-de-France Mobilités a travaillé plusieurs scénarios pour trouver la solution la plus optimale pour tous les usagers et le meilleur compromis afin d'assurer la réalisation du projet tout en respectant les préoccupations environnementales, économiques et sociales.

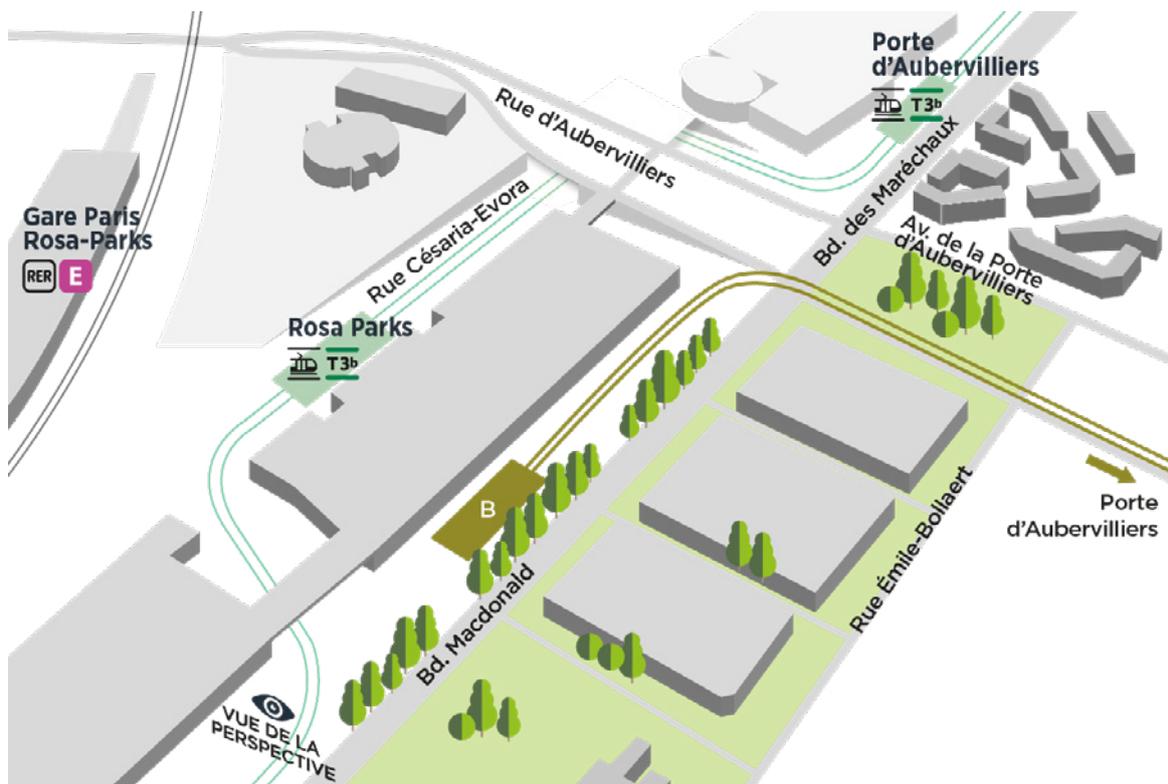
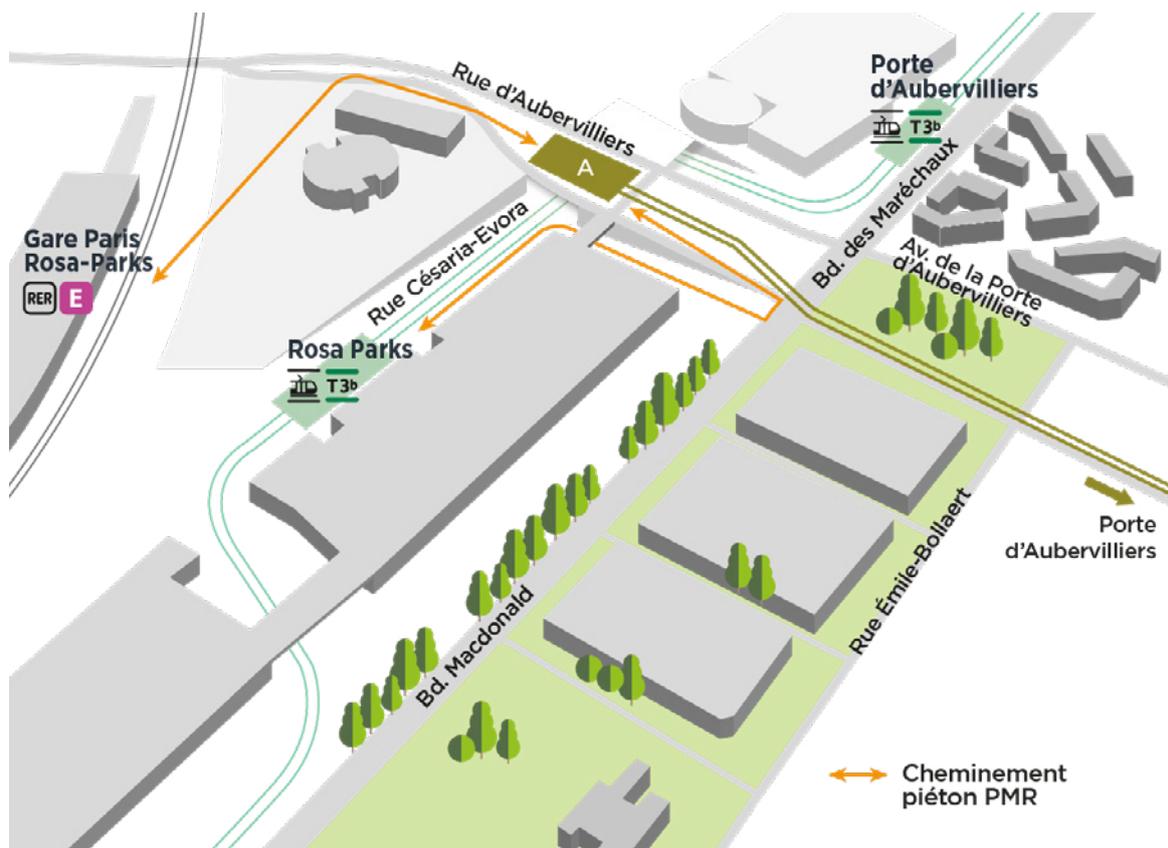
1.2.4 Un nouvel emplacement pour le terminus à Rosa-Parks

Les variantes proposées lors de la concertation préalable

L'emplacement du terminus à Rosa-Parks était un des principaux sujets ressortis lors de la concertation préalable de 2019. Deux variantes y avaient été présentées, mais aucune solution préférentielle n'était ressortie pour la suite. En effet, aucune des deux variantes ne permettait d'assurer pleinement les objectifs poursuivis pour le terminus :

- Une bonne visibilité / lisibilité pour la correspondance avec les autres transports en commun,
- Une bonne accessibilité pour les usagers (y compris pour les personnes à mobilité réduite),
- Une bonne exploitabilité (garantir la performance du tramway dans la gestion des départs et arrivées, ainsi que la robustesse de la ligne),
- Une insertion urbaine et paysagère satisfaisante du point de vue du Plan Climat Air Énergie de la Ville de Paris.

Conformément aux conclusions de la concertation, les études menées depuis 2020 ont conduit à retravailler la position du terminus. De nouvelles variantes ont été étudiées et deux ont été retenues pour la concertation continue.



Les autres variantes étudiées

Trois nouvelles variantes ont été étudiées. L'une d'elles positionnait le terminus sur le parvis, parallèlement à l'arrêt du tramway T3b et en face de l'entrée nord de la gare Rosa-Parks du RER E. Elle permettait des correspondances à pied très courtes mais augmentait les risques pour la sécurité des piétons lors du passage du tramway et dégradait très fortement les conditions d'exploitation du tram T8 et du tram T3b par un croisement des lignes ferroviaires. De plus, les nuisances sonores dans la rue Césaria-Evora et pour ses habitants alors à 1,50 m de la plateforme ainsi que l'impact trop important sur la sécurité des piétons ont contraint la maîtrise d'ouvrage à écarter ce tracé.

Deux autres options ont alors été approfondies (ce sont ces deux alternatives qui ont été soumises à la concertation continue de 2022) :

- L'une sur le boulevard Macdonald, avec un emplacement différent de celui de la variante proposée lors de la concertation préalable,
- L'autre sur la rue Gaston-Tessier.

La variante A - Boulevard Macdonald

À la différence du scénario présenté lors de la concertation préalable, le terminus vient s'insérer non plus sur le trottoir mais sur la chaussée, ce qui permet de positionner le terminus face à l'entrée nord du parvis de Rosa-Parks. Cela permet notamment d'assurer une co-visibilité avec les correspondances T3b et RER E, et d'assurer des correspondances sécurisées au niveau du parvis piéton. Ce scénario garantit également la préservation du patrimoine arboré sur ce secteur, de garder une meilleure maîtrise des temps de parcours du tramway et de renforcer l'animation urbaine du grand parvis, au cœur du pôle d'échange.



Perspective du terminus Rosa-Parks selon le scénario boulevard Macdonald (variante A)

La variante B - Rue Gaston-Tessier

La variante rue Gaston-Tessier présente l'avantage de faciliter la correspondance avec le RER E. En effet, le tramway vient s'arrêter au niveau de l'entrée sud de la gare Rosa-Parks. Cependant cette option emporte de nombreuses contraintes. Elle implique d'abattre de nombreux arbres d'alignement et renforcerait le caractère minéral de cet axe. De plus, cela pourrait dégrader les conditions de circulation sur l'ensemble du tracé du territoire parisien ainsi que les accès riverains (largeur des trottoirs, flux des piétons, parking, collecte des ordures ménagères, accès livraison, etc.).



Perspective du terminus Rosa-Parks selon le scénario rue Gaston-Tessier (variante B)

Les deux variantes ont été soumises à la concertation continue pour entendre les avis des riverains et des usagers.



1.3 Les acteurs

1.3.1 Le maître d'ouvrage du projet, Île-de-France Mobilités

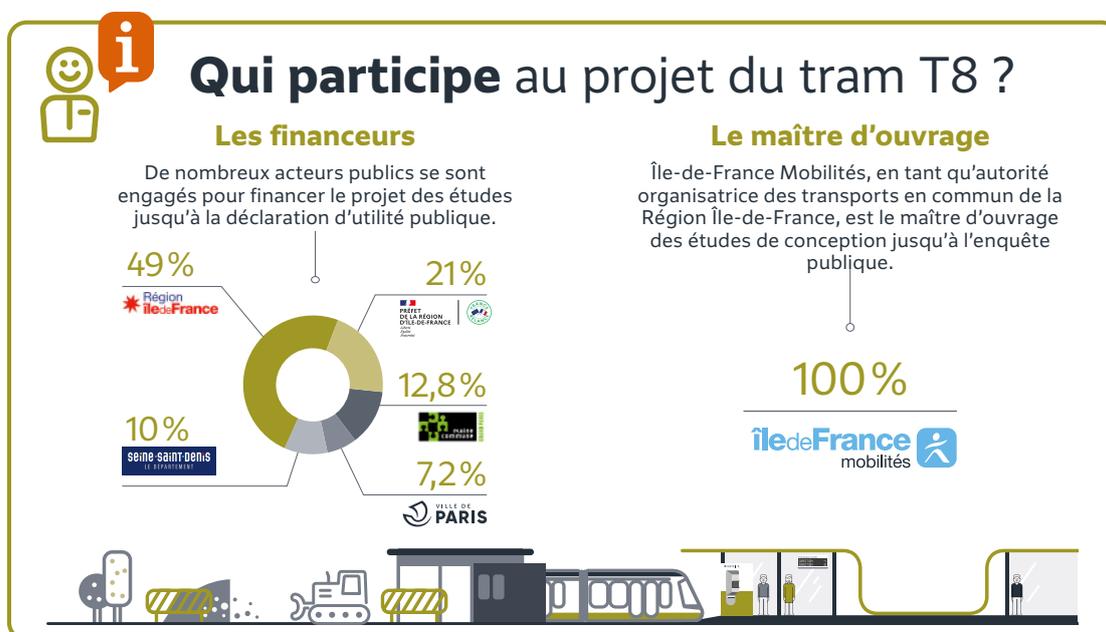
Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des transports en commun de la région Île-de-France, est le maître d'ouvrage des études de conception jusqu'à l'enquête publique.

1.3.2 Les financeurs

De nombreux acteurs publics se sont engagés pour financer le projet des études jusqu'à la déclaration d'utilité publique :

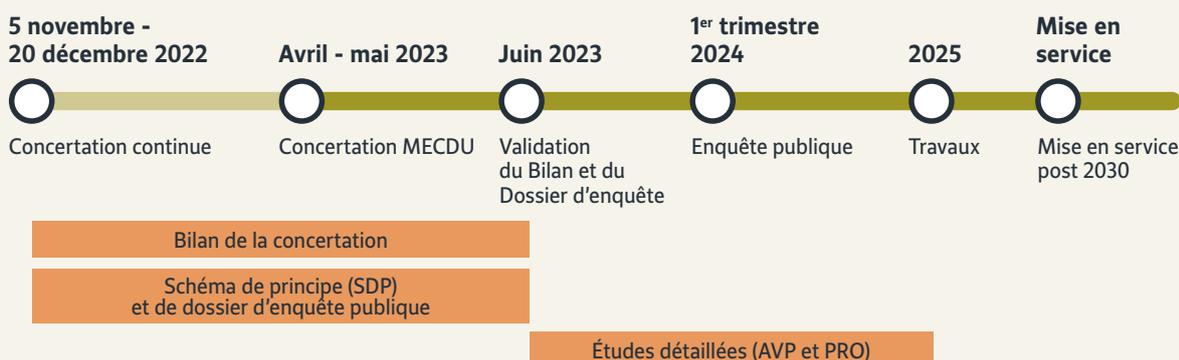
- **L'État** : en finançant à hauteur de 21 % le prolongement du tram T8, l'État s'engage à offrir aux Franciliens des transports plus performants permettant d'avancer vers une ville durable et un mode de vie plus apaisé. L'État poursuit son objectif de rendre plus performant le réseau de transport en l'inscrivant dans la dynamique des territoires afin de mieux répondre aux besoins quotidiens des usagers, d'améliorer l'accès pour tous aux transports et ainsi renforcer l'attractivité de la région Île-de-France.
- **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. Elle finance le projet de prolongement du tram T8 à hauteur de 49 %.
- **Le département de la Seine-Saint-Denis** : parce que c'est un enjeu social, économique et environnemental majeur, le département de la 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. Le prolongement du tram T8 répond à cette exigence et le Département participe aux financements des études à hauteur de 10 %.
- **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 T8 est essentiel et s'intègre parfaitement dans sa politique de développement. Plaine Commune finance le projet à hauteur de 12,8 %.

- **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 Ville de Paris en a fait un enjeu important de ses politiques. Ainsi, la Ville participe activement au développement du réseau de transports en commun et à l'amélioration des liaisons entre Paris et les communes voisines. Elle soutient activement le déploiement à Paris et sur le territoire métropolitain d'un tramway 100 % électrique. C'est pourquoi le projet de tram T8 qui reliera Paris à Saint-Denis prend tout son sens et sera cofinancé par la Ville de Paris à hauteur de 7,2 %.
- **Île-de-France Mobilités** : en tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance des solutions innovantes pour répondre à toutes les mobilités. À l'écoute des Franciliens, elle travaille chaque jour pour améliorer leurs déplacements quotidiens. Pour cela, elle s'est engagée dans un ambitieux programme de modernisation des transports avec des budgets sans précédent (nouveaux trains et bus, renfort des lignes de bus). Île-de-France Mobilités investit en permanence pour améliorer l'accessibilité dans les gares, ce qui contribue à améliorer le confort de déplacement de l'ensemble des Franciliens. Davantage de moyens sont également déployés pour améliorer la sécurité des voyageurs (renforcement de la présence humaine sur le terrain, développement de la vidéoprotection...). Île-de-France Mobilités pense également la mobilité au sens large en offrant aux Franciliens de nouvelles solutions de mobilités pour leurs déplacements : Parcs Relais, places de stationnement pour les vélos avec les parkings vélos à proximité des gares, développement des espaces de micro-working dans les gares... Île-de-France Mobilités imagine ainsi en permanence de nouveaux services pour rendre les déplacements plus simples et plus fluides, avec un réseau de transport qui grandit chaque jour. 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 T8.



1.4 Le calendrier

Les étapes à venir du projet





2. Le déroulement et les modalités de la concertation continue

2.1 Une seconde phase de concertation continue

Après la concertation préalable organisée en 2019, une nouvelle phase de concertation continue a été organisée **du 5 novembre au 20 décembre 2022**. Cette nouvelle phase de dialogue avait pour objectifs de présenter les évolutions du projet aux habitants et aux usagers, et de recueillir leur avis notamment sur :

- Les variantes d’insertion du terminus à Rosa-Parks,
- Les impacts de l’insertion du tramway sur :
 - la biodiversité,
 - la circulation et le stationnement,
 - les modes actifs (piétons et cyclistes),
- Les possibilités d’amélioration du projet de prolongement.

2.2 Les moyens d’information et de mobilisation

2.2.1 La lettre d’information

Diffusée à 25 000 exemplaires, la première lettre d’information du projet a permis de délivrer une information détaillée sur les évolutions du projet, les nouvelles problématiques révélées par les études complémentaires réalisées entre les deux phases de concertation et la démarche de concertation continue.



Périmètre (plage verte) du boîtage du dépliant pour la concertation continue sur le tram T8, autour du tracé (trait et points verts)



Elle a notamment fait l’objet d’une diffusion par :

- **Boîtage à plus de 24 000 exemplaires**
- **Distribution de 1 000 exemplaires lors des rencontres**
- **Mise en dépôt de 500 exemplaires**

Le boîtage a permis d’informer les habitants, les entreprises, artisans et commerçants dans un rayon de 500 mètres de part et d’autre du tracé.

Lors des ateliers et rencontres de proximité, les animateurs se sont appuyés sur la lettre pour échanger avec le public et l’ont distribuée.

Cinq cents lettres ont été livrées aux différents partenaires du projet pour mise à disposition à l’accueil de leurs locaux : EPT Plaine Commune, Mairie du 18^e, Mairie du 19^e, Mairie d’Aubervilliers et Mairie de Saint-Denis.

2.2.2 L'affiche de mobilisation

Pour annoncer la reprise de la concertation, une affiche de mobilisation a été diffusée sur le territoire concerné par le projet de prolongement du tram T8. En plus de présenter les modalités de participation, elle invitait à se rendre sur le site pour s'informer sur les évolutions du projet et donner son avis sur la carte participative.

Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France, le département de la Seine-Saint-Denis, Plaine Commune, les villes de Saint-Denis et Aubervilliers et la mairie du 19^e arrondissement de Paris ont utilisé ce support pour communiquer sur la concertation continue.

L'affiche a été imprimée à une centaine d'exemplaires et envoyée aux différents partenaires.



2.2.3 Le communiqué de presse

Le communiqué de presse a été envoyé le 21 octobre 2022 auprès de la presse locale, nationale et spécialisée pour annoncer la nouvelle phase de concertation continue. Les Échos Île-de-France, Actu Seine-Saint-Denis, Le Moniteur, Mobilités Magazine, Le Journal du Grand Paris ont ainsi fait la publicité de la concertation. BFMTV Paris Île-de-France a également fait un reportage sur la balade et l'atelier organisés dans le quartier du Franc-Moisin à Saint-Denis.

2.2.4 Le site internet dédié au projet

La nouvelle phase de concertation continue a été l'occasion de mettre à jour l'ensemble des contenus du site internet tram8.fr et de revoir son rubriquage pour offrir une information complète et détaillée sur le projet et la concertation. Le site internet était également une véritable modalité de participation dans le cadre de la concertation grâce à un outil de contribution numérique : la carte participative. Cette dernière a permis de collecter une vingtaine d'avis et de commentaires.

Le site a comptabilisé 16 069 visites effectuées par 14 743 utilisateurs uniques, dont 5 046 nouveaux utilisateurs (qui ne s'étaient jamais connectés sur le site auparavant). Sur la période de la concertation, 27 216 pages ont été vues.



2.2.5 La mobilisation sur les réseaux sociaux

La reprise de la concertation continue sur le projet de prolongement du tram T8 a également été l'occasion de relancer l'activité du compte [Facebook](#) du projet créé en 2019.

Des publications organiques régulières et rythmées sur la page du projet

Trente publications ont été publiées en six semaines pour donner de l'information sur le projet et ses évolutions, et informer des rencontres et modalités de concertation. Ces publications ont compté :

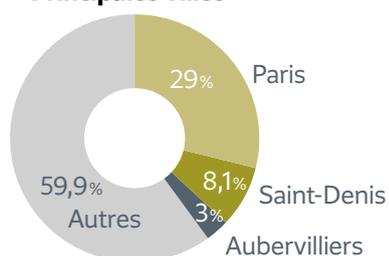
- 776 visites,
- 5 057 personnes touchées,
- 240 clics,
- 101 j'aime,
- 81 commentaires,
- 16 partages.

La page a également servi d'interface pour communiquer avec les publics cherchant des informations complémentaires ou souhaitant faire part de leurs remarques directement sur les réseaux sociaux. Des informations sur la concertation ont aussi été diffusées via le compte Twitter d'Île-de-France Mobilités et de plusieurs parties prenantes.

Les campagnes sponsorisées

Dans le but de donner de la visibilité à la concertation continue, deux campagnes sponsorisées sur la page Facebook du projet ont été paramétrées pour atteindre une audience proche du tracé.

Principales villes



Une audience concentrée sur les villes traversées par le projet de prolongement du tram T8.

La première campagne, diffusée entre le 1^{er} et le 19 novembre 2022, a permis d'annoncer la reprise de la concertation avec un objectif de renvoi vers le site pour que les personnes touchées puissent obtenir de l'information et connaître les infos pratiques sur les modalités de concertation. Performante, cette première campagne a donné lieu à :

- 147 667 impressions,
- 3 094 clics vers le site,
- 75 807 personnes touchées,
- 258 réactions (like, commentaires et partages),
- un taux d'engagement de 7,96 %.

La deuxième campagne, diffusée entre le 7 et le 20 décembre 2022, avait pour objectif de promouvoir la carte interactive et de développer sa fréquentation. Cette deuxième campagne, elle aussi performante, s'est conclue par :

- 92 315 impressions,
- 65 108 vues de la vidéo (média de la campagne),
- 2 065 clics vers la carte interactive,
- 43 536 personnes touchées,
- 74 réactions (like, commentaires, partages).





L'atelier participatif a permis de mettre en commun les réflexions des participants et d'affiner leurs contributions. Les participants ont travaillé en groupe de six à huit personnes sur la base de supports de contribution. Sur une carte centrée sur le parcours de la balade, les participants pouvaient pointer les lieux où l'insertion du tram T8 leur posait question. Les participants pouvaient également se prononcer sur le reste du tracé du tram T8. L'atelier s'est terminé par un temps de restitution à la suite duquel l'équipe d'Île-de-France Mobilités a apporté des éléments de réponse.

2.3.3 Les rencontres de proximité à Front-Populaire

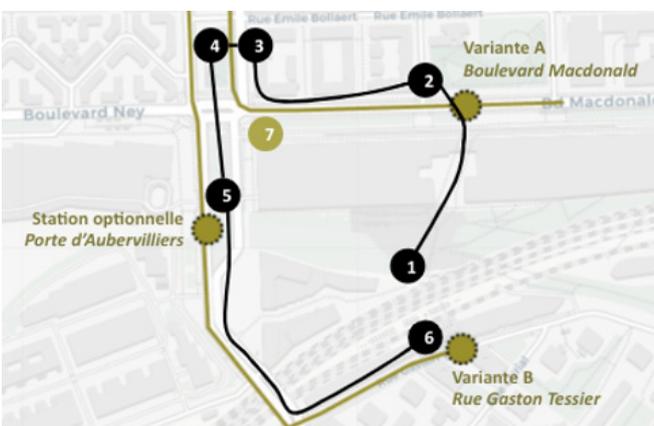


Deux rencontres de proximité ont été organisées à la sortie de la station du métro Front Populaire lundi 14 novembre, de 11h30 à 14h puis de 18h à 20h. Elles visaient à informer et échanger sur le projet avec le plus grand nombre d'utilisateurs possible. Les échanges se sont tenus sur la base d'un questionnaire en quatre points :

1. Avez-vous connaissance du projet de prolongement du tram T8 ?
2. Quels modes de déplacements utilisez-vous aujourd'hui ?
3. Le T8 pourrait-il vous aider dans vos déplacements ?
4. Quelles attentes et/ou craintes avez-vous concernant l'arrivée du tram T8 (à Front-Populaire, et de manière plus générale) ?

151 questionnaires ont été recueillis par les enquêteurs.

2.3.4 La balade et l'atelier participatif à Rosa-Parks



Itinéraire de la balade à Rosa-Parks

Une seconde balade exploratoire suivie d'un atelier participatif a été organisée samedi 19 novembre 2022, entre 9h30 et 12h30. Vingt-et-une personnes y ont participé, dont six représentants de la Ville de Paris, douze habitants et trois représentants d'association. Cette rencontre avait pour principaux objectifs de présenter aux participants l'insertion des deux variantes du terminus à Rosa-Parks, et de les questionner sur les avantages et les inconvénients de chacune. **Vingt-et-une personnes y ont participé**, dont un élu et un représentant de la Fédération nationale des associations d'utilisateurs de transports (FNAUT).

La balade a débuté sur le parvis de Rosa-Parks. Après avoir parcouru avec l'équipe projet d'Île-de-France Mobilités le tracé projeté du tram, les participants ont rejoint le centre social et culturel Rosa-Parks pour un temps de travail collectif.



Les participants ont travaillé en groupe de quatre à six personnes sur la base de supports de contribution. Sur la base des schémas et perspectives d'insertion des variantes du terminus, les participants pouvaient indiquer les avantages et les inconvénients de chacune des deux variantes. L'atelier s'est terminé par un temps de restitution à la suite duquel l'équipe d'Île-de-France Mobilités a apporté des éléments de réponse.

2.3.5 L'atelier réservé aux acteurs économiques

Un atelier destiné aux acteurs économiques du territoire s'est déroulé en visio-conférence le lundi 21 novembre 2022 de 11h à 12h. **Huit participants étaient présents.**

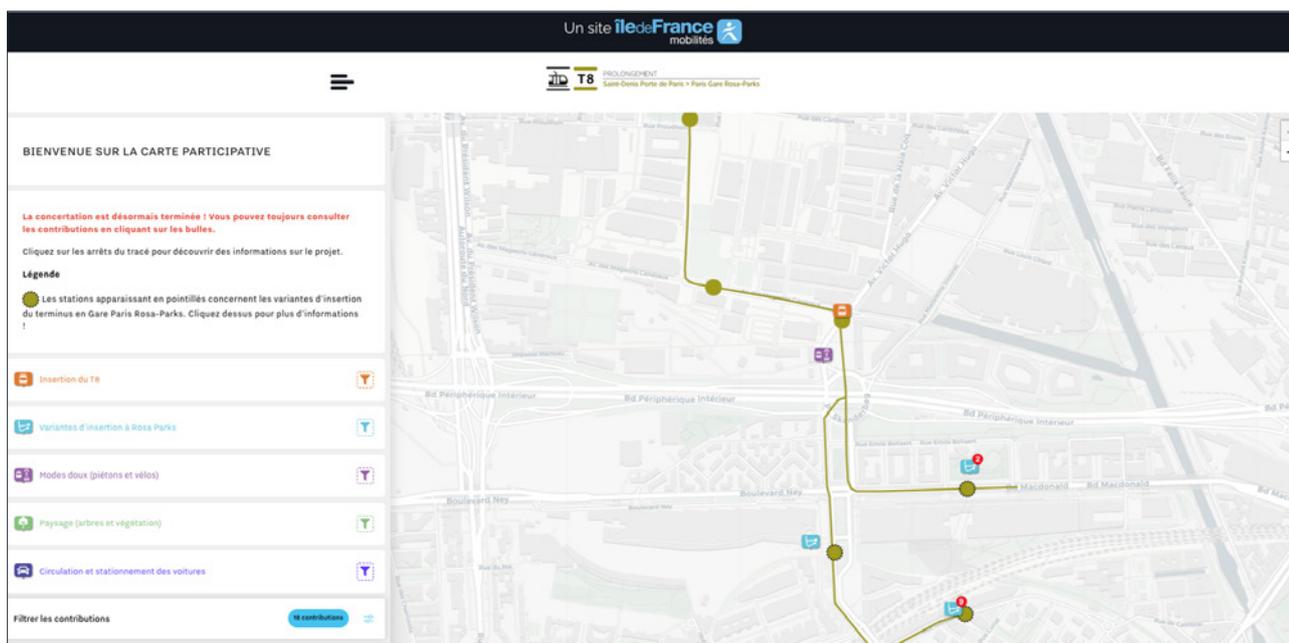
L'atelier a permis :

- D'informer les participants sur les nouvelles composantes du projet et ses évolutions depuis la concertation préalable ;
- De répondre aux questions des participants sur le projet ;
- D'interroger les participants sur les enjeux de l'arrivée du tramway pour leurs entreprises, leur secteur, leurs salariés, etc.

2.4 Les modalités de concertation numérique

2.4.1 La carte participative sur le site du projet

En parallèle des rencontres organisées sur le terrain ou en visio-conférence, une carte participative en ligne a également été mise à disposition sur le site du projet : <https://tram8.iledefrance-mobilites.fr/carte-interactive/>.



Les internautes pouvaient ainsi déposer des contributions géolocalisées sur un fond de carte représentant le tracé et les stations du projet de prolongement, selon cinq thématiques (insertion du tram T8, variantes d'insertion à Rosa-Parks, modes doux, paysage, circulation et stationnement des voitures).

18 contributions et 15 commentaires ont été déposées sur la carte entre le 5 novembre et le 20 décembre 2022, selon les thématiques suivantes :

- **14 contributions et 13 commentaires** concernent les **variantes d'insertion à Rosa-Parks**,
- **2 contributions et 2 commentaires** concernent les **modes doux**,
- **1 contribution** concerne la **circulation et le stationnement** des voitures,
- **1 contribution** concerne l'**insertion du T8**,
- Aucune contribution n'a été déposée sur la thématique du paysage.

Cet outil participatif en ligne a finalement été peu utilisé. Cela sera pris en compte pour la poursuite du dialogue avec le territoire.



3. La synthèse thématique des avis exprimés

Toutes les contributions recueillies lors des rencontres et sur la carte participative sont synthétisées qualitativement ici et présentées de manière thématique. Le nombre peu important de contributions individuelles n'a pas permis de réaliser une synthèse quantitative des avis exprimés.

3.1 L'opportunité du projet

La question de l'opportunité du projet a très peu été abordée par les participants, qui sont convaincus de l'utilité du projet et ne questionnent pas ou très peu ses bénéfices. Ce sujet a tout de même été sommairement abordé pendant les rencontres de proximité à Front-Populaire.

- Le projet du prolongement est **très attendu** par les personnes rencontrées, qui en entendent parler depuis très longtemps.
- Ce projet permettra un **accès facilité** :
 - **Au stade de France à Saint-Denis** (accès facilité les jours d'évènements, correspondance avec le RER B),
 - **À Aubervilliers** (centre commercial du Millénaire, Campus Condorcet),
 - **À la gare Rosa-Parks** (correspondance directe avec le T3b et le RER E),
 - De manière plus générale, **à Paris**.
- Le prolongement permettra de **réduire les temps de trajet** en évitant des correspondances.
- Le **mode tramway** est convaincant pour les participants : confort, rapidité, ponctualité, fréquence (plus fiable que le bus et le RER).
- Ce prolongement est une opportunité pour **renforcer l'attractivité et le dynamisme du secteur Front-Populaire**.
- De manière générale, ce prolongement est un **véritable atout pour l'ensemble des territoires traversés**.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

L'opportunité du projet est confortée par la concertation continue et ne fait aucun doute à ce stade, que ce soit pour la plupart des usagers qui seront desservis par le tramway ou pour l'attractivité du territoire traversé. Dans les phases ultérieures d'études, Île-de-France Mobilités veillera à maîtriser le coût d'objectif du projet sans sacrifier à la qualité, notamment sur le plan environnemental.

3.2 Le calendrier

La question a été abordée régulièrement pendant les rencontres, même si le sujet a peu fait débat :

- Une très grande majorité des participants souhaiterait que **la mise en service soit plus rapide** et que le calendrier soit optimisé.
- La **mise en service post-2030 semble bien trop éloignée** pour la majorité des participants.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

L'horizon post 2030 paraît lointain pour les personnes directement concernées par le projet. C'est cependant une échéance très proche à l'échelle des transformations urbaines du secteur et correspond bien au retour d'expérience d'autres tramways réalisés en région parisienne.

La réalisation d'un projet de tramway est une opération complexe car elle implique la participation d'un grand nombre d'acteurs, et doit prendre en compte une multiplicité de contraintes techniques, administratives et financières. Elle passe par un certain nombre d'étapes techniques (études préliminaires, d'avant-projet) et administratives obligatoires (élaboration du dossier d'enquête publique, obtention de la déclaration d'utilité publique, mise en compatibilité des documents d'urbanisme, obtention d'autorisations liées à la sécurité du système de transport et à l'environnement).

La phase de travaux est d'une durée liée notamment aux travaux concessionnaires (dévoisement des réseaux et préparation des travaux de la plateforme tramway), à la réalisation en elle-même des aménagements du tramway et à la nécessité de réduire les nuisances générées pour les riverains.

Le calendrier global prévisionnel du T8Sud à date prend en compte des hypothèses de durée d'études de conception et de réalisation de travaux optimisées qui lui sont propres : le projet s'inscrit dans un

environnement urbain dense, complexe et mouvant ; il est associé à de nombreuses opérations connexes tout le long du tracé et se doit de maintenir les conditions de vie quotidienne (maintien des accès aux immeubles, continuité des commerces, travaux compatibles avec le maintien des trottoirs sécurisés et la circulation routière même si réduite, etc.).

Ces facteurs sont pris en compte dans la construction d'un calendrier à la fois ambitieux et réaliste.

3.3 Les contributions localisées

Le tracé du prolongement est globalement très bien accueilli par les participants, qui ne le remettent pas en cause. Lors des différentes rencontres, les participants ont pu faire part de leurs avis sur des stations ou des secteurs précis du tracé. Une synthèse de ces contributions est présentée ici, du nord au sud.

3.3.1 Avenue Paul-Vaillant-Couturier

Les contributions ont notamment été recueillies lors de la balade exploratoire et l'atelier dans le secteur Franc-Moisin :

- **L'étroitesse du trottoir** le long du parc de la Légion d'Honneur risque de rendre la cohabitation avec le tramway dangereuse ;
- Un **cheminement piéton ombragé** devrait être aménagé pour accéder au parc ;
- La fermeture aux véhicules motorisés du centre-ville de Saint-Denis dès 2023 ne risque-t-elle pas d'augmenter fortement la fréquentation de l'axe Paul Vaillant ?
- L'impossibilité d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle en raison des contraintes (cet axe fait partie du Vélo Île-de-France).

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

L'aménagement proposé sur un linéaire de 250 m environ sur l'avenue Paul Vaillant Couturier, a fait l'objet d'un arbitrage politique des élus de Saint-Denis, de Plaine Commune et du Département. Il propose :

- *des trottoirs sécurisés de chaque côté de l'axe, même si leur largeur est tout juste réglementaire sur 80 m du linéaire le plus contraint, au droit du parc de la Légion d'Honneur ;*
- *la plateforme tramway ;*
- *une voie de circulation dans chaque sens ;*
- *une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m.*

La piste cyclable déroge aux standards RER Vélo mais reste praticable et sa conception soignée permettra de garantir la sécurité des cyclistes. La solution présentée permet la circulation des bus dans les deux sens, ce qui était une demande forte des élus. Enfin, des dispositions ont été prises pour renforcer la trame arborée côté nord (plantation d'un nouvel alignement au droit de l'îlot J). De plus, Plaine Commune souhaite étudier la programmation urbaine de l'îlot J pour y intégrer un principe d'extension du parc de la légion d'Honneur et de création d'une entrée secondaire.

Les études ultérieures permettront d'affiner l'insertion du tramway et la meilleure répartition de l'espace public, déjà très contraint.

3.3.2 Station Lycée Suger et alentours

Les contributions ont notamment été recueillies lors de la balade exploratoire et de l'atelier dans le secteur Franc-Moisin. Les participants ont surtout posé des questions sur les impacts de l'arrivée du tramway (*les réponses apportées par Île-de-France Mobilités sont visibles dans le compte-rendu de l'atelier organisé dans le secteur Franc-Moisin*) :

- Quels sont les impacts potentiels dus au **report de la circulation**, l'avenue Leroy-des-Barres et l'avenue Jeanne-d'Arc passant en sens unique (notamment pour le passage des camions) ?
- Quelles seront les conséquences de la **suppression du stationnement avenue Leroy-des-Barres**, notamment pour la desserte du stade de France ?
- Quelles seront les conséquences lors des fermetures pour travaux de l'autoroute A1 ?
- Quelles seront les conséquences de la suppression des bretelles d'accès à l'A1 ?
- Comment le **réseau de bus** sera-t-il réorganisé ?

- Quel impact précis sur les arbres dans ce secteur ? Les participants craignent que la suppression des arbres de la rue Jeanne-d'Arc crée un îlot de chaleur car le cheminement piéton ne serait plus ombragé.
- Quel sera le périmètre exact de la **zone piétonne** autour de la station Lycée Suger ?
- Quels sont les impacts potentiels sur **l'approvisionnement de la boulangerie et de la coopérative** situées place du Bel-Air ?
- Comment la **circulation** sera-t-elle organisée **sous le pont de l'autoroute** (la rue passant en sens unique) ? Quels sont les potentiels impacts dus au report de la circulation (sur la rue Casanova notamment) ?

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

Les études en phase schéma de principe ont permis de vérifier la faisabilité de la déviation des poids lourds via l'axe Casanova (gabarits autorisés inférieurs à 4,20 m comme à l'heure actuelle via l'avenue Jeanne d'Arc). Les reports de circulation restent limités dans le secteur et le projet permettrait l'écoulement du trafic dans des conditions satisfaisantes (demande projetée à l'horizon 2030).

Les premières pistes de réorganisation du réseau de bus montrent que les itinéraires des lignes devraient être ajustés pour s'adapter à l'insertion du tramway (soit pour éviter des doublons avec le tram, soit pour contourner un sens unique), mais que ces lignes pourraient néanmoins être majoritairement maintenues pour favoriser les correspondances avec le tram et renforcer la desserte fine du territoire à l'horizon de la mise en service du T8S.

La zone piétonne entre la rue du Fort de l'est et l'avenue Leroy des barres permet globalement un doublement de l'espace dédié aux piétons par rapport à l'existant. Les livraisons des commerces s'effectueront depuis l'avenue Leroy des Barres et feront l'objet de discussions avec les commerçants impactés dans les phases ultérieures du projet. Quelques places de stationnement en surface seront maintenues sur l'avenue Leroy-des-Barres (coté nord).

En ce qui concerne l'insertion paysagère du tram et de l'espace public, elle sera approfondie lors de la phase d'études suivante, tenant compte des avis émis lors de la concertation, notamment sur la place des espaces verts.

3.3.3 Station Casanova et cours du Rû-de-Montfort

Les contributions ont notamment été recueillies lors de la balade exploratoire et l'atelier dans le secteur Franc-Moisin.

- Les participants sont **inquiets de la suppression de l'aire de jeux cours du Rû-de-Montfort**, car elle est structurante pour le quartier et le lieu est très adapté (espace piéton et ombragé). Ils sont donc en attente d'une solution satisfaisante pour la remplacer.
- L'arrivée du tramway sur le cours de Rû-de-Montfort pose la question des impacts sur le **stationnement** et donc sur la **desserte des commerces et des services**.
- **L'impact sur les arbres du cours du Rû-de-Montfort** a fait l'objet de beaucoup de discussions. Les participants comprennent les explications présentées par Île-de-France Mobilités, mais ils seront très attentifs à la qualité et à l'efficacité de la compensation proposée. Les participants ont également proposé que la question des essences utilisées pour la compensation soit débattue avec les riverains.

Une question précise a également été posée :

- Au niveau du 140-142-144-146 rue Danielle-Casanova : comment s'articuleront les **entrées et sorties des véhicules** ? Comment seront organisées les **places de stationnement** ?

Le positionnement des élus :

Corentin Duprey (vice-président en charge des mobilités durables et du développement du territoire au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis), lors de l'atelier organisé dans le secteur du Franc-Moisin, appuie les points de vigilance soulevés par les participants concernant l'aire de jeux cours du Rû-de-Montfort et la nécessité d'identifier les sites qui vont accueillir la plantation de nouveaux arbres.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

Le projet ne modifie pas la configuration de la voirie côté nord et s'articule côté sud avec le projet de renouvellement urbain du quartier du Franc Moisin Bel Air, qui prévoit une reconfiguration des activités sur le secteur.

Sur le mail piéton, le projet T8S intègre désormais une restitution de l'aire de jeux au nord de la plateforme tramway, au plus près de l'existante, afin de perturber le moins possible les usages actuels de cet équipement public important pour les résidents. Les études ultérieures pourront confirmer la pertinence de sa localisation et son dimensionnement en fonction de l'avancement des réflexions sur l'insertion du tram mais aussi des usages à favoriser sur le mail piétonnier.

À ce stade des études, l'insertion du tramway sur le cours du Rû de Montfort implique la suppression d'un alignement d'arbre pour insérer la plateforme tram. Île-de-France Mobilités a étudié la faisabilité de scénarios alternatifs mais compte-tenu de la densité des alignements, l'impact serait encore plus important. Le projet connexe du Franc Moisin Bel Air implique également des abattages en lien avec des reprises de voirie pour améliorer l'accessibilité du cœur d'îlot. Au total, environ 40 platanes plantés entre 2010 et 2015 seront impactés sur cette seule section. Cet impact sera dressé dans un projet de compensation environnementale qui pourra faire l'objet d'échanges dans le cadre de l'enquête publique à venir (cf. 3.4.2).

En ce qui concerne le maintien des accès aux garages et aux commerces pendant les travaux du tram, ce volet sera étudié en phase d'avant-projet afin de proposer le phasage de travaux le plus équilibré permettant d'avancer les travaux du tram tout en maintenant les meilleures conditions possibles d'accès aux habitations et aux commerces.

Comme sur la plupart des projets de tram en zone dense, l'offre de stationnement sera réduite, car le tram prend souvent la place du stationnement. Avec l'arrivée du tram et l'aménagement des pistes cyclables, une grande partie des déplacements se fera désormais en transport collectif ou à vélo, réduisant ainsi la place de la voiture. Néanmoins, certaines places de stationnement seront tout de même conservées, notamment au droit des commerces et des centres d'intérêt.

3.3.4 Station Pressensé et alentours

Les contributions ont notamment été recueillies lors de la balade exploratoire et l'atelier dans le secteur Franc-Moisin.

- Des participants se sont interrogés sur le **besoin d'acquisitions foncières** dans ce secteur.
- La gestion du **carrefour entre la rue Casanova et la rue Pressensé** a posé question, notamment pour l'organisation des **feux tricolores** et les potentiels impacts générés par sa congestion.
- Des participants ont fait remarquer que le tramway pourrait générer des **nuisances sonores**, à cause du virage et du freinage à l'arrivée en station.
- Quelle est l'avancée du **projet du pont de Pressensé** ? Sera-t-il réalisé en même temps que la mise en service du tram T8 ?

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités poursuit l'objectif de réduire au maximum les acquisitions foncières le long du tracé. Des acquisitions foncières ponctuelles (et souvent non bâties) sont néanmoins envisagées, notamment sur ce secteur. Elles permettent de garantir l'insertion du tramway en dégageant la marge de manœuvre nécessaire pour la giration du tram entre Pressensé et Casanova, afin de limiter les nuisances sonores et améliorer le confort des voyageurs.

Aujourd'hui, le secteur est sensiblement encombré, en particulier à l'heure de pointe du matin : en amont du carrefour Pressensé/ Casanova, on observe des remontées de file importantes sur la rue Casanova vers le sud (environ 200 m en moyenne). La modélisation de la situation avec le tram montre une tendance à l'amélioration des conditions de circulation sur ce secteur à l'horizon de la mise en service du tramway. Selon les études de circulation, la tendance à l'horizon de la mise en service du projet est bien à la diminution des effets de ralentissements et des longueurs moyennes des remontées de file.

En ce qui concerne le pont Pressensé, les études en cours portent sur la construction d'un nouveau pont au Nord de l'existant pour y faire circuler les voitures et les cycles. Le pont existant accueillerait, quant à lui, le tram et le piétons. Les études sur la résistance du pont existant pour supporter les charges du tram sont en cours.

3.3.5 Rue des Fillettes

Les enjeux de la rue des Fillettes ont été un peu abordés lors de l'atelier à Franc-Moisin, et ils ont été évoqués dans plusieurs contributions déposées sur la carte participative.

- Plusieurs participants sont très satisfaits que **l'ensemble de la rue des Fillettes soit rendue piétonne**, entre la rue du Landy et la place du Front-Populaire. En effet :
 - La rue des Fillettes est parallèle à la rue Waldeck-Rochet, qui elle-même est à double sens : son passage en rue piétonne aurait donc peu d'impact ;
 - Le grand équipement documentaire pourrait être accessible via le trottoir ;
 - La rue Descartes pourrait être transformée en impasse ;
 - Si un sens de circulation est maintenu, les caténaires risquent d'être trop proches des arbres récemment plantés.
- Les **pistes cyclables** de la rue Walder-Rochet ne sont pas satisfaisantes : un véritable cheminement apaisé rue des Fillettes serait donc apprécié.
- Les participants soulèvent la nécessité de garantir les traversées perpendiculaires actuelles en voiture, de préserver l'entrée charretière pour le foyer de migrants, l'accès aux deux bâtiments résidentiels (et donc aux parkings) et l'accès de la rue en cas d'incendie.
- Envisager un **dispositif « anti-stationnement » dans la rue Henri-Murger et la rue des Fillettes**, pour éviter le dépôt de véhicules et la mécanique sauvage, par exemple en élargissant la chaussée, afin que la circulation du tramway soit agréable et sécurisante.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

La piétonnisation de la rue des Fillettes est un engagement politique local fort en faveur de l'apaisement de l'espace public sur le secteur. La suppression du stationnement sur voirie est proposée pour dissuader les mésusages. Le projet préserve toutefois les accès aux bâtiments du nord de la rue des Fillettes et au sud de la rue Henri Murger entre la rue Saint Gobain et la rue Emile Augier (mise en sens unique vers le nord) et implique des acquisitions foncières ponctuelles.

La section piétonne est conçue comme une zone de rencontre réservée au tramway et aux mobilités actives. Les aménagements seront travaillés dans le cadre des études de conception pour éviter les conflits d'usage. Le transit cycle est quant à lui dévié sur des rues parallèles.

Le mobilier urbain ou les dispositifs « anti-stationnement » seront étudiés lors de la phase suivante d'avant-projet.

3.3.6 Place Skanderbeg

Ce secteur n'a pas fait l'objet de discussions lors des rencontres, mais il a été évoqué dans deux contributions sur la carte participative.

- **L'utilité de la station Place Skanderbeg pose question**, car elle est située dans une zone industrielle faiblement densifiée, et elle est très proche de la station précédente Magasins Généraux. Elle va en outre participer à ralentir la vitesse du tramway qui a un trajet déjà sinueux, et ainsi réduire l'attractivité de la ligne.
- Le manque actuel d'une **« vraie » piste cyclable en direction de Paris** côté Ouest de la place Skanderbeg est soulevé (il n'y a pour l'instant qu'un couloir de bus partagé avec les vélos).

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

L'avant dernière station du prolongement du T8 dessert le sud d'Aubervilliers, le centre commercial du Millénaire et les bureaux du secteur. Ce secteur a vocation à s'ouvrir à une plus grande diversité d'usage qu'aujourd'hui grâce aux nombreux projets urbains en cours. Son positionnement offre des opportunités intéressantes pour améliorer l'intermodalité avec les différentes lignes de bus en passage sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers.

La piste cyclable existante à l'ouest de l'avenue correspond à l'itinéraire V1 du Réseau Vélo Île-de-France. Le projet T8S prendra en charge l'aménagement de cette piste sur l'ensemble de l'avenue, depuis le carrefour Magasins Généraux / Victor Hugo jusqu'au bd Macdonald. Un autre itinéraire vélo est également prévu à ce stade sur le côté Est de l'avenue.

3.3.7 Les variantes d'insertion au terminus à Rosa-Parks

Pour consulter la description des deux variantes proposées à la concertation continue, voir partie 1.2.4.

Le sujet des variantes du terminus à Rosa-Parks a été abordé notamment lors de la balade-atelier à Rosa-Parks qui y était consacrée, mais aussi lors de l'atelier réservé aux acteurs économiques, et sur la carte participative en ligne (la très grande majorité des contributions recueillies en ligne concernent ce sujet).

Deux avis ont été rédigés par des acteurs locaux sur la question des variantes, l'un par le représentant du conseil syndical de la copropriété de la tour Fugue (Orgues de Flandre), et l'autre par le Conseil citoyen du 19^e arrondissement. Les arguments présentés dans ces avis sont intégrés à la synthèse ci-dessous.

Plusieurs participants s'étonnent qu'un comparatif détaillé entre les deux variantes n'ait pas été présenté, en termes de coûts, de fonctionnement, de temps de correspondance avec le RER E et le tram T3b (et les lignes de bus), d'impact carbone et d'impacts sur le quotidien des riverains.

La synthèse des contributions des participants sur l'implantation du terminus à Rosa Parks est détaillée dans le tableau suivant. Les avantages et les inconvénients de chaque variante sont présentés en ligne, par thématique.

Les propositions d'amélioration des deux variantes ainsi que le positionnement des élus sur ce sujet sont présentés à la suite du tableau.

	Les avantages de la VARIANTE A - BOULEVARD MACDONALD	Les inconvénients de la VARIANTE A - BOULEVARD MACDONALD	Les avantages de la VARIANTE B - RUE GASTON TESSIER	Les inconvénients de la VARIANTE B - RUE GASTON TESSIER
L'aménagement urbain	<ul style="list-style-type: none"> • L'espace étendu à disposition (à 60 mètres de largeur) permet un aménagement facilité par rapport à la variante B et un impact limité sur les riverains. • L'opportunité d'étendre le parvis Rosa Parks vers le nord et de déplacer son centre de gravité vers l'extérieur de Paris (grâce notamment au lien plus proche avec la passerelle vers Aubervilliers et le centre commercial Le Millénaire). • L'arrivée d'un flux d'usagers plus important sur le parvis de la gare Rosa Parks qui va permettre de l'animer et de le dynamiser, notamment en faisant vivre les commerces. • Sur le boulevard Macdonald : <ul style="list-style-type: none"> - La préservation du patrimoine arboré, - La préservation de la piste cyclable, - La préservation des itinéraires du bus, - La réduction de la circulation automobile, - De manière générale, l'animation du boulevard. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le risque de créer une fracture entre les quartiers (même si la très grande majorité des participants pensent que le tram permettra justement de créer du lien entre eux), en accentuant la frontière déjà existante du boulevard Macdonald. • Le potentiel conflit d'usage avec les cyclistes : dans cette variante, le terminus est implanté sur le boulevard Macdonald, au droit d'une piste cyclable. Cela peut générer des conflits avec les cyclistes lors des échanges de voyageurs, qui seront très importants comme cette station sera le terminus et qu'elle sera connectée au RER E. 		<ul style="list-style-type: none"> • La rue trop étroite (22 mètres de largeur) qui nécessite des aménagements lourds pour permettre l'insertion du tram : - L'abattage des arbres dans un quartier qui est déjà en très grand déficit de végétation, et qui aggravera le phénomène d'îlot de chaleur ; - La très grande proximité avec les habitations et le risque d'accident sur une rue étroite et à proximité d'établissements scolaires ; - L'impact sur les cheminements piétons avec la réduction de la taille des trottoirs. Le trafic piéton est très important depuis l'aménagement de la rue côté impair suite à la construction de la gare, • Risque de remise en cause du fonctionnement et de la sociabilité des quartiers traversés par le tramway. • L'impact sur les commerces et les livraisons dans la rue Gaston Tessier. • La « destruction » des aménagement faits très récemment pour rénover la rue Gaston Tessier, ce qui peut traduire un manque de vision cohérente et globale de l'aménagement urbain. • Comment faire circuler le tramway sur le pont de Flandre, compte tenu de l'espace limité par les voies de bus, les voies voitures et les pistes cyclables ? • La position de l'arrière gare qui « bouche » la vue sur l'entrée de la Petite Ceinture et de l'aménagement paysager récemment ouvert au public.

	Les avantages de la VARIANTE A - BOULEVARD MACDONALD	Les inconvénients de la VARIANTE A - BOULEVARD MACDONALD	Les avantages de la VARIANTE B - RUE GASTON TESSIER	Les inconvénients de la VARIANTE B - RUE GASTON TESSIER
Les correspondances	<ul style="list-style-type: none"> • La très bonne visibilité de la gare du RER E grâce à l'implantation de la station juste devant la « faille ». • La correspondance à niveau, confortable et lisible avec le RER E et le T3b. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'interconnexion avec les bus sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers et non à Rosa-Parks, rendant les correspondances moins pratiques. • La distance plus longue pour la correspondance avec le RER E et donc un impact sur les usagers (et notamment les PMR). • Le cheminement sur le parvis piéton plus difficile à sécuriser vis-à-vis des circulations du tramway T3a et des cycles. 	<ul style="list-style-type: none"> • La proximité immédiate avec la gare du RER E, qui permet une très bonne correspondance, plus facile, plus efficace, plus agréable et bien plus courte qu'avec la variante A. • Cette proximité avec le RER fait qu'il pourrait y avoir davantage de personnes qui soient susceptibles d'emprunter la ligne pour se rendre au Centre commercial le Millénaire, au Stade de France et aux autres points d'intérêt sur le tracé. • La station intermédiaire Porte/Cours d'Aubervilliers qui permet une meilleure correspondance avec le T3b (à la station Colette Besson située sur le boulevard Ney). • Le lien facilité avec la ligne 7 du métro (station Crimée à 10 minutes à pied). 	<ul style="list-style-type: none"> • La correspondance moins évidente avec le T3b, et un temps gagné par rapport à la variante A peu intéressant (le temps de parcours du tram étant rallongé à cause du trajet plus long et de l'arrêt supplémentaire à Porte d'Aubervilliers). • La correspondance entre le T3b et le T8 via la gare Rosa Parks et le parvis pour les PMR sera dépendante des horaires d'ouverture de la gare. • La déviation de ligne de bus 60, qui a été réorganisée récemment et qui est particulièrement importante et structurante pour le 19^e et ses habitants (la ligne relie notamment le quartier à la mairie du 19^e).
L'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> • L'exploitation plus robuste grâce à la possibilité de mise en place d'une arrière gare mieux dimensionnée aux besoins d'exploitation et moins impactante pour son environnement. • Le trajet global moins long et donc le temps de parcours plus intéressant. 	<ul style="list-style-type: none"> • La construction potentielle de nouveaux locaux d'exploitation sur la voirie. 		<ul style="list-style-type: none"> • La station optionnelle Porte/Cours d'Aubervilliers « peu satisfaisante » notamment en raison de sanon-accessibilité aux personnes en situation de handicap, des nombreux flux de circulation sur la rue de Crimée et de la faible densité d'habitants qui seraient desservis avant la livraison des aménagements et constructions en projet. • Un parcours plus long et donc un temps de trajet global plus élevé. • La position de l'arrière gare qui « bouche » la vue sur l'entrée de la Petite Ceinture et de l'aménagement paysager récemment ouvert au public. • La position du terminus en cul-de-sac, à la différence de la variante A qui permettrait un prolongement sur le boulevard Macdonald (compatibilité avec le projet de rénovation de la Porte de La Villette) • La construction potentielle de nouveaux locaux d'exploitation sur la voirie.

	Les avantages de la VARIANTE A - BOULEVARD MACDONALD	Les inconvénients de la VARIANTE A - BOULEVARD MACDONALD	Les avantages de la VARIANTE B - RUE GASTON TESSIER	Les inconvénients de la VARIANTE B - RUE GASTON TESSIER
Le budget et le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Le budget moins important que pour la variante B (trajet global moins long, pas de station supplémentaire, moins de carrefours complexes à gérer, etc.). 			<ul style="list-style-type: none"> Le budget global plus élevé (à 20 millions d'euros supplémentaires selon Île-de-France Mobilités : chiffre qui est considéré comme trop optimiste par certains). Une date de mise en service potentiellement plus tardive car des aménagements plus complexes à réaliser.
La circulation et le stationnement		<ul style="list-style-type: none"> Les potentiels impacts sur la circulation automobile dus à la réduction du nombre de voies de circulation sur le boulevard Macdonald. La gestion compliquée du carrefour entre l'avenue de la Porte d'Aubervilliers et le Boulevard Ney/Macdonald, qui est déjà très congestionné (et qui le sera d'autant plus avec la suppression d'une voie de circulation dans chaque sens, même sur un linéaire limité). La suppression de places sur le boulevard Macdonald. 		<ul style="list-style-type: none"> L'impact sur la circulation, notamment sur le haut de la rue de Crimée et sous le pont ferroviaire (secteurs déjà très congestionnés et où les travaux viennent de se terminer) : cette partie du 19^e arrondissement n'a que ce seul passage routier commode à double-sens pour une liaison avec le 18^e arrondissement voisin, et la circulation ne pourra pas être fluide si ce secteur est remis dans sa configuration d'avant travaux. Par ailleurs, le trafic risque d'être reporté sur la rue Curial, qui comporte de nombreux équipements incompatibles avec l'augmentation du flux de voitures. La gestion du carrefour rue de Crimée/rue Gaston Tessier, déjà très congestionné aujourd'hui : le tram, bien que prioritaire, ne pourra pas prendre le virage Gaston Tessier en cas d'immobilisation de véhicules au carrefour, ce qui provoquera des retards et accentuera les nuisances pour les riverains. L'impact sur le stationnement pour les riverains avec la question de l'accès aux parkings souterrains des résidences de la rue Gaston Tessier avec la mise en sens unique de la rue (et le risque de « transgressions » et de l'interdiction de stationnement dans l'espace piéton des rues Colette Magny et Bernard Tétu) et l'impact sur les livraisons des commerces et la collecte des ordures ménagères.
Les nuisances				<ul style="list-style-type: none"> Les nuisances sonores et vibratoires, notamment dues au virage et au freinage à l'arrivée en station, le tram étant « sous les fenêtres » des riverains de la rue. Les nuisances générées par les travaux du prolongement sous le pont SNCF rue de Crimée, qui vont recréer un « goulet d'étranglement » à ce niveau, alors que les travaux récents l'avaient fait disparaître.

Les propositions d'amélioration de la variante A – Boulevard Macdonald

- **Ajouter une station avenue de la Porte d'Aubervilliers** pour garantir une meilleure connexion avec les bus et la station Porte d'Aubervilliers sur le T3b, et dans tous les cas **réfléchir au réaménagement de ce secteur pour garantir les correspondances** entre le T8 et les bus ;
- Mettre en place une **signalétique lumineuse et/ou des feux de circulation** pour la **traversée des voies du T3b** afin d'améliorer la sécurité des cheminements piétons pour les correspondances (l'arrivée du T3b est peu visible du fait de son tracé en « S ») ;
- **Inclure le tunnel de la Petite Ceinture** dans la réflexion sur le réaménagement pour fluidifier les flux de cyclistes.

Les propositions d'amélioration de la variante B – Rue Gaston-Tessier

- Envisager de mettre en place une plateforme mutualisée **entre le tram et le bus**, afin de ne pas dévier la ligne de bus 60 ;
- Étudier la possibilité de **n'installer qu'un seul quai côté RER pour la station de terminus** (qui fonctionnerait pour les deux sens de circulation, à l'image d'Orlyval), afin d'éviter l'abattage des arbres.
- **L'exploitation avec rails et caténaires nécessite un équipement lourd**, et ne permet pas de modifications futures simples de trajet pour s'adapter à des changements de flux : la solution du trolleybus – pneus et caténaires – est proposée, afin de contourner les contraintes imposées par les deux variantes proposées.

Les demandes de variantes supplémentaires

Les propositions suivantes ont notamment été développées dans des contributions sur la carte participative en ligne.

- Les deux propositions de terminus n'étant pas satisfaisantes pour les correspondances à la fois avec le T3b et le RER E, réexaminer la possibilité d'**implanter le terminus entre la station du T3 et la gare du RER, sur le parvis de Rosa-Parks**.
- **Récupérer les voies et le tunnel de la Petite Ceinture à côté du tunnel du T3b**, en perçant l'extrémité des entrepôts du boulevard Ney pour récupérer le faisceau de la Petite Ceinture, afin d'installer le terminus sur le parvis à côté du T3b existant dans la zone fermée SNCF (entre le faisceau de la voie de FRET et les voies du T3b).
- Réfléchir à un aménagement qui permette ensuite un **prolongement sur l'ancien parcours de la Petite Ceinture**, vers la Porte de Vincennes et les Buttes-Chaumont.

Le positionnement des élus

David Belliard, adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie, s'est exprimé lors de l'atelier à Rosa-Parks pour exprimer sa préférence pour la variante A (boulevard Macdonald), qui semble mieux répondre aux enjeux du quartier et des usagers et aux impératifs de préservation du patrimoine arboré.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

Différentes variantes d'implantation du terminus du T8S sur le parvis de la gare Rosa Parks ont été étudiées depuis les études préalables. Le réexamen de cette solution en phase schéma de principe a permis de confirmer, sinon son infaisabilité, sa très grande complexité et son caractère inopportun en regard des flux piétons, actuels et futurs, sur le parvis.

3.3.8 Le fonctionnement du tram

Ce sujet a surtout été évoqué lors des rencontres de proximité à Front Populaire :

- Assurer une **amplitude horaire** de fonctionnement, avec notamment des passages tard le soir ;
- Assurer un **fonctionnement régulier**, avec ponctualité et efficacité ;
- Mettre en place une **signalétique efficace** dans les stations en interconnexion ;
- Assurer la **sécurité** à l'intérieur du tram (l'enjeu du harcèlement sexuel a été évoqué) ;
- Veiller à la **propreté** du tramway ;
- Lors de la balade dans le secteur Franc-Moisin, la question de la **possibilité d'alimenter le tramway par le sol** a été posée.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

L'offre de service du tram (amplitude, fréquence, signalétique, etc.) sera définie lors des phases d'études ultérieures, tenant en compte ces avis exprimés en concertation.

L'alimentation par le sol (APS) est une technologie plus chère et moins fiable que la ligne aérienne de contact (LAC). En Île-de-France le choix est de privilégier un réseau plus long et moins coûteux permettant de desservir au plus grand nombre.

La mise en place d'une alimentation par le sol nécessiterait que tous les trams soient équipés du dispositif d'alimentation par le sol et induirait donc le remplacement intégral du matériel roulant de la ligne âgé de seulement 10 ans, et donc des coûts très élevés.

3.3.9 Le matériel roulant

- **Climatiser** les tramways en cas de canicule.
- Lors de l'atelier à Rosa-Parks, un participant a évoqué le besoin d'**uniformiser les gabarits** des rames entre le T3 et le T8.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

S'agissant d'un prolongement, le projet T8Sud tient compte de l'existant sur le T8 actuel, et notamment des caractéristiques du matériel roulant existant. Le parc tramway d'Île-de-France Mobilités fait néanmoins l'objet de réflexions à l'échelle globale du réseau. Cela pourrait avoir une incidence sur les tramways qui circuleront à terme sur la ligne prolongée.

Tout ce qui concerne l'intérieur des rames sera défini ultérieurement (climatisation, vidéo-surveillance, design, etc.)

3.3.10 Les modes doux

Ce sujet a notamment été évoqué lors de la balade exploratoire et de l'atelier dans le secteur Franc-Moisin, mais également lors des rencontres de proximité à Front-Populaire :

- Favoriser l'intermodalité en prévoyant des **zones de stationnements sécurisés pour les vélos** à proximité des stations ;
- Permettre aux usagers d'**emprunter le tram avec leur vélo** ;
- Veiller à la **sécurité des cyclistes et des piétons** (grâce des trottoirs suffisamment larges) aux abords du tram ;
- De manière générale, les participants considèrent que les **modes doux sont bien pris en compte dans le projet** (la piétonisation rue des Fillettes est notamment très bien accueillie par les participants).

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

La politique d'Île-de-France Mobilité en faveur du développement de l'usage des vélos invite à prévoir a minima 12 places de stationnement vélo au niveau de chaque station. Embarquer des vélos dans les rames de tramways, en particulier aux heures de pointe pose des problèmes de sécurité et de régularité du service.

Le projet T8 sud inclut une réflexion globale sur les continuités cyclables tout le long du tracé. Les études de conception permettront d'affiner les mesures spécifiques pour garantir la sécurité des cyclistes et minimiser les conflits d'usage. À noter que la rue des Fillettes devenant piétonne, le transit cycle est quant à lui dévié sur des rues parallèles.

3.3.11 L'accessibilité

L'accessibilité du tram a été très peu abordée, mais des participants ont tout de même rappelé l'absolue nécessité de veiller à l'accessibilité du tramway pour les PMR.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

L'accessibilité des transports collectifs est un des objectifs majeurs d'Île-de-France Mobilités et elle est au cœur de ses politiques de transport. Cet enjeu fait donc parti des aspects prioritaires du projet et fait l'objet d'une attention particulière. Outre l'accessibilité aux stations et aux rames du T8, l'accessibilité des trottoirs sera assurée, par le biais d'une largeur suffisante et libre d'obstacle, et l'abaissement des trottoirs au droit des traversées piétonnes.

3.4 Les impacts du projet

3.4.1 Les lignes de bus

Ce sujet a été largement évoqué lors de la balade et de l'atelier à Franc-Moisin, où les participants ont constaté très concrètement l'impact du prolongement du T8 sur les itinéraires de bus. Cela a été également abordé à la rencontre de Rosa-Parks, notamment dans les discussions autour de la variante B d'insertion du terminus (voir plus haut). Les participants posent ainsi les questions suivantes :

- Quel sera l'impact exact de l'arrivée du tramway sur les lignes de bus ? Comment seront-elles réorganisées ?
- La réorganisation des itinéraires de bus se fera-t-elle en concertation avec les habitants ?
- Les lignes de bus impactées :
 - Dans le secteur Franc-Moisin : lignes 170, 239 et 253,
 - Dans le secteur Rosa-Paks (en cas de choix de la variante B Gaston-Tessier) : ligne 60 (très structurante : voir plus haut).

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

La réorganisation des services de bus en prévision de l'arrivée du T8S constitue un projet à part entière. À ce stade des études les premières orientations montrent que le tramway « remplacera » la ligne 239 mais que les 11 autres lignes de jour et la ligne noctilien en interface directe avec le tram pourront être maintenues avec quelques modifications d'itinéraires et le repositionnement de certains arrêts.

Le processus sera mené en étroite collaboration avec les collectivités et les opérateurs sur plusieurs années. Il permettra de restructurer le réseau pour favoriser la qualité des correspondances entre les lignes et entre les modes et garantir le maintien d'une desserte fine du territoire pour répondre au mieux à la demande des usagers.

3.4.2 La circulation automobile et le stationnement

Ce sujet a notamment été évoqué lors de la balade exploratoire et de l'atelier dans le secteur Franc-Moisin, mais également dans des contributions sur la carte participative en ligne :

- Des interrogations sur la **gestion des feux de circulation** le long du tracé,
- Des interrogations sur les **incidences des reports de circulation**,
- Des interrogations sur la gestion des flux de circulation et du stationnement les **jours de match** (crainte de stationnements anarchiques).

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

Les études de circulation montrent que l'arrivée du tramway participe largement à réduire la place de la voiture individuelle sur l'ensemble des voiries empruntées. Les reports de circulation concernent essentiellement les axes structurants et le travail mené sur les régulations par feu permettent d'assurer, avec un certain niveau de confiance, le bon écoulement des flux routiers sur l'ensemble du périmètre d'étude.

Le secteur le plus contraint concerne le territoire parisien : les ralentissements et les remontées de file resteront très semblables à ceux constatés actuellement. L'insertion du terminus sur le boulevard Macdonald est celle qui offre les meilleures garanties de maîtrise de cet impact spécifique à ce stade des études.

Le projet T8 Sud participe avec d'autres projets (ligne 15) au renforcement de la desserte du Stade de France par les transports en commun.

3.4.3 Le paysage

Ce sujet a notamment été évoqué lors de la balade exploratoire et de l'atelier dans le secteur Franc-Moisin et celui de Rosa Parks :

- L'importance de **conserver au maximum des espaces plantés, arborés et des surfaces de pleine terre** dans un territoire dans l'ensemble peu végétalisé ;
- Des interrogations concernant la **destruction de jardins publics et de jardins partagés** ;
- Des interrogations sur les **modalités de compensation** :
 - Où les arbres seront-ils replantés ?
 - Avec quelles essences ?
 - Selon quel aménagement paysager ?
 - Avec quelle concertation ?
- La nécessité d'**assurer la compensation dans les quartiers** au plus proche de l'endroit où les arbres auront été abattus ;
- La nécessité de **replanter les arbres avant les travaux**, pour qu'ils puissent pousser avant que les arbres actuels ne soient abattus ;
- Profiter de l'arrivée du tram pour **arborer et végétaliser tout le tracé**.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

Les études préliminaires en phase schéma de principe ont permis de réduire de moitié l'impact du projet sur le patrimoine arboré le long du tracé depuis la concertation préalable : un impact de près de 400 arbres abattus avait été estimé lors des phases d'étude précédentes, cet impact a été ramené à un peu plus de 220 arbres abattus sur la totalité du tracé. Environ 300 arbres sont prévus d'être plantés dans le périmètre immédiat du projet (de façade à façade le long du tracé). Le projet s'accompagne également de mesures de compensation spécifiques qui seront définies en concertation étroite avec le territoire et qui pourront faire l'objet d'échange avec le grand public dans le cadre de l'enquête publique à venir.

À l'instar du tram T8 en service, Île-de-France Mobilités cherche à végétaliser la plateforme du tramway partout où cela sera possible, en évitant les carrefours et les stations. Île-de-France Mobilités évite d'installer du gazon à proximité des stations pour des raisons de sécurité (glissades) et d'entretien (gazon piétiné qui devient de la boue). En revanche, sur les stations en elles-mêmes, un travail de végétalisation peut être envisagé, sous réserve de respecter les contraintes liées à l'exploitation du tramway. Le design des stations n'est à ce stade pas décidé.

3.4.4 Les nuisances

- Des interrogations liées à la **date** et à la **durée des travaux**.
- Les **nuisances générées par les travaux** (circulation, bruit, coupures de wifi) et le besoin de communication claire pendant la période des travaux.
- Les **nuisances sonores** générées par le tram hors période de travaux (lors des freinages et des virages notamment).

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

Les tous premiers travaux correspondront au déplacement des réseaux sous-terrains des concessionnaires qui interviendraient au mieux à partir de 2025.

Les travaux propres à la réalisation du tramway sont prévus sur une période d'environ 4 ans, compte tenu de l'expérience tirée des autres trams franciliens.

Ils feront l'objet d'une planification très fine pour limiter au maximum les nuisances et devront se conformer à une charte chantier définie par Île-de-France Mobilités, et déclinée spécifiquement pour le T8 sud en lien avec une démarche de certification Haute Qualité Environnementale de cette opération.

Une fois mis en service, le T8 fera l'objet d'un suivi régulier par l'exploitant et par Île-de-France Mobilités pour vérifier le niveau sonore lié au tram.

3.4.5 La sécurité

Ce sujet a notamment été évoqué lors des rencontres de proximité à Front-Populaire, mais également lors de la rencontre dans le secteur Franc-Moisin :

- Le risque de **dégradation du calme et de la sécurité** dans les quartiers à cause de l'arrivée du tram (demande d'installer des caméras de surveillance aux stations) ;
- Le besoin de **sécuriser l'aire de jeux située à proximité de la future station de Front-Populaire** ;
- Un point de vigilance sur la gestion de l'**éclairage** autour du tramway.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

À ce stade des études, la vidéo-surveillance dans les rames et les stations du tram n'est pas encore étudiée, elle le sera dans les études ultérieures. Il en est de même pour l'éclairage public autour du tramway.

En ce qui concerne la vidéo-surveillance ou encore l'éclairage des espaces publics, un travail partenarial sera mené avec les futurs gestionnaires de ces équipements sur leur localisation, pertinence, dimensionnement, etc.

3.4.6 L'aménagement urbain

Ce sujet a notamment été évoqué lors des rencontres de proximité à Front-Populaire :

- Le tram pourra avoir pour effet d'**attirer de nouveaux commerces et de dynamiser les quartiers** ;
- Il permettra également de **valoriser les biens immobiliers**, ce qui peut provoquer une **gentrification du quartier** (avec l'augmentation des loyers et l'augmentation des impôts locaux) ;
- La nécessité de veiller à l'**harmonie des quartiers** malgré l'arrivée du tram.

Les éléments de réponse d'Île-de-France Mobilités

Comme tout projet de transport en commun, le projet de tramway T8 sud accompagne le processus de renouvellement urbain, déjà largement à l'œuvre, dans les secteurs desservis. Conformément à la démarche Haute Qualité Environnementale, le projet T8 Sud s'inscrit dans une logique de développement durable. Il contribue à la transformation de la ville sur elle-même en proposant des solutions de mobilités vertueuses, au bénéfice du plus grand nombre.

Outre la performance du tram en termes d'insertion et donc d'exploitation et service offert, une attention particulière sera apportée à la qualité urbaine des aménagements. Des paysagistes et urbanistes constitueront l'équipe de maîtrise d'œuvre pour une insertion harmonieuse du tram dans la ville, et ce en étroite collaboration avec les collectivités concernées.



4.

Les engagements d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage des études du prolongement du tram T8 au Sud, remercie les participants à la concertation. Parmi les avis exprimés et les questions posées qui contribuent à enrichir le projet, Île-de-France Mobilités retient quelques éléments particulièrement pertinents. Sur cette base, Île-de-France Mobilités s'engage à :

- **Retenir** le principe d'insertion de la variante A de terminus à Paris – Rosa-Parks (sur le boulevard Macdonald). Le maître d'ouvrage cherchera à améliorer la lisibilité, la sécurité, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et la qualité des correspondances via le parvis de la gare, en préservant la qualité urbaine de ce dernier.
- **Respecter** la volonté des habitants de n'envisager l'abattage d'arbres et la dégradation du patrimoine arboré que si et seulement si aucune alternative n'est possible et de planter de nouveaux arbres au plus près possible de l'impact, notamment en végétalisant largement le tracé (arbres, plateforme végétalisée, etc.) et en diversifiant le patrimoine paysager (diversité des essences et variété des strates).
- **Porter une attention particulière** à la sécurité des usagers et des riverains le long du tracé (luminosité des stations, vidéosurveillance, signalisation) dans la suite des études.
- **Donner la priorité** aux transports collectifs, notamment les couloirs de bus, et aux mobilités actives et poursuivre le dialogue avec les entités responsables du plan de circulation afin d'aboutir à un partage satisfaisant des différents modes aux abords du tracé. La question du plan de circulation des bus sera particulièrement importante, cet enjeu ayant été abordé à de nombreuses reprises par les participants lors de la concertation continue.
- **Dimensionner** l'offre de stationnement vélo au plus près des attentes des usagers et articuler soigneusement le projet avec le réseau Vélo Île-de-France.



5. Annexes