

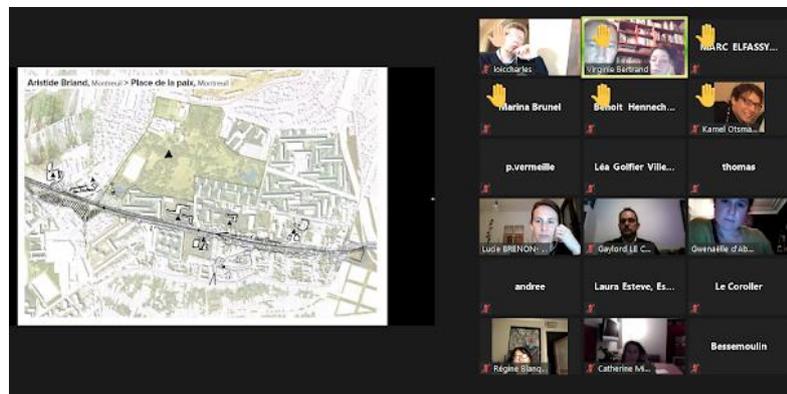
Compte-rendu de l'atelier grand public - 25 mars 2021

Intervenant·es

- **Est Ensemble** : Gaylord Le Chequer (Conseiller délégué d'Est Ensemble, chargé du Faubourg et de l'aménagement des abords du T1, Premier Adjoint de Montreuil, délégué à la ville résiliente, à l'urbanisme, aux espaces publics, aux grands travaux de transports et à la protection des Murs-à-pêches), Ludivine Carlier et Laura Esteve (Direction de l'aménagement et des déplacements)
- **Groupe d'étude** :
 - Agence Coloco : Estelle Pardon (paysagiste) et Nicolas Bonnenfant (paysagiste),
 - Agence Ville Ouverte : Gwenaëlle d'Aboville (urbaniste), Elsa Rescan (ingénieure urbaniste), Lucie Brenon (architecte urbaniste), Léa Golfier (urbaniste)

Des élu·es et agent·es des villes de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil étaient également présent·es.

Environ une centaine de personnes ont participé en visioconférence à cet atelier d'approfondissement du diagnostic. La réunion s'est tenue en séance plénière de 18 h 30 à 20 h 00 avec tout·es les participant·es, puis en trois sous-groupes détaillant plus précisément les enjeux et attentes sur les trois communes.



Contexte et objectifs de l'atelier

L'atelier d'approfondissement du diagnostic fait suite à un diagnostic en marchant réalisé avec les élu·es, les services et les partenaires de l'étude, le 1^{er} février, ainsi qu'à plusieurs temps de concertation avec des habitant·es :

- Randonnées exploratoires – Samedi 13 mars – 62 participant·es – 5 parcours sur les 3 communes
- Réunion d'échange avec les membres de conseils de quartier de Noisy-le-Sec – jeudi 4 mars
- Réunion d'échange avec les membres de conseils de quartier de Montreuil – jeudi 11 février

L'atelier du 25 mars visait à :

- Présenter les objectifs de cette étude
- Partager les premiers éléments de diagnostic sensible recueillis par l'équipe et les enrichir
- Répondre aux questions et échanger

Le support de présentation projeté est disponible sur la page : <https://www.est-ensemble.fr/etudeT1>

Ce compte-rendu est établi par Ville Ouverte, en charge de la concertation.

PRESENTATION EN PLENIERE

Mot d'accueil de Gaylord Le Chéquer

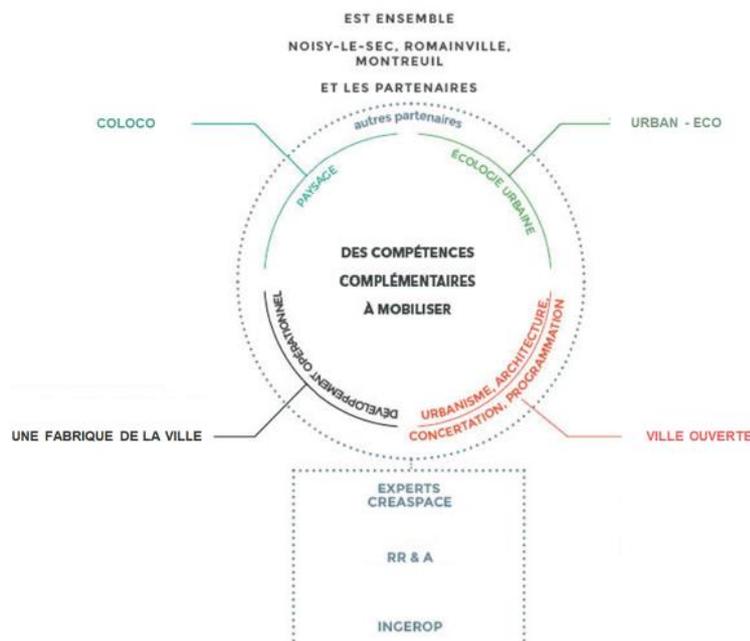
M. Le Chequer, en tant que conseiller délégué d'Est Ensemble au Faubourg et à l'aménagement aux abords du T1, introduit la séance et remercie les participant·es. Il présente d'abord ses excuses à celles et ceux inscrit·es à la rando T1 qui n'ont pas pu y participer en raison du protocole sanitaire qui limite les regroupements. Il rappelle que d'autres temps de concertation et de partage auront lieu dans le cadre de l'étude. Il précise que les élu·es sont à la disposition du public pour répondre aux questions et poursuivre la participation.

M. Le Chequer explique que c'est une étude co-pilotée par Est Ensemble et par les trois communes de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil.

« Mener un travail entre les trois villes est essentiel pour faire un projet cohérent. »

Présentation de l'équipe retenue pour l'étude urbaine concertée

La mission d'étude concertée sur les abords du tramway est menée par une équipe pluridisciplinaire, qui rassemble des compétences répondant aux ambitions d'aménagement durable et de concertation portées par la maîtrise d'ouvrage.



La mission d'étude urbaine doit permettre de proposer une définition d'un projet urbain aux abords du T1, à travers un plan guide et une déclinaison opérationnelle. La maîtrise d'ouvrage souhaite penser l'étude selon un périmètre plus large que les seuls emprises foncières libérées par le projet de transport, afin de garantir une insertion urbaine et une programmation optimale, en lien avec les territoires environnants.

A la suite des premiers échanges et temps de concertation, une cartographie dessinée du territoire a été réalisée spécialement pour cette étude de façon à s'approprier collectivement le territoire desservi par le prolongement du tramway :

Récits de parcours

L'équipe présente une restitution des randonnées exploratoires afin que toutes et tous puissent comprendre ce qui « a été vu et entendu » lors de chaque parcours. Cette première ébauche de diagnostic présente les constats et les éléments signifiants du territoire, les enjeux forts, ainsi que les premières envies esquissées par les participant·es dans le cadre du projet. Les éléments ci-dessous sont une synthèse non exhaustive. La présentation complète est disponible en ligne.

Récit de parcours de la gare de Noisy-le-Sec à la place Carnot / les éléments saillants¹

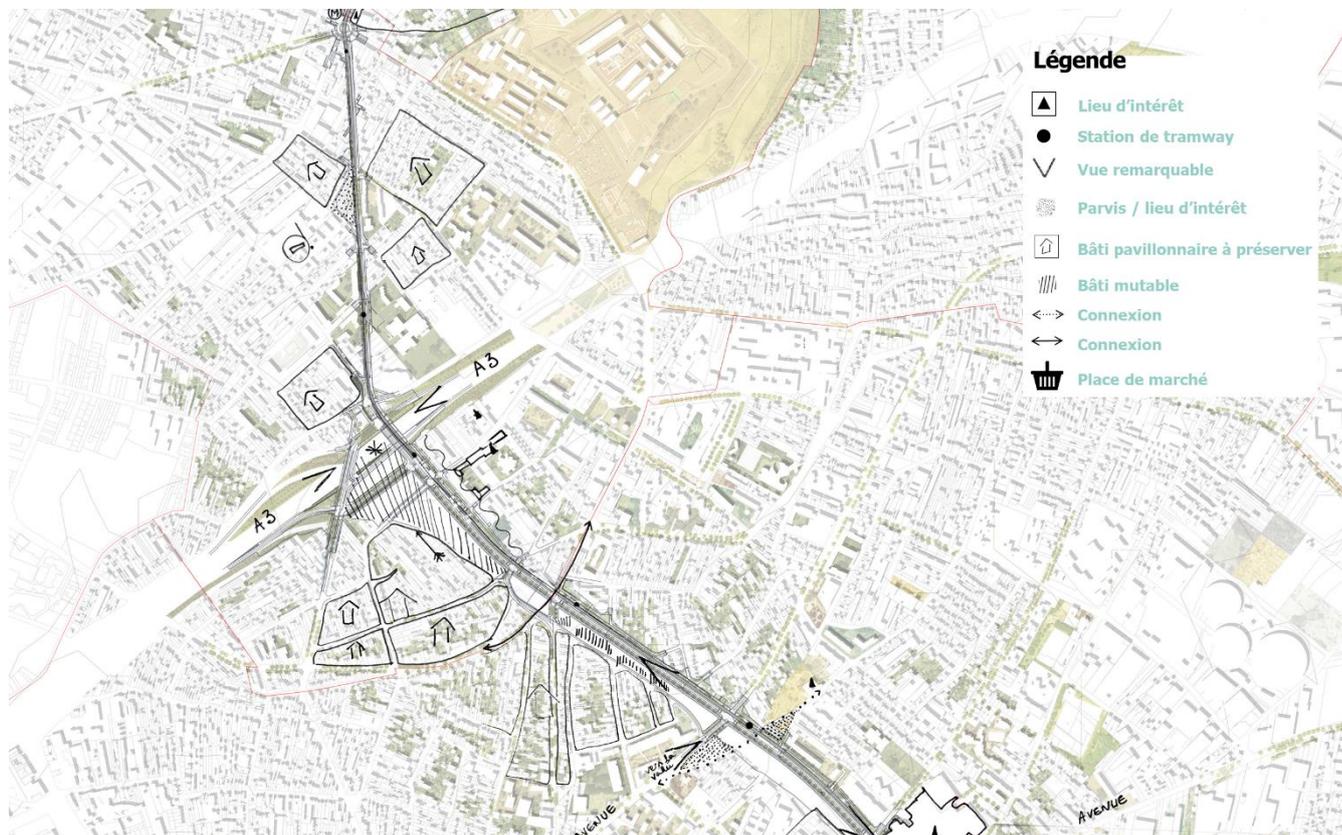


- Des inquiétudes sur le devenir de la place du marché et sur le fonctionnement de la rue J. Jaurès piétonnisée
- Un questionnement sur l'aménagement des parvis des équipements publics qui pourront accrocher le tramway (médiathèque, théâtre)
- La place Jeanne d'Arc peut être considérée comme le « cœur de ville »
- Des façades qui racontent l'histoire de Noisy (typologies architecturales liées à l'histoire agricole), comme rue Hélène
- La parcelle de la station de lavage est considérée comme constructible
- Une interrogation sur le devenir de la statue de la Vierge située au carrefour du même nom
- La présence de grands parcs, comme le stade Huvier

¹ Les cartographies présentées ont été réalisées par le groupement suite aux marches exploratoires. Elles constituent une annotation sensible de la matière recueillie auprès des participant·es. Ce sont donc des documents de travail qui ont été partagés.

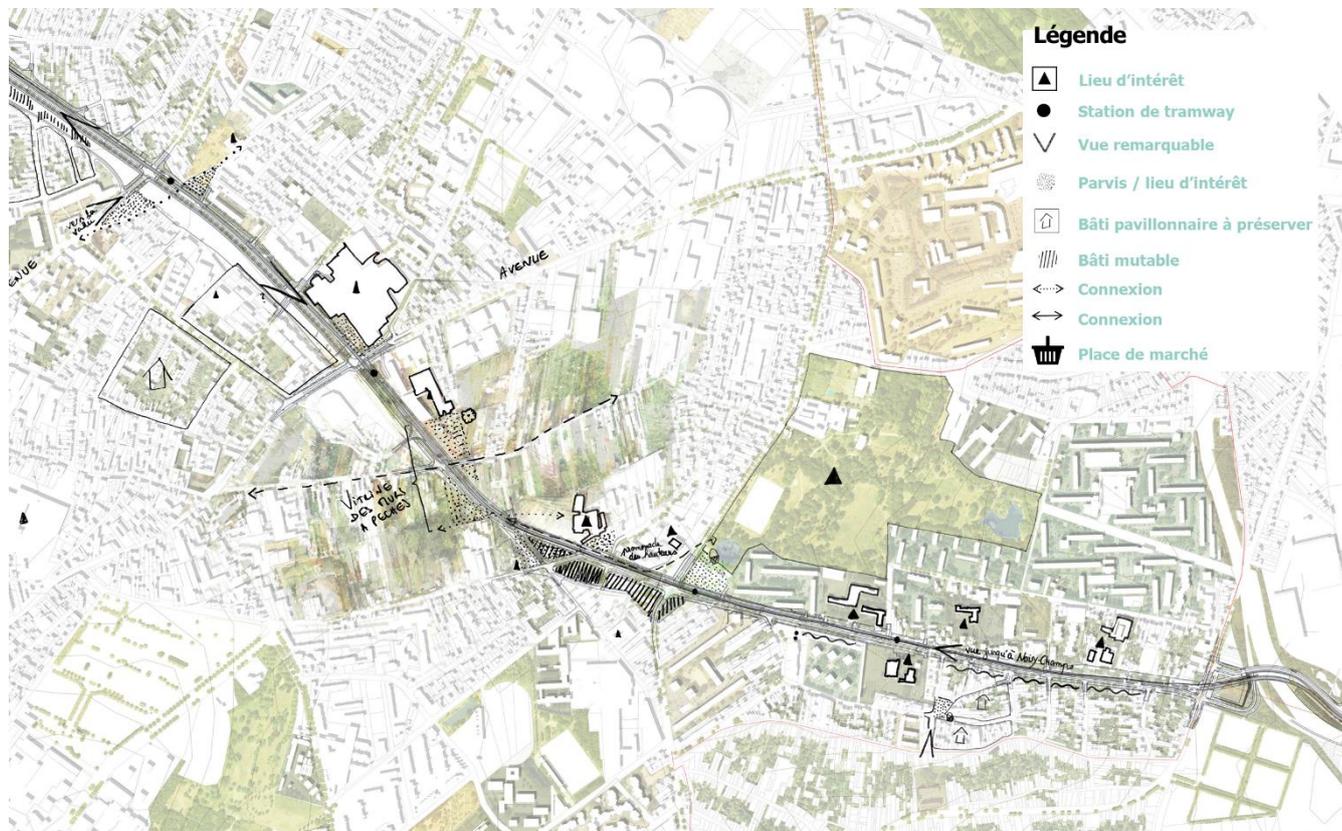
- Une alerte à ne pas générer une densification qui « défigure » : le parcellaire de la rue Anatole France et le gabarit des maisons individuelles qui ouvrent des vues vers le Fort de Noisy constituent un patrimoine urbain à préserver.

De la place Carnot à Aristide Briand / les éléments saillants



- Des espaces très différents entre des sentes, des rues pavillonnaires calmes, et des lieux de grands de travaux d'infrastructure (Place Carnot, ...)
- Un manque d'espaces verts, un besoin d'améliorer l'existant et d'aménager de petits coins de verdure
- Beaucoup de logements ont été construits récemment, il est jugé dommage de ne pas avoir gardé davantage les cités ouvrières
- Il existe désormais de forts contrastes entre des bâtiments hauts et des pavillons
- Il existe de fortes attentes de pouvoir traverser l'autoroute
- L'architecture de l'école Fraternité est appréciée, l'école pourrait être rendue plus visible
- La topographie dégage à certains endroits des vues très lointaines
- Les impasses aux abords de l'ancienne autoroute sont problématiques (squat, vandalisme)
- Les espaces délaissés aux abords de l'autoroute pourraient accueillir un skate park
- Il est noté un manque de stationnement aux abords de l'ancienne autoroute
- Un manque de commerces est déploré au sud de l'autoroute
- Une attente de maintien des marchés est exprimée

D'Aristide Briand à la place de la Paix / les éléments saillants



- Un besoin d'espaces verts
- Un souhait de retrouver des lieux de vie et de rassemblement, des places ouvertes, des lieux de convivialité
- Mozinor est un lieu symbolique, qui suscite des idées d'appropriation, et qui pourrait devenir un lieu d'échange entre les petits artisans et les entreprises, accueillir une cantine ouverte sur le quartier pour les travailleurs comme pour les habitant·es
- Une attente de création d'une coulée verte aux abords du futur tram : ce tronçon peut devenir la « balade du dimanche »
- Les Murs-à-pêches suscitent beaucoup d'attentes, mais ils peuvent se transformer en dépotoir s'il n'y a pas d'usages, il est important de penser leur valorisation/accessibilité
- Des questionnements sur le devenir des rues traversantes, qui coupent le tram
- Un besoin de clarifier la place des piétons sur la place des Ruffins, qui est un lieu de convergence des quartiers
- Un souhait de préserver la diversité des architectures
- Une interrogation sur la gestion du stationnement : l'idée de parkings relais convertibles à terme, comportant des services en rez-de-Chaussée

Présentation des enjeux du projet et des « règles du jeu »

L'équipe souhaite mener cette étude en se fixant des « règles du jeu » sur la manière de penser ce territoire et son évolution. Ces règles sont partagées par la maîtrise d'ouvrage et guideront le travail de l'équipe tout au long de l'étude. Celles-ci ont été partagées aux participant·es à l'atelier, afin d'en débattre, de les enrichir, de les valider, et de poursuivre l'étude et la concertation sur une base partagée. Les règles proposées sont les suivantes :

- Aménager d'abord pour les habitant·es déjà présent·es
- Planter d'abord, bâtir parfois
- Renaturer
- Offrir du plaisir à vivre ensemble
- (Re)produire en ville

Des participant·es ont souhaité compléter et préciser ces règles, évoquant les sujets suivants :

- Penser la ville pour les enfants
- Favoriser la ville marchable

« J'aimerais qu'on rajoute de prendre en compte les enfants, de leur permettre de se déplacer en sécurité »

- Penser la ville pour les jeunes

« On pourrait développer des espaces ouverts aux jeunes, leur offrir des aménagements ou des activités. Il faut penser à nos jeunes de 15-25 ans ! La place de la culture et des associations est primordiale. Elle est aujourd'hui très inégale sur le territoire ! »

- Développer les intermodalités

« Comment accède-t-on au tramway depuis les quartiers environnants et depuis les autres nœuds de transport en commun ? Il s'agit d'améliorer les connexions entre les différentes mobilités et pour accéder au tramway. »

- Faire lien, entre les habitant.es, et faire lien de nature

« Renouer les bouts de rue qui ont été coupées par l'autoroute pour améliorer les communications entre quartiers » ; « Une règle qui semble absente est la notion de lien, notamment environnemental »

« Où est le lien par les habitant·es ? et par la nature ? Un tram, moins que par une autoroute, c'est une ligne qui sépare, ... Quelles techniques pour que cette séparation soit moins dense pour de l'urbain ? »

Gaylord Le Chéquer : La trame verte et bleue est intégrée dans le dossier, le tramway doit favoriser la continuité des espaces naturels.

- Préciser le cadre et les contraintes financières du projet

« C'est important de connaître le cadre, de ne pas partir d'une page blanche car le Département aura des attentes ! » ; « Le Département a la maîtrise foncière et le Préfet a son mot à dire... »

« Par rapport aux contraintes que vous avez, quels enjeux y a-t-il en termes de génération de recettes car les espaces verts doivent être financés ... Y a-t-il déjà des contraintes, est-ce que des recettes sont souhaitées par le Département pour financer l'infrastructure par exemple ? »

REMARQUES ET QUESTIONS EN PLENIERE

Les questions et réponses posées à l'oral ou via le chat sont ici rassemblées et synthétisées de façon thématique.

Concertation

Des habitant·es indiquent qu'il n'y a pas eu de communication sur cet atelier à destination des conseils de quartier.

Les membres de certains conseils de quartier indiquent avoir envoyé des messages et distribué des flyers dans les boîtes aux lettres. Est Ensemble indique avoir mis en place un espace multimédia dédié à l'étude et au projet sur son site (<https://www.est-ensemble.fr/etudeT1>), affiché des affiches, envoyé un mail à la liste de contact des habitants, publié les informations sur les réseaux sociaux d'Est Ensemble.

Comment avez-vous sélectionné les six personnes par groupe qui participaient aux randonnées ?

Les premiers inscrit·es par date ont été sélectionnés, en excluant les agent·es des collectivités ainsi que les élu·es qui pouvaient par ailleurs obtenir de l'information et alimenter l'étude par le biais d'instances de travail internes, et en limitant à 2 personnes par foyer, afin de constituer des groupes de maximum 6 personnes et de respecter les règles sanitaires.

Est-ce qu'il y aura d'autres « balades découvertes » ?

Il y aura de nouveaux temps de concertation aux différentes étapes du projet. En fonction des sujets à aborder ce pourra être un atelier, une balade...

Allons-nous recevoir la présentation ou peut-on y accéder ultérieurement ?

La présentation sera diffusée en même temps que le compte-rendu, sur la page d'Est Ensemble dédiée à l'étude : <https://www.est-ensemble.fr/etudeT1>

Des habitant·es sollicitent l'organisation d'une autre promenade, de la gare de Noisy au pont de Bondy, afin de tirer les leçons du passage du tramway et des aménagements existants. L'équipe indique que cette demande a été également formulée lors de la randonnée du 13 mars, et qu'elle y est favorable. Elle invite les participant·es à solliciter la Ville de Noisy-le-Sec pour la mise en place de cette balade.

Cadre et périmètre de l'étude

Quel est le périmètre de l'étude ?

L'étude va jusqu'à Val-de-Fontenay. Il s'agit de s'intéresser aux quartiers impactés par le passage du tramway et non pas seulement aux emprises foncières libres appelés les « délaissés ».

Est-ce que vous allez présenter les parcelles des délaissés et le foncier du département, et les projets déjà en cours ? Avez-vous des chiffres sur les emprises libérées par l'A86 ?

Les emprises des délaissés que nous comptabilisons aujourd'hui sont d'un peu moins de 5000 m² à Noisy-le-Sec et environ 3.5 ha pour Romainville et 3.5 ha pour Montreuil. Une carte représentant ces emprises est en cours de constitution.

Financement du projet et leviers des collectivités

Dans les contraintes de définition des enjeux, quelle contrainte y a-t-il pour la génération de recettes ?

Y a-t-il déjà un montage en termes d'opération ? Comment les orientations seront-elles prises en charge par les villes ?

Il est important de parler d'argent. Dans le groupement d'études, l'agence *Une Fabrique de la ville* est chargée d'étudier finement le chiffrage des opérations et d'identifier des montages de projet. Les données économiques et opérationnelles qui seront portées à notre connaissance ou envisagées dans le cadre du projet seront partagées en concertation.

Gaylord Le Chequer : Le Département gère le financement de l'opération avec ses fonciers. Les Villes négocient à travers notamment la règle d'urbanisme qui s'applique.

Habitat, formes urbaines, densité

Beaucoup d'inquiétudes sont exprimées à l'oral ou dans le chat concernant les projets du Département, qui a la maîtrise foncière des délaissés, et sur la « densification »

Les franges délaissées sont propriété du Département. La ville peut-elle interdire la vente de ces franges délaissées ?

Merci de pas tout vendre aux promoteurs !

Quel retour faites-vous des densifications résidentielles aux abords de l'autoroute ?

Gaylord Le Chequer : Dans cette étude, nous souhaitons concerter autour des enjeux, partager les cartographies, définir collectivement le périmètre d'étude, et ouvrir largement la réflexion. Ensuite, nous irons confronter nos idées avec l'ensemble des données qui sont sur la table. Une des données c'est « est-ce qu'on va vendre aux promoteurs ? ». La Ville de Montreuil n'a rien à vendre. Il y a en revanche des propriétaires fonciers, notamment dans des quartiers pavillonnaires qui sont sur nos trois villes, donc il nous faut définir notre ambition. Est-ce que nous souhaitons conserver ces quartiers pavillonnaires et alors nous pouvons élaborer des règles d'urbanisme pour préserver ces quartiers pavillonnaires ? Ou bien est-ce qu'au contraire on souhaite permettre la construction d'immeubles de neuf étages ? Cette alternative peut paraître provocatrice mais en 2008 et 2010 des études ont envisagé des constructions de type R+7 le long du tramway. Ce n'est absolument pas l'orientation d'Est Ensemble et des communes. Nous souhaitons au contraire donner des règles contraignantes à inscrire au Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Sur la question du montage, il va falloir organiser des échanges avec le Département sur la façon dont il envisage l'avenir de ces parcelles.

Est Ensemble reste bien compétent en matière d'aménagement et de Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). Bien que le Département soit propriétaire foncier, rien ne pourra être fait avant l'évolution des règles du PLUi.

Est-Ensemble a établi un périmètre d'étude (périmètre de prise en considération d'un projet d'aménagement), plus large que les délaissés, qui permet d'appliquer un « sursis à statuer ». Ce périmètre, permet de différer dans le temps la réponse à apporter à une demande d'autorisation d'urbanisme, comme un Permis de Construire, le temps de définir les orientations d'évolution du secteur et d'adapter les règles du PLUi. Ce périmètre s'applique sur les trois villes. Adopté par le conseil de territoire, il permet donc de bloquer les projets au sein de ce périmètre pour attendre les conclusions de l'étude et mener un projet cohérent.

[> Voir l'annexe en fin de document « Périmètre de prise en considération du projet d'aménagement « abords du prolongement du tramway T1 » sur les communes de Montreuil, Noisy-le-Sec et Romainville en fin de document.](#)

Quels pouvoirs d'urbanisme réglementaires sont laissés à la commune de Romainville ?

Gaylord Le Chequer : Personne ne décidera à la place de Romainville, le PLUi est d'abord validé par les habitants et le conseil municipal avant le passage en conseil territorial.

Aménagement et équipements

Qu'en est-il du site EIF ?

Gaylord Le Chequer : le projet de l'appel à projets Inventons la métropole est abandonné. L'avenir du site EIF est réinterrogé dans le cadre de la présente étude, excluant la construction de logements telle qu'initialement prévue. Sur la frange des Murs à Pêches de Mozinor jusqu'à EIF il n'y aura pas de constructions. EIF est classé au titre du patrimoine industriel et le site pourra à terme être réhabilité. Le coût de la dépollution demeure très élevé.

Entre Rue de Rosny et Romainville, il y a une problématique entre le maintien du tissu économique et un aménagement agréable. Un tissu économique s'était développé autour de l'A186. Comment le préserver ?

La zone Mozinor - haut de rue de Rosny a déjà changé suite à la suppression de l'A186. Des poids lourds sont désormais présents dans des zones résidentielles...

Ce sont des questions qui sont étudiées dans le cadre de l'étude, notamment pour éviter que les sites d'activité économique ne mutent en logement. Un travail spécifique est réalisé avec un bureau d'études économiques. L'A186 facilitait la vie pour les activités avec des camions ou des camionnettes, il faut accompagner un changement de paradigme.

Une demande de mixité programmatique (diversité d'activités) est exprimée. Un résident du quartier des Ramenas propose de créer une halle couverte avec marché et possibilité d'usages multiples.

Si on parle logement, il faut aussi parler travail, espaces publics et services publics. La population du quartier [Ramenas] est en baisse, ce qui traduit un malaise...

Mobilité et stationnement

Quelles sont les pistes envisagées pour améliorer les transports en commun en dehors du tram, notamment le bus 129 qui est saturé ? [ligne de la Porte des Lilas à la Mairie de Montreuil]

Gaylord Le Chequer : Île-de-France Mobilités et la RATP prévoient de modifier le réseau de bus en prévision de l'arrivée du tram.

Alain Fabre (ADUTEAC, Association de Défense des Usagers des Transports en Commun Séquano-Dyonisien) : les lignes de bus 129, 76, 116 et 124 vont arriver sur le territoire Boissière-Acacias et hôpital à l'horizon 2024.

La gestion du stationnement inquiète les habitants, elle devrait trouver des solutions spécifiques grâce au projet, que ce soit pour le stationnement résidentiel ou pour les personnes venant emprunter le tramway.

« Sur ce trajet, des parkings vont être supprimés. Des gens viendront prendre le tram en voiture car ils habitent loin ... » ; « Les parkings supprimés le long de l'A186, comment les remplacer ? »

« L'idée du parking silo est géniale : peu d'emprise au sol, sur plusieurs niveaux, c'est la meilleure solution pour ceux qui n'ont pas de place. »

Espaces verts

Une forte demande en espaces verts est exprimée.

■

Merci pour vos belles idées, que je partage, de conserver les pavillons, de créer des liens avec les parcs, les places, etc.

A Romainville, il y a des habitations et du tissu productif de moindre qualité. Et un gros besoin en espaces verts ...

Conserver les grands arbres, si possible pour la diversité et éviter des avenues standards sans caractère.

Il n'y a pas de lien de biodiversité identifié entre le parc Montreau, la partie haute des Murs à Pêches et la partie basse ?

Des habitant.es précisent que des arbres ont été déplantés entre la rue de Rosny et Aristide Briand, dans le cadre du projet du tramway, et qu'ils souffrent désormais de la chaleur. Ils interrogent la cohérence d'une infrastructure de transport en commun qui entraînerait une perte de végétation. Ils demandent qu'un comptage soit réalisé à l'échelle du projet pour veiller ensuite à replanter, tout en pointant l'absence d'équivalence entre un jeune arbre et un vieil arbre.

Il semblerait que la RATP ait jugé problématique que les arbres à haut développement fassent des feuilles sur les rails. Un cerisier du japon, en termes de biodiversité, d'ombrage, de corridor, c'est beau dans un dessin... mais si le bilan des arbres compte les petits arbres à la place des grands c'est problématique.

On sait ce qu'on a perdu niveau arbres... le projet devra en tenir compte.

Echanges en sous-groupe - Noisy-le-Sec

Cette deuxième partie de réunion, consacrée au secteur de la gare RER de Noisy-le-Sec à la place Carnot de Romainville a rassemblé environ 15 habitant·es, élu·es et agent·es de Noisy et d'Est Ensemble.

Périmètre et cadre de l'étude

Un habitant du Petit Noisy rappelle que les habitant·es s'y considèrent « délaissés » et qu'ils souhaiteraient qu'une randonnée exploratoire sur le tronçon Noisy gare > canal/RN3 soit organisée, afin de tirer un retour d'expérience d'aménagements précédents du tramway. L'intégration de ce secteur dans le périmètre de l'étude et du projet est également demandée.

*« Le Tronçon- Pont de Bondy-Gare de Noisy est un bon « **contre-exemple** » d'une rue traversée par le tramway et qu'il ne faut surtout pas reproduire ! »*

Une personne se demande comment l'étude va « pousser » le Conseil Départemental 93 à réaliser des aménagements, puisque c'est lui qui possède le foncier des parcelles dites « délaissées ».

> La Ville et Est Ensemble expliquent que c'est la réglementation qui contraindra les projets possibles, notamment par la modification du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi). Par exemple, la Ville de Noisy-le-Sec a déjà fait inscrire un « emplacement réservé » sur la parcelle de la station *Lavauto*, qui ne pourra être utilisée que pour faire un équipement public.

> Les urbanistes précisent que si les collectivités veulent « pousser » des projets auprès du Département et dans la modification du PLUi, il faut les affiner, faire émerger des idées solides à partir desquelles négocier.

Information et concertation

Les habitant·es, en particulier un membre du conseil de quartier du Petit Noisy, ont exprimé un souhait d'information complète et rapide sur les aménagements et projets en cours sur le territoire de Noisy. Cela permettrait aux habitant·es de comprendre et de contribuer, et de mieux se préparer à des bouleversements urbains (aménagement) ou à des modifications de vie quotidienne (déviation de bus, ...). D'autres habitant·es précisent que s'ils ont accès à des informations, ils pourront les relayer à des voisin·es, ami·es et démultiplier l'information et la concertation.

« Pourquoi n'y a-t-il pas de Maison du projet rassemblant les grands projets (pôle gare, T1, Cœur de Ville...), où chacun pourrait venir chercher des informations sur les sujets qui le questionnent ? »

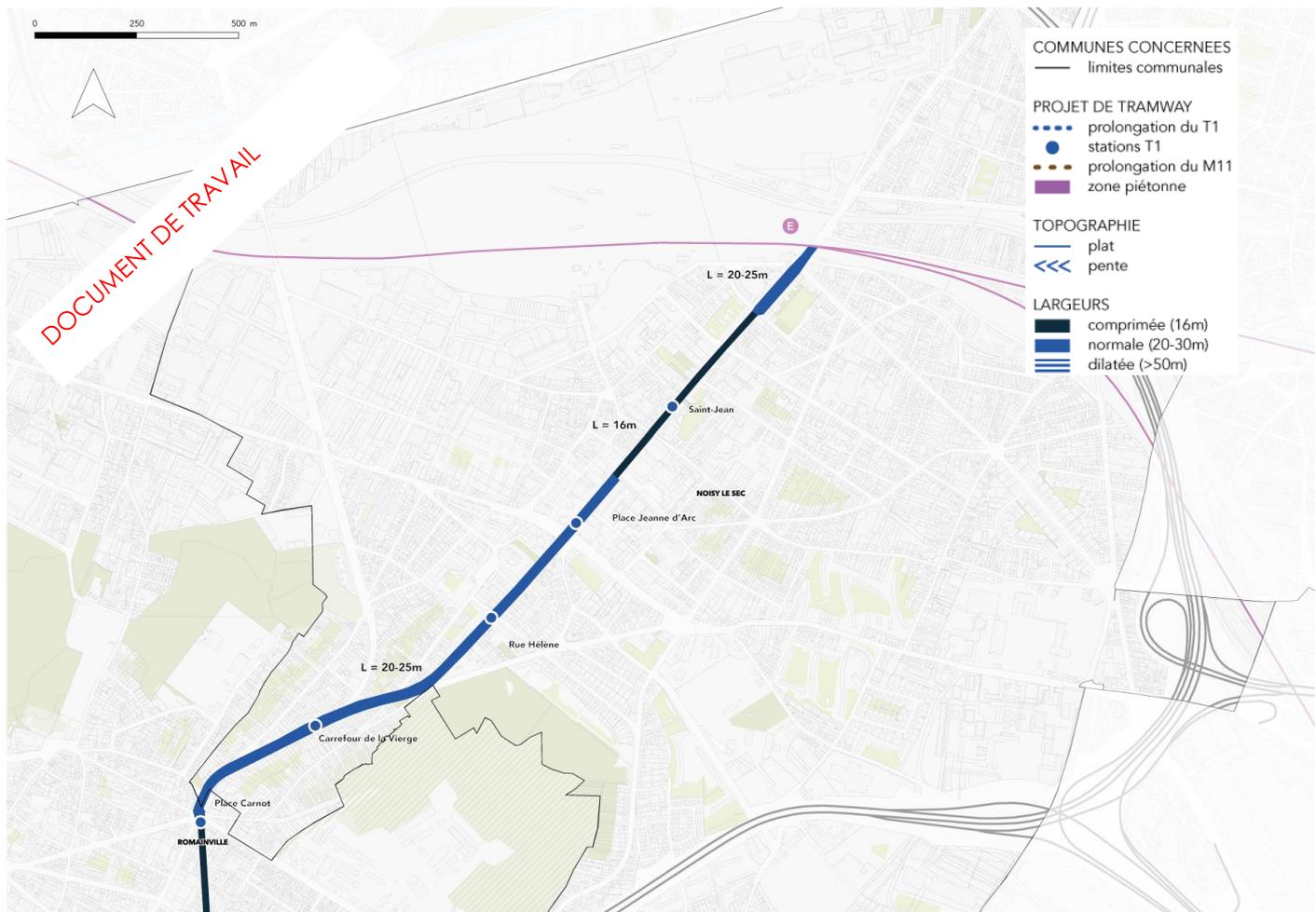
> La Ville explique qu'elle ne peut pas seule assumer une maison « multiprojets » car elle n'aura pas la capacité de l'animer ou d'apporter toutes les informations attendues. Elle va réfléchir à la façon de donner accès aux informations et de dialoguer avec les habitant·es : page internet, groupe de travail, ... ?

Projet du tramway

Plusieurs questions sont revenues sur la nature des aménagements du tramway. La Ville et Est Ensemble ont présenté un état de leurs connaissances sur ces sujets, rappelant que c'est le Département qui a la maîtrise d'ouvrage de ce projet. Les élu·es locaux l'ont sollicité afin d'obtenir les réponses et de présenter le projet du tram de manière plus complète aux habitant·es.

- Quelle est l'emprise du tramway ?

> Les informations connues du groupement à ce stade permettent de présenter les largeurs suivantes sur le tracé, de façade à façade. Cela ne représente pas l'emprise du tramway, mais la largeur de la rue dans laquelle il passera :



- Quels sont les aménagements prévus ?
- Quelle place est laissée aux piétons, au trottoir, au mobilier urbain (assises), aux arbres dans la rue Jean Jaurès demain piétonnisée ?

> Sur la rue Jean Jaurès, les services et élus précisent les éléments dont ils ont connaissance à ce stade :

- une plateforme du tramway de 7 à 8 m, le reste de la rue laissé libre aux piétons ;
- les véhicules autorisés (secours, services,...) circuleront sur la plateforme du tram ;
- la rue aura le statut d'une aire piétonne : les piétons et cyclistes seront prioritaires, mais elle pourra être circulée par les services, secours, riverain-es.

« Comment limiter la circulation des voitures individuelles ? Les gens se permettront d'emprunter la rue quand même ... »

« Quelle sera la zone d'expression en termes de mobilier, d'ambiances, de pénétration de la piétonnisation... quelle couture pour ne pas créer un effet canyon avec cette rue étroite et le tram au milieu ? »

- Quelle sera l'interface avec la place Jean Coquelin (place de la gare RER) ?

> Sur la place de la gare, les services et élus précisent qu'à ce stade, les aménagements dont ils ont connaissance consisteront à déplacer le quai du tram pour le rapprocher de la gare, et que deux voies seront rassemblées. Aujourd'hui la gare est engorgée car tout le flux arrive par en haut. C'est un sujet à affiner pour réorganiser des mobilités plus fluides.

> Concernant le réseau de bus,

- la ligne 143 sera maintenue,
- la ligne 105 sera supprimée car elle suit le même tracé que le futur tram,
- la ligne 545 sera remplacée par la ligne 245 qui rejoindra Pantin par l'avenue de Bobigny.

« Il faudrait mettre en place des micros-navettes qui permettraient de desservir les petites rues et perpendiculaires, aller au-delà de la desserte permise par le tramway, et relier les quartiers au tram. »

Les habitants ont également signalé des difficultés sur le secteur Avenue de Verdun/Rue de La gare (derrière la gare de Noisy) : dangerosité du carrefour et du croisement des voitures.

Urbanité

Dans ce secteur dense et présentant peu de « délaissés », il s'agit de tricoter dans les espaces étroits et travailler les coutures avec les rues perpendiculaires.

Le tramway représente un enjeu de desserte et de mise en connexion entre les différents services publics. Comment ces nouvelles connexions pourraient-elles être rendues perceptibles aux futurs usagers ?

Le nouvel aménagement rue Bouquet (vers le conservatoire) a été réalisé dans le cadre du projet Cœur de Ville. En revanche le revêtement en stabilisé génère beaucoup de poussières.

Paysage

Les habitants attendent de ce projet un verdissement des espaces. Certains précisent qu'il ne faut pas reproduire ce qui a été réalisé sur le tronçon Pont Bondy – Noisy gare : absence d'arbres, peu de commerces...

« Notre commune manque vraiment d'espaces verts ! »

Programmation

Un membre de conseil de quartier rappelle que le secteur pâtit d'un véritable manque de services médicaux, et se demande si le projet ne serait pas l'occasion « d'intégrer des petits services médicaux de proximité au pied des immeubles ? ».

Echanges en groupe - Romainville

Cette deuxième partie de réunion, consacrée au secteur de la place Carnot de Romainville et la rue Aristide Briand a rassemblé environ 15 participant·es.

Place Carnot

La place Carnot est davantage perçue comme un aménagement routier que comme une « place » : elle est exclusivement minérale et aménagée en rond-point. Sa traversée est difficile pour les piéton·nes : il est nécessaire de circuler sur une étroite bande discontinue pour en faire le tour ou prendre le risque de traverser les voies routières. Cette situation est jugée regrettable car cette place est « mythique » : le cinéma Le Trianon, ainsi que des cafés et commerces, sont présents sur la place. Toutefois, elle est admise comme un « mal nécessaire » permettant la circulation des véhicules.

Les participant·es se demandent si les dimensions de la place permettraient de l'aménager différemment, sans nuire à la circulation (notamment du bus 322), tout en apportant davantage de verdure et de place pour les piéton·nes.

Ville Ouverte et Coloco précisent que l'arrivée du tram va en effet permettre un réaménagement de la place tenant compte de ces enjeux.

Plan de circulation, boulevard Henri Barbusse et traversée de l'autoroute

Le futur aménagement du boulevard Henri Barbusse fait l'objet d'inquiétudes : le trafic est déjà dense aux heures de pointes et l'arrivée du tramway est considérée comme une gêne supplémentaire. La question du report du trafic est soulevée mais les informations sont encore manquantes. Par ailleurs, la proximité immédiate d'équipements scolaires (deux écoles élémentaires et un collège) avec les voies du tramway interroge sur les aménagements à concevoir pour assurer la sécurité des enfants. Les participant·es s'interrogent aussi sur la manière dont les circulations à pied, à vélo, en voiture, en bus seront réorganisées de part et d'autre de l'autoroute A3. Ville Ouverte et Coloco précisent qu'un nouveau pont est en cours de construction pour le passage du tramway, des piéton·nes et des cyclistes, dans la continuité de la rue du Général Gallieni. Le pont du Boulevard Edouard Branly sera conservé.

A noter que le pont routier et l'autoroute devraient connaître une interruption de circulation pendant quelques jours à l'été 2021, lors de la démolition du dernier morceau de bretelle d'autoroute.

Les informations reçues sont encore incomplètes quant au plan de circulation sur les axes voisins et sur les voies d'accès à l'autoroute. Les derniers documents disponibles datent de 2014. Les participant·es font part de leurs inquiétudes quant à l'impact sur la circulation routière aux abords de l'A3 et la Ville de Romainville exprime son désaccord quant aux propositions actuellement envisagées par le Département.

Secteur de l'échangeur

Les participant·es évoquent les nombreuses études et propositions déjà menées sur le secteur de l'échangeur et s'interrogent sur l'état d'avancement et de validation de ces études. En particulier, l'hypothèse d'implantation d'une zone logistique du dernier kilomètre, proposée dans une étude antérieure, suscite des inquiétudes. Les participants craignent que cela n'entraîne des passages de camions dans les petites rues résidentielles voisines.

Coloco précise que la Ville de Romainville a souhaité que les études sur ce secteur soient reprises « de zéro », tout en tenant compte des points forts et des points faibles des études antérieures.

Les participant·es s'accordent sur le fait que les emprises libérées par la démolition de l'échangeur présentent un fort potentiel d'aménagement ainsi qu'un intérêt écologique au regard de la trame verte et bleue. Néanmoins, des inquiétudes sont émises quant à une trop forte constructibilité : certaines études envisageaient des projets de construction en R+5 ou R+6. Le devenir des familles installées depuis de nombreuses années dans de petits préfabriqués aux alentours interroge également.

Equipements, services, espaces verts, commerces

Les espaces verts, équipements et commerces sont rares, sinon inexistant, en particulier entre Libre Pensée et Aristide Briand : « C'est un no man's land ! ». Pendant le premier confinement, la limite de 1 kilomètre a permis de s'en rendre compte de manière évidente. Les participant·es proposent notamment de créer des commerces et des espaces verts pour les habitant·es. L'impact de la construction de nouveaux logements sur la fréquentation des équipements scolaires suscite des inquiétudes.

Activités économiques

La présence d'activités économiques entre Libre Pensée et Aristide Briand, dont certaines sont de faible qualité, est mentionnée. S'il est souhaité que des activités puissent être maintenues, les participant·es alertent quant à l'impact sur les quartiers résidentiels voisins (stationnement, circulations de véhicules).

Espaces publics

Les participant·es expriment l'enjeu de créer des liens de part et d'autre du futur tramway. Celui-ci constituera une séparation, même si elle sera moins forte que celle de l'autoroute. A cette fin, il est notamment jugé important d'apporter du confort pour les piéton·nes. Cela suppose aussi d'endiguer le stationnement sauvage qui submerge les trottoirs.

Par ailleurs, des arbres de grand développement ont été abattus et les habitant·es s'interrogent quant au bilan des arbres plantés sur un tracé d'aussi grande échelle. L'augmentation ou la réduction des îlots de chaleur apparaît inégalitaire.

Maîtriser le développement urbain

Les participant·es admettent que le bilan financier des opérations d'aménagement est un point fondamental dans les discussions en cours, tout en rappelant que les Romainvillois·es ont souffert de la construction massive de logements dans les dernières années. Le manque d'espaces verts, d'espaces publics et d'équipements, notamment d'écoles, mais aussi de commerces, est souligné.

Les échanges portent également sur les outils réglementaires qui permettraient de cadrer et de financer les transformations du site. Les participant·es s'inquiètent que ces outils réglementaires puissent être insuffisants pour encadrer les initiatives des propriétaires fonciers.

Les participant·es sont conscient·es de la complexité de l'équation du projet urbain, d'autant plus que l'aménagement d'espaces publics est coûteux et ne rapporte pas d'argent. Ils souhaitent que les règles pour les transformations à venir soient discutées ensembles et tenues dans le temps.

Echanges en groupe - Montreuil

Cette deuxième partie de réunion, consacrée au secteur de la rue Aristide Briand à la place de la Paix à Montreuil a rassemblé environ 25 participant·es.

Mobilité

Les impasses actuelles sont considérées par les habitant·es comme problématique avec des phénomènes de squat. Les participant·es souhaitent obtenir plus d'informations sur les rues où il sera possible de traverser le tramway en voiture. Certain·es participant·es font remarquer qu'il faut au moins que les rues traversent le tramway à pied et à vélo.

Différent·es habitant·es s'inquiètent du report de trafic engendré par la fermeture de l'A186. La rue de Rosny est saturée et des accidents sur la voie publique ont eu lieu à proximité de l'école et du collège. Un participant décrit la rue de Rosny comme éloignée de la ville tout en ayant les inconvénients de la ville.

Les participants aimeraient prendre connaissance des études de report de trafic réalisées dans le cadre du projet de tramway.

Nature en ville

Les habitant·es regrettent que des arbres de grand développement aient été abattus et indiquent que ceux-ci fournissaient de la fraîcheur. L'abattage a eu lieu durant un épisode de canicule et la température ressentie a été beaucoup plus élevée après.

Une participante évoque le manque d'espaces verts dans le quartier Branly-Boissière et indique que le skate-park est très attendu. Un.e participant.e interpelle le bureau d'étude sur le contenu de la présentation en plénière qui mentionnait un possible skatepark sur Romainville au niveau de l'échangeur, elle trouve dommage qu'il ne soit pas sur Montreuil. Ville Ouverte précise qu'il est important de mettre en place des complémentarités entre les villes, les programmes le long du futur tramway doivent être complémentaires, le tramway permettra de rendre plus accessible les équipements des communes voisines.

Les participant·es évoquent les buttes générées par la démolition de l'A186 et souhaitent que cette situation soit la plus brève possible et posent la question du financement du nivellement des buttes.

Équipements

La zone qui est recouverte de concassés constitue l'emprise nécessaire à la RATP pour le passage du tramway, les terrains disponibles pour des équipements sont ceux en dehors.

Plusieurs participant·es expriment une inquiétude quant à des équipements trop petits en cas de construction de nouveaux logements.

Les habitant·es évoquent le terrain de 12 m qui sépare le futur site de maintenance et de remisage de la rue où passe le tramway. Les habitant·es sont inquiets sur le devenir de ce site et souhaitent participer à l'élaboration d'un projet. Ils ne souhaitent pas qu'il y ait des constructions sur ce site ainsi que sur le secteur des Murs à pêches. Ils précisent qu'ils ont bien pris note de l'engagement formulé par Gaylord Le Chequer en plénière : "Sur la frange des Murs à Pêches de Mozinor jusqu'à EIF il n'y aura pas de constructions".

Relations entre les collectivités et portée de l'étude

Un participant s'étonne de l'existence de deux études (une d'Est Ensemble et une du Département) à propos des abords du T1.

Plusieurs participant.es souhaitent obtenir plus d'information sur l'insertion du tramway et demandent s'il est possible d'avoir des plans du tramway récents et souhaitent une intervention du Conseil départemental pour présenter le projet.

SMR

L'ADUPEC propose d'organiser un échange et une visite avec la RATP autour de ce qu'est un site de maintenance et de remisage, pour informer les habitant·es afin d'éviter les recours.

ANNEXE 1

