

ETUDE URBAINE CONCERTEE SUR LES ABORDS DU TRAMWAY T1

Compte-rendu de la réunion publique de restitution du diagnostic
6 juillet 2021

INTERVENANT ES

- Elus :
 - Gaylord Le Chéquer - Conseiller territorial d'Est Ensemble, chargé du Faubourg et de l'aménagement des abords du T1 ; Premier adjoint au Maire de la Ville 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
 - Olivier Sarrabeyrouse – Maire de la Ville de Noisy-le-Sec
 - Vincent Pruvost – Maire-adjoint à l'urbanisme, à l'aménagement, aux mobilités, à la lutte contre les pollutions de la Ville de Romainville
- Est Ensemble :
 - Ludivine Carlier et Laura Esteve – Direction de l'aménagement et des déplacements
- Département de la Seine-Saint-Denis :
 - Saïd Hassouni – Responsable d'Opérations Tramway T1 - Service des Projets de Transport
- Groupement d'étude :
 - Estelle Pardon (paysagiste) – COLOCO
 - Gwenaëlle d'Aboville (urbaniste), Lucie Brenon (architecte urbaniste), Elsa Rescan (ingénieure urbaniste) – Ville Ouverte

Des élu-es et agent-es des Villes de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et agents du Département sont également présent-es.

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

CONTEXTE, OBJECTIFS ET DEROULEMENT DE LA REUNION PUBLIQUE

La réunion publique de restitution du diagnostic de l'étude urbaine concertée sur les abords du tramway T1 visait à restituer aux habitant-es la première étape de cette étude, qu'est le diagnostic territorial, menée depuis le début de l'année 2021. Cette étude urbaine porte sur un périmètre large autour du tramway T1.

Cette réunion publique fait suite aux précédents temps de concertation menés dans le cadre de cette étude :

- Randonnées exploratoires – Samedi 13 mars 2021 – 62 participant-es – 5 parcours sur les 3 communes de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil
- Atelier de concertation de diagnostic – jeudi 25 mars 2021
- Réunion d'échange avec les membres de conseils de quartier de Montreuil – jeudi 11 février 2021
- Réunion d'échange avec les membres de conseils de quartier de Noisy-le-Sec – jeudi 4 mars 2021

Environ soixante-dix personnes ont participé en visioconférence à cette réunion publique, qui s'est déroulée de 19h à 21h.

La réunion publique avait pour objet :

- d'apporter des précisions sur le projet d'aménagement du tramway T1 par le département ;
- de présenter le diagnostic et les premières orientations de projet proposés ;
- d'échanger sur ce diagnostic et ces orientations avec les participant.es ;
- d'annoncer les prochaines étapes de l'étude et de la concertation.

La réunion a débuté par un mot d'accueil des élus. L'agence Ville Ouverte a ensuite rappelé le contexte de l'étude, son objet et son calendrier, et les précédentes étapes de concertation. L'apport des nombreuses contributions de qualité sur la carte participative en ligne a été souligné. Les « règles du jeu » de l'étude, enrichies lors des temps de concertation, ont également été rappelées.

Le Département de la Seine-Saint-Denis, représenté par M. Hassouni, a apporté des précisions sur le projet d'aménagement du tramway T1.

Le groupement d'étude a ensuite présenté le diagnostic de l'étude urbaine, ainsi que les premières orientations de projet à l'échelle de l'ensemble du territoire (« plan-guide ») et à l'échelle de secteurs clés du projet (« secteurs de zoom »).

Un temps de questions/réponses, suivi d'une annonce des prochaines étapes de travail, a conclu cette réunion.

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

MOT D'ACCUEIL DES ELUS

M. Le Chéquer, Conseiller territorial d'Est Ensemble et premier Adjoint au Maire de Montreuil, introduit la séance et remercie les participant.es. Il rappelle que l'étude est co-pilotée par Est Ensemble et les trois communes de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil. Il signale qu'il place ses paroles sous le contrôle et l'appréciation des habitant.es du territoire et rappelle le contenu de la réunion, à visée de restitution, tout en rappelant que d'autres temps de concertation et de partage auront lieu à la rentrée de septembre 2021.

M. Le Chéquer explique que les services techniques travaillent en concertation avec les habitant.es. Le travail à accomplir fera l'objet d'un débat au sein des Villes dans le cadre des conseils municipaux et des conseils de quartier. Le travail à mener porte sur les projets d'aménagements urbains, paysagers, mais aussi sur l'encadrement de la densification et sur les enjeux écologiques afférents. Il précise que les trois communes travaillent aussi ensemble sur les enjeux de développement économique et culturel.

Il rappelle que le document support de la réunion du jour a été communiqué par mail et publié sur le site internet d'Est Ensemble en amont de la réunion. Il invite les participant.es à en prendre connaissance durant l'été afin de préparer au mieux la rentrée.

Enfin, M. Le Chéquer salue M. Hassouni, responsable d'opérations au Département de la Seine-Saint-Denis pour le tramway T1. Il annonce que les plans d'aménagements du tramway seront

présentés aux habitant.es lors d'une réunion publique possiblement en septembre, la date n'étant pas encore arrêtée.

M. Sarrabeyrouse, Maire de Noisy-le-Sec, présente ses salutations à l'assemblée. Il souligne l'importance de ces séances de travail et salue leur organisation.

M. Pruvost, Maire-adjoint de Romainville, présente ses salutations à l'assemblée. Il félicite Est Ensemble et le groupement d'étude pour le travail effectué. Il met en avant l'importance du travail à venir pour Romainville, qui comporte d'importantes surfaces de délaissés aux abords du tramway.

LE PROJET D'AMENAGEMENT DU TRAMWAY

M. Hassouni est responsable d'opérations pour le tramway T1 au sein du Département de la Seine-Saint-Denis, au Service des projets de transport de la Direction de la Voirie. Il participe à la réunion publique pour apporter les réponses du Département aux principales questions sur le projet de tramway posées par les habitant.es lors des précédentes réunions de concertation. Ce temps est animé par Mme d'Aboville, de l'agence Ville Ouverte.

Ce temps d'échange a été souhaité par Est Ensemble dans le souci de répondre aux interrogations sur le projet de transport, c'est-à-dire l'aménagement de l'infrastructure du tramway T1.

A cet égard, il est rappelé la distinction entre :

- le projet de transport (l'aménagement du tramway T1 : les rails, la voirie en lien avec le tramway...), qui est abouti : ses aménagements sont validés, même si des modifications mineures sont encore apportées ;
- le projet urbain d'aménagement des abords du tramway, qui fait l'objet de la présente réunion publique et qui porte sur un périmètre plus large.

En préambule, M. Hassouni annonce qu'un cycle de réunions publiques sera organisé par le Département à la rentrée 2021. Ces réunions seront spécifiquement dédiées au projet de transport. Elles permettront d'apporter des réponses plus précises sur le projet du tramway, les infrastructures, les travaux.

- Voir le support de présentation pour des illustrations et précisions sur les points synthétisés ci-après.

Le projet de tramway : phasage et calendrier

Où s'arrête la phase 1 du projet de tramway ? La réalisation de la phase 2 est-elle garantie et financée ? Les travaux de préparation (terrassements, réseaux...) de la phase 2 seront-ils réalisés en même temps que ceux de la phase 1 ?

- Le projet présenté en enquête publique en 2013 est un seul et même projet d'infrastructure pour l'ensemble du prolongement du T1 jusqu'à Val-de-Fontenay. Il est indivisible techniquement, mais son financement est scindé en deux phases en lien avec les Contrats de Plan Etat-Région (CPER).
- La phase 1 s'arrête au niveau du site de maintenance et de remisage (SMR) : après la station Rue de Rosny, mais avant la station Théophile Sueur. Il existe toutefois une

continuité piétonne et cyclable jusqu'à la rue de la Nouvelle France. Sur cette tranche, les travaux seront terminés fin 2024 et la mise en service est prévu pour 2025, après une période de "marche à blanc" (test du matériel et formation des agents). A noter que pour le SMR, le permis de construire a été déposé par la RATP, et accepté.

- Le financement de la phase 2 a fait l'objet d'un engagement écrit de la part des partenaires financiers (État, Région Île-de-France et Département de Seine-Saint-Denis). La confirmation de ce financement et son déclenchement se feront dans le cadre du prochain CPER¹. Les travaux de préparation de la phase 2 seront lancés une fois que ce financement sera acté. Cependant, les dévoiements des réseaux (eau, gaz...) ont déjà commencé, y compris sur le périmètre de la phase 2.

Les travaux, les plantations, la biodiversité

De nombreux arbres de haute tige ont été abattus dans le cadre des travaux d'aménagement du tramway. Seront-ils replantés ? où ? quel type d'arbres ?

- La période des travaux est toujours une période difficile, puisqu'il faut commencer par abattre des arbres pour aménager le tramway, et que les nouveaux arbres ne seront replantés qu'à la fin des travaux.
- Le projet d'aménagement du tramway prévoit bien la replantation d'arbres. Ces nouveaux arbres comprendront des arbres de haute tige et une grande diversité d'essences végétales. En particulier, des arbres de grande hauteur seront plantés en alignement le long de la nouvelle avenue paysagère (emplacement de l'ancienne autoroute A186).
- Voir le support de présentation : plan de plantation et essences prévues.
- Par ailleurs, au-delà du projet d'aménagement du tramway T1, le Département met en place un plan de végétalisation sur l'ensemble du territoire : le plan Canopée.

Le tracé du tramway, les aménagements, la circulation

Quelle est l'emprise du tramway et quels aménagements sont prévus le long du tramway ? où y aura-t-il des voies de circulation, des pistes cyclables ?

- Voies de circulation :
 - Le tramway circulera dans des environnements urbains très divers : très denses dans les centres-villes de Noisy-le-Sec (rue Jean Jaurès) et de Romainville (boulevard Henri Barbusse), avec peu d'espace pour le passage du tramway entre les bâtiments ; très peu denses sur l'avenue paysagère (emplacement de l'ancienne autoroute A186) ; intermédiaires sur le reste du tracé.
 - L'organisation de la circulation des voitures, des vélos et des piétons s'adapte à chacune de ces situations. Le long du tramway, on trouvera donc parfois de la circulation à double-sens, parfois à sens unique, le projet s'attachant à offrir sa place à chaque usager de l'espace public (vélo, piéton, voiture).
 - A Noisy-le-Sec, la rue Jean Jaurès sera piétonnisée.

¹ CPER = Contrat de Plan Etat-Région. Il s'agit de contrats signés entre l'Etat et les Régions pour programmer et financer des grands projets comme le T1, sur des durées de plusieurs années. La signature du prochain CPER, initialement prévue en 2020, a été retardée en raison du report des élections régionales.

- Des zones partagées sont aussi prévues autour des stations de l'avenue paysagère.

➤ Voir le support de présentation : schémas des profils de voirie sur chaque secteur.

- Pistes cyclables :
 - Des pistes et bandes cyclables seront réalisées tout le long du T1. Elles permettront d'aller de Noisy-le-Sec jusqu'à Fontenay-sous-Bois à vélo.
 - Deux exceptions sont à noter : rue Anatole France (de la Place Carnot vers Noisy) et boulevard Henri Barbusse (de l'A3 vers la Place Carnot), les vélos devront emprunter les voies de circulation. Les voies passeront en zone 30.
 - Le long de l'avenue paysagère, des pistes bidirectionnelles de 3,20 mètres à 3,80 mètres de large seront aménagées.
 - Des discussions sont encore en cours avec les Villes pour ajuster et améliorer les aménagements cyclables sur certains secteurs.
 - Par ailleurs, au-delà du projet d'aménagement du tramway T1, le Département est engagé en faveur des mobilités à vélo. Il vise la réalisation de 250 kilomètres de pistes cyclables pour 2024, avec une volonté de faciliter l'accès aux gares et stations de tramway à vélo.

Quelles voies seront rouvertes à la circulation de part et d'autre de l'ancienne A186 ? où pourra-t-on traverser le tram à pied ou à vélo ?

- Les rues qui traversaient l'autoroute seront maintenues. Dans le cadre des travaux, les ouvrages d'art de l'ancienne autoroute A186 ont été démolis et le sol a été remis au niveau du terrain naturel. Cela favorise la couture urbaine, la perméabilité et la reconnexion des quartiers.
- Par ailleurs, deux rues en impasse seront rouvertes dans le cadre de l'aménagement du tramway : la rue des Néfliers et la rue Saint-Antoine.
- Des traversées à pied et à vélo seront possibles à chaque carrefour. En plus de celles-ci, il sera possible de traverser le tram à pied sur l'avenue paysagère, tous les 40 mètres environ.

L'intermodalité

Des stations Vélib sont-elles prévues aux stations de tramway ? et du stationnement vélo ?

- Des stations Vélib seront installées à proximité du tramway, notamment à Noisy-le-Sec (projet de 3 nouvelles stations dans le centre-ville, dont les emplacements sont à confirmer). L'implantation de nouvelles stations Vélib n'est pas de la responsabilité du Département.
- A chaque station de tramway, des arceaux pour les vélos seront installés. 12 stations Véligo seront également implantées le long du tramway.

Du stationnement est-il prévu le long du tramway ?

- À Noisy-le-Sec, l'aménagement du tramway entraînera la suppression de places de stationnement dans le centre-ville (rue Jean-Jaurès). Plusieurs études ont été menées pour évaluer l'impact de ces aménagements. Ces études ont permis de montrer que les

parkings présents dans le centre-ville (parking des Découvertes, rue Carnot) sont sous-occupés. Ils pourront absorber l'effet de la suppression de places.

- Dans le projet présenté en enquête publique en 2013, aucune offre de stationnement n'était prévue le long de l'avenue paysagère sur le tracé de l'ancienne autoroute A186. Cela avait été décidé en dialogue avec les Villes lors des précédentes étapes d'études. Depuis, des places de stationnement (13 places) ont été intégrées au projet. Il est difficile d'en intégrer davantage, en raison de l'espace important occupé par les arbres, la piste bidirectionnelle, les mâts d'éclairage public...
Les besoins en stationnement se traiteront en dehors du cadre de l'aménagement du tramway. Cet enjeu est bien intégré dans le périmètre de réflexion de l'étude urbaine.

Des études d'impact / report de trafic ont-elles été menées ? quels axes vont être impactés ?

- Des études de trafic avaient été menées lors des études préalables à la conception du projet de tramway. Elles avaient conclu que les voitures qui empruntaient l'ancienne autoroute A186 emprunteront les voies de circulation le long du tramway avec des flux moindres : cela deviendra de la desserte locale. Les quartiers de part et d'autre du tramway ne devraient pas être impactés.
- Pendant la durée des travaux, des aménagements provisoires sont réalisés en fonction des besoins du chantier. Les reports de circulation sont travaillés en discussion avec les Villes. Par exemple, à Montreuil, certaines circulations sont reportées sur la rue Saint-Just et la rue Pierre de Montreuil ; et cet été, la fermeture de la bretelle d'accès à l'autoroute A3 sera compensée sur le boulevard Henri Barbusse et la rue Ernest Savart.

En bus, comment sera réorganisé le réseau de bus autour du tramway ?

- La réflexion sur le réaménagement des lignes de bus est menée par Ile-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Elle ne relève donc pas du projet d'aménagement du tramway, même si l'équipe du Département en charge du tramway est associée à cette réflexion.

Les terrains appartenant au département

Question : De quels terrains le Département est-il propriétaire aux abords du tramway (les « franges foncières ») ? quelle surface cela représente-t-il ?

- Les « franges foncières » sont les terrains dont le Département a besoin pour pouvoir réaliser l'aménagement du tramway, mais qui seront libérés une fois le chantier réalisé. Au total, le Département a acheté environ 400 parcelles. Certaines sont bâties, d'autres pas.
- Ces « franges foncières » comprennent principalement les terrains de l'ancienne autoroute A186 et de ses abords : ceux-ci représentent environ 3,5 hectares à Romainville et 3,5 hectares à Montreuil.
- D'autres terrains, plus petits, seront aussi disponibles à Noisy-le-Sec, notamment le long de la rue Anatole France : environ 5000 m² au total.
- Le devenir de ces franges foncières n'est pas de la responsabilité du projet d'aménagement du tramway. En revanche, c'est l'objet de l'étude urbaine menée par Est Ensemble.

Conclusion

M. Hassouni indique que le Département répondra, lors des réunions de la rentrée, aux questions soumises dans le fil de discussion. Pour celles et ceux qui auraient des interrogations précises et souhaiteraient des réponses rapides, il informe qu'il est possible d'écrire aux services concernés à l'adresse suivante :

➤ t1vdf@seinesaintdenis.fr

LE DIAGNOSTIC DE L'ETUDE URBAINE

Le diagnostic de l'étude urbaine a été élaboré à partir de la concertation avec les habitant.es, de temps de travail menés avec les élu.es et services d'Est Ensemble et des 3 communes, et d'analyses thématiques menées par le groupement. Ce travail de diagnostic a été établi à l'échelle de l'ensemble du « territoire T1 » sur les communes de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil.

Au cours du diagnostic d'une étude urbaine :

- Le groupement d'étude apprend à connaître le territoire, l'arpenter, le photographier, le cartographe.
 - Les élu.es, les services et le groupement d'étude se mettent à l'écoute des problématiques et des besoins des habitant.es (les humain.es, mais aussi les non humain.es : animaux, végétaux), des collectivités, des entreprises.
 - Le territoire est analysé sous toutes ses coutures, avec des expertises croisées : biodiversité, paysage, économie, foncier, architecture, mobilités, habitat, équipements publics...
 - Les attentes et les ambitions du projet sont exprimées et hiérarchisées.
- Le diagnostic est restitué dans un document complet qui intègre l'ensemble des thématiques étudiées et des enjeux exprimés au cours de ces études.
- Le document complet sera mis en ligne sur la page : <https://www.est-ensemble.fr/etudeT1>

Au cours de la réunion publique, les points-clés du diagnostic sont présentés par les agences Coloco et Ville Ouverte. Cette synthèse reprend les principaux enjeux exprimés par les habitant.es en concertation :

- Le paysage, la biodiversité, les vues
 - Le tissu urbain et architectural, l'urbanisation à maîtriser
 - Les déplacements, l'intermodalité
 - Les commerces, les équipements, les services
- Voir le support de présentation.

Le groupement présente également 5 secteurs de « zoom », qui feront l'objet d'approfondissements dans la suite de l'étude :

- Zoom 1 : Centre de Noisy-le-Sec
- Zoom 2 : Coteaux de Noisy-le-Sec
- Zoom 3 : Secteur de l'échangeur
- Zoom 4 : Secteur Aristide Briand
- Zoom 5 : Secteur des Ruffins.

➤ Voir le support de présentation.

Ces secteurs ont été définis en discussion avec les élu.es et les services des communes et d'Est Ensemble, en tenant compte des remarques et préoccupations formulées par les habitant.es dans le cadre de la concertation. Leur périmètre et les premiers enjeux identifiés sur ces secteurs sont présentés en séance. Ce travail sera poursuivi et développé à l'automne 2021, dans le cadre des ateliers de concertation.

ECHANGES

A l'issue de la présentation, un temps de questions/réponses est proposé. Il complète les échanges par écrits qui se déroulent par l'intermédiaire du tchat.

- Les échanges du tchat sont restitués en annexe du présent compte-rendu.

Questions portant sur l'étude urbaine

Comment les zooms ont-ils été délimités, et selon quels critères ?

Dans la suite de l'étude urbaine, l'ensemble du périmètre des abords du T1 va être étudié et va faire l'objet de propositions d'aménagement à grande échelle : le « plan-guide ». Les secteurs de « zooms », eux, feront l'objet d'une étude plus précise, pour y faire des propositions avec davantage de finesse.

Leurs périmètres ont été définis avec les élu.es et les services d'Est Ensemble et des 3 Villes au cours d'ateliers de travail (« labo » et « atelier T1 »), qui se sont tenus à la suite des temps de concertation publique du diagnostic.

Ces périmètres ont été élaborés en tenant compte :

- des secteurs sur lesquels des forts enjeux d'aménagement ont été relevés : problématiques de mobilités, besoin d'aménagements pour la biodiversité, enjeux commerciaux ou d'équipements publics...
- des secteurs sur lesquels des fonciers (terrains) sont susceptibles de muter dans les prochaines années, parce qu'ils sont disponibles (ex : propriétés du Département) ou « fragiles » (ex : terrains faiblement bâtis, ou dont les activités sont dégradés) ;
- du diagnostic thématique et des apports de la concertation (cartographie en ligne, rando T1, ateliers...).

Questions portant sur le projet d'aménagement du tramway T1 et les travaux

Quel est le coût du projet d'aménagement du tramway, et comment est-il financé ?

La première tranche des travaux bénéficie de financements à hauteur de 350 millions d'euros : 50 millions d'euros financés par le Département de Seine-Saint-Denis, et 300 millions d'euros apportés par les autres partenaires financiers, dont le Département du Val-de-Marne.

La deuxième tranche des travaux coûtera 150 millions d'euros, financés dans le cadre du prochain CPER (Contrat de plan Etat-Région).

Le budget d'aménagement des franges foncières du T1 et son financement, eux, ne sont pas encore définis : ils dépendront de la nature des projets proposés à l'issue de l'étude urbaine.

Un habitant exprime les inquiétudes des riverain.es au regard de l'impact du chantier, notamment en termes de circulation automobile (embouteillages). Il souligne la multiplication des chantiers autour du T1, qui s'ajoutent notamment au prolongement de la ligne 11 du métro à Romainville. Il interpelle les collectivités sur la coordination de ces différents chantiers.

Le Département prend note des désagréments vécus par les riverain.es. M. Hassouni confirme que les autres chantiers en cours sont pris en compte. Les travaux et leur calendrier font l'objet d'échanges avec les autres maîtres d'ouvrages, de manière à bien intégrer les interfaces entre

les différents projets, organiser la co activité et à limiter autant que possible les nuisances pour les riverain.es. Le Département a également désigné des agent.es de proximité pour écouter les riverain.es, usager.es, salarié.es des territoires, afin de faire remonter les problèmes et nuisances afférents aux travaux.

M. Le Chéquer confirme que cette problématique est réelle, et commune à tous les territoires dans lesquels des chantiers sont menés en parallèle. Il précise que sur la commune de Montreuil, une entreprise spécialisée dans l'OPCU (Ordonnancement, Pilotage et Coordination Urbains) a été missionnée pour collecter les informations sur ces différents chantiers et les coordonner. Il rappelle toutefois que malgré les efforts entrepris, les périodes de travaux occasionnent toujours des reports de circulation, des embouteillages... de manière provisoire.

Les travaux, les nuisances, leur calendrier seront abordés lors des réunions publiques organisées par le Département à la rentrée.

Un débat s'engage par ailleurs sur l'équilibre à trouver entre le confort des automobilistes et le développement des aménagements cyclables. La pertinence du maintien des « coronapistes » est notamment discutée.

CONCLUSION ET REMERCIEMENTS

Les échanges sont conclus par une prise de parole et des remerciements de la part des élus.

M. Pruvost, Maire-adjoint de la Ville de Romainville, exprime l'importance de pouvoir travailler en confiance avec les habitant.es. Il souligne la qualité de la démarche mise en place par les équipes d'Est Ensemble et le groupement pour travailler avec les citoyen.nes, les services des Villes et les élu.es, y compris celles et ceux qui ne sont pas spécialistes de l'urbanisme et de l'aménagement. Les préoccupations sont véritablement écoutées. M. Pruvost rappelle également que le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) d'Est Ensemble est exigeant en matière de qualité environnementale, de biodiversité, et que la même ambition est portée dans le cadre de cette étude urbaine. Il remercie l'équipe qui la conduit, et les participant.es à la réunion publique.

M. Le Chéquer, Conseiller territorial d'Est Ensemble et Premier adjoint au Maire de la Ville de Montreuil, rejoint M. Pruvost pour saluer la qualité du travail fourni par les équipes d'Est Ensemble et des Villes. Ce travail part d'abord de l'expression des attentes des citoyens, puis de l'expertise des techniciens : les élu.es appuient ensuite ce travail. Le parti pris très fort qui guide cette étude est assumé : « Planter d'abord, bâtir parfois ». Cette logique est à l'inverse de celle qui a prévalu pendant les deux dernières décennies. Aujourd'hui, face à la réalité du réchauffement climatique et des crises sanitaire et sociale, la priorité doit être mise sur les espaces verts et de respiration.

M. Le Chéquer rappelle que seule la moitié de l'étude est réalisée : « suite à cette étape de diagnostic, il s'agit maintenant de faire des scénarios, d'élaborer une vision sur le devenir des abords du T1, de poser des exigences, d'engager le dialogue avec les propriétaires fonciers : on entre « dans le dur ». Ce travail commencera à l'automne : cela laisse l'été pour s'approprier le diagnostic, lire les documents, faire remonter des questions ».

M. Le Chéquer conclue en remerciant M. Hassouni, du Département de Seine-Saint-Denis, pour sa participation et ses réponses aux questions posées ; et ses collègues élu.es des 3 communes pour la coopération fructueuse engagée autour de cette étude. Il rappelle enfin que les conclusions de l'étude urbaine ont vocation à être intégrées dans le PLUi (Plan Local

d'Urbanisme intercommunal). Cela permettra de prendre le relais du périmètre de gel, qui est provisoire, de manière à poser des contraintes réglementaires quant au devenir des abords du T1.

PROCHAINES ETAPES

Le diagnostic de l'étude urbaine est finalisé. A partir de l'été 2021, un travail d'élaboration de scénarios d'aménagement s'engage.

Pour la fin de l'année 2021, ce travail doit permettre d'aboutir :

- à un **plan-guide général**, qui pose des grandes orientations d'aménagement à l'échelle de l'ensemble du « territoire T1 » sur les 3 communes de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil ;
- à des **orientations plus précises pour les secteurs de « zoom »**.

Ce travail fera l'objet de nouveaux temps de concertation à partir de la rentrée 2021 :

- **3 ateliers de concertation communaux en présentiel (1 atelier dans chaque commune)**
- **1 atelier intercommunal.**

L'étude se poursuivra jusqu'au printemps 2022 avec des approfondissements spécifiques.

ANNEXE : ECHANGES SUR LE TCHAT

Concertation

Questions / commentaires	Réponses
<p>Des participant.es s'interrogent sur la nature de la présentation, notamment concernant le projet d'aménagement du tramway T1 qui semble finalisé.</p> <p>Des clarifications sont demandées concernant le statut de la réunion (information ou participation ?) et les marges de manœuvre réelles.</p>	<p>Est Ensemble rappelle la distinction entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet de transport : l'aménagement du tramway T1 (plateforme du tramway, aménagement des stations, voiries le long du tramway, avenue paysagère), piloté par le Département et la RATP (. Ce projet est presque finalisé, même si certains détails sont encore travaillés avec les Villes. Des éléments sur ce projet sont présentés au cours de cette réunion publique, afin d'apporter des réponses à des questions fréquemment posées. - L'étude urbaine sur les abords du tramway, objet de la présente réunion publique. Cette étude est lancée depuis environ 6 mois et fait l'objet d'une importante concertation avec les habitant.es. La participation est réelle et à ce stade du projet, les marges de manœuvre sont encore importantes.
<p>Un participant demande les modalités de concertation sur la rénovation et ouverture de la rue Saint-Antoine, à Montreuil.</p>	<p>M. Le Chéquier précise que ce réaménagement sera réalisé avec la livraison des espaces publics du tramway, prévue pour 2024. Une rencontre est prévue prochainement avec les riverains de la rue et le conseil de quartier Signac est informé et associé à ces réflexions.</p>

Clarification du rôle des différentes maîtrises d'ouvrage

Questions / commentaires	Réponses
<p>Des clarifications sont demandées quant au rôle et au statut des différentes maîtrises d'ouvrage impliquées dans l'aménagement du tramway T1 et dans celui de ses abords, qu'elles soient ou non présentes à la réunion publique : Est Ensemble, Département de la Seine-Saint-Denis, Ile-de-France Mobilités, RATP...</p>	<p>Est Ensemble, avec les 3 communes de Noisy-le-Sec, Montreuil et Romainville, est maître d'ouvrage de l'étude urbaine sur l'aménagement des abords du tramway. Les partenaires institutionnels d'Est Ensemble, y compris le Département, sont associés à cette étude. La présente réunion publique est organisée dans ce cadre.</p> <p>Le Département et la RATP sont maîtres</p>

	<p>d'ouvrage du projet de transport (aménagement du tramway T1) : le Département aménage la voirie, les espaces publics, les ouvrages d'art (ex : franchissement de l'A3) ; la RATP aménage les stations, la plateforme du tramway et le site de maintenance et de remisage (SMR). Ile-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports, est associée à ce travail et conduit les réflexions sur l'intermodalité (ex : réseau de bus). Ces partenaires seront associés à la préparation des réunions spécifiques dédiées au projet de transport, qui se tiendront à la rentrée.</p> <p>Le Département est aussi propriétaire des terrains, qu'il a acquis pour réaliser l'aménagement du tramway et qu'il pourra valoriser à l'issue des travaux.</p>
--	---

Projet de transport : tramway T1

Questions / commentaires	Réponses
Le calendrier initial prévoyait une livraison en 2023 : où en est-on ? y a-t-il des chances que le T1 soit mis en service avant 2025 ?	La fin des travaux est prévue pour 2024. Elle sera suivie par une période de « marche à blanc » (test du matériel roulant) d'au moins 6 mois. Il est très peu probable que le tramway soit mis en service avant 2025.

Foncier et projets d'aménagement

Questions / commentaires	Réponses
Des participant.es demandent si des précisions seront fournies concernant les emprises foncières disponibles, leur localisation, leurs surfaces, leurs propriétaires et les projets prévus sur ces parcelles, en particulier pour celles appartenant au Département.	<p>Est Ensemble précise que le diagnostic de l'étude urbaine comprend un atlas foncier qui identifie les parcelles faisant l'objet, ou pouvant faire l'objet, de projets d'aménagement. Ces cartes sont présentées à l'échelle de l'ensemble du territoire T1, et à l'échelle des secteurs de zoom. Ces informations sont anonymisées, mais les terrains appartenant aux collectivités sont identifiés. Ce document sera rendu public au cours de l'été.</p> <p>Sur les terrains qu'il possède, le Département précise qu'aucun projet n'est défini à ce jour. L'étude urbaine doit notamment permettre d'encadrer ce qui pourra y être réalisé.</p>

<p>Un participant souligne que les délaissés du Petit Noisy ne figurent pas sur les plans.</p>	<p>Le Petit Noisy n'est pas compris dans le périmètre de l'étude.</p>
<p>Un participant s'interroge sur la manière dont le PLUi intégrera l'arrivée du tramway et la protection du cadre urbain alentour.</p>	<p>Concernant le projet de transport (aménagement du tramway T1), celui-ci a été intégré dans les PLU communaux, eux-mêmes intégrés et mis à jour dans la réalisation du PLUi.</p> <p>En 2013, dans le cadre de l'enquête publique, une Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) a été menée intégrant le projet de tramway dans les PLU des villes. Ces éléments ont été de facto repris dans le cadre de l'élaboration du PLUi.</p> <p>Concernant les abords du tramway, le périmètre fait aujourd'hui l'objet d'un sursis à statuer : ce dispositif permet de dissuader le dépôt de permis de construire par un examen plus poussé, dans l'attente des conclusions de l'étude urbaine.</p> <p>A l'issue l'étude urbaine, avec les communes du territoire, Est Ensemble intégrera ses conclusions dans le PLUi pour encadrer les projets d'aménagement sur le territoire.</p>

Mobilités

Questions / commentaires	Réponses
<p>Circulation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le long de l'ancienne A186, une voie de circulation est prévue entre la rue Pierre de Montreuil et le SMR rue de Rosny ? - A Montreuil, les rues Claude Bernard et de l'Ermitage en impasse pourraient-elles ouvertes à une traversée douce (piétons-vélos) de la future avenue ? Leur maintien en impasse génère des nuisances, tandis que l'ouverture piétonne temporaire qui avait été créée en cours de chantier avait amélioré la situation et l'ambiance. - A Montreuil, la rue Saint Antoine deviendra-t-elle carrossable dans les deux sens ? La chaussée sera-t-elle refaite ? - Attention à ce que le tracé ne devienne pas un « circuit automobile » 	<ul style="list-style-type: none"> - Le long de l'ancienne A186, des voies de circulations dans les deux sens sont prévues de bout en bout. Elles seront aménagées sous la forme d'une avenue paysagère. - De part et d'autre du tramway, la rue Saint-Antoine et la rue des Néfliers seront reconnectées. Les autres rues « coupées » par l'A186 et le tramway ne seront pas rouvertes à la circulation, mais l'enjeu de permettre au moins des traversées piétonnes est bien intégré dans le cadre de l'étude urbaine, pour éviter de maintenir des impasses. - Le travail sur le plan de circulation (sens uniques ou doubles sens, vitesse autorisée...) est en cours au sein des Villes. Pour la rue Saint-Antoine, au cœur des Murs à Pêches, elle devra permettre de desservir les parcelles mais pas de devenir

<p>(la problématique est récurrente dans le quartier : courses automobiles avec dérapage).</p> <ul style="list-style-type: none"> - A Noisy-le-Sec, il est important de repenser la circulation sur la rue Damoiselet, incompatible avec la tenue du marché, sans risque pour les piétons. 	<p>un contournement automobile. Son aménagement fera l'objet d'une concertation dédiée et spécifique qui ne relève pas de l'étude urbaine.</p> <ul style="list-style-type: none"> - A noter qu'à Noisy-le-Sec, la Ville a demandé la matérialisation d'un marquage de voie cyclable sur la partie piétonne de la rue Jean Jaurès, afin d'éviter les croisements de piétons et de cyclistes. Le schéma de circulation va également être reconsidéré dans sa globalité.
<p>Bus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le bus 322 continue-t-il son passage durant les travaux ? 	<p>Cette question est transmise au Département, en vue des réunions publiques de la rentrée.</p>
<p>Stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La problématique du stationnement est importante sur le boulevard Aristide Briand : les trottoirs sont envahis par les voitures, certains jours la situation est impossible, plus de place pour circuler à pied. - Le Département indique que des emplacements de stationnement sont prévus le long de l'avenue paysagère. Si ces emplacements pouvaient être matérialisés sur une carte du tracé, ce serait très utile. 	<ul style="list-style-type: none"> - La problématique du stationnement est bien intégrée dans le cadre de l'étude urbaine, même si celle-ci ne pourra pas traiter tous les sujets. Les Villes conduisent aussi des réflexions à ce sujet, de la même manière que pour les schémas de circulation. - Le projet de transport intègre l'aménagement de places de stationnement, quand cela est possible, le long de l'avenue paysagère. Une carte de ces emplacements est en cours de réalisation.
<p>Autres commentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bien travailler la place Carnot pour permettre le passage des cyclistes avec marquage au sol... - Point de vigilance : au niveau de l'ancienne A186, des dispositifs sont-ils prévus pour lutter contre les dépôts sauvages qui perdurent en dépit de la destruction de l'autoroute ? - Un participant évoque le souhait d'évoquer le prolongement de la ligne 9, mais ce projet n'est pas à l'ordre du jour de la réunion publique. 	

Végétalisation, biodiversité, environnement

Questions / commentaires	Réponses
De nombreuses interrogations et remarques sont exprimées concernant le décompte des	Le comptage concerne bien tous les abattages nécessaires à la mise en œuvre du projet de

<p>arbres abattus et replantés dans le cadre du projet de tramway. Elles portent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le comptage : tient-il compte des arbres abattus ou à abattre pour la construction du SMR ? - Le nombre d'arbres replantés : des participant.es interpellent le Département sur un engagement de « 1 arbre abattu = 3 arbres plantés », et expriment leur déception quant au nombre de reimplantations prévues dans le cadre du projet. - La nature des arbres replantés par rapport aux arbres abattus : âge et taille, services écologiques rendus (ombre, biodiversité, captation de CO2...). - Le choix des essences (ex : choix d'arbres fruitiers dans le secteur des Murs à Pêches, qui comptait pourtant de nombreux arbres de haute tige : chênes, frênes, robiniers...). 	<p>transport (SMR compris).</p> <p>La règle du « 1 arbre abattu = 3 arbres plantés » est celle affichée dans le cadre du Plan Canopée du Département. Elle ne s'applique pas au projet de tramway dans son ensemble.</p> <p>Par ailleurs, les remarques portant sur le projet de transport sont transmises au Département en vue des réunions publiques de la rentrée.</p> <p>Par ailleurs, la forte préoccupation au sujet des plantations et de la biodiversité est pleinement intégrée dans le cadre de l'étude urbaine. L'enjeu de créer une continuité végétalisée le long du tramway et à ses abords est majeur. Les phases suivantes de l'étude urbaine permettront de préciser où et comment planter, en complément des plantations prévues par le Département.</p>
<p>Des participant.es interrogent sur les aménagements prévus sur le secteur du Petit Noisy et les délaissés de l'avenue Galliéni, à Noisy-le-Sec : une végétalisation est-elle prévue sur ce secteur ? Le remaniement du tramway dans le secteur Petit Noisy va voir disparaître les zones végétalisées actuelles : qu'est-il prévu pour compenser cette perte... Ne peut-on envisager de rendre « verts » les délaissés de l'avenue Galliéni lors du prolongement entre Bobigny et Gare RER ?</p>	<p>Ce secteur n'est pas intégré au périmètre de l'étude urbaine. Les questions concernant les aménagements liés au projet de transport sont transmises au Département.</p>
<p>Comment réparer les dommages environnementaux induits par l'arrivée de l'infrastructure elle-même ? Les impacts sont-ils assez compensés par les documents réglementaires ?</p>	<p>Les études préalables au projet de transport ont intégré une étude d'impact (environnement, eau, espaces verts, bruit...), avec prise en compte des impacts et identification des mesures à mettre en œuvre pour en diminuer l'incidence. C'est une démarche réglementaire et prise en compte, autant que faire se peut, dans le projet T1</p> <p>Au-delà des obligations réglementaires, l'étude urbaine vise en effet à proposer des aménagements améliorant les conditions environnementales pour les quartiers.</p>
<p>Autres remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conserver l'avenue Henri Barbusse et 	

<p>le square des Mares.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement du tramway et de ses abords est une occasion unique de créer des espaces végétalisés. - « Ce qu'on voudrait, c'est une promenade plantée pour se promener le long du tram ». - Des tilleuls anciens pourraient être conservés et replantés. 	
---	--

Autres

Questions / commentaires	Réponses
Le projet va-t-il permettre l'implantation d'emplois de proximité ?	C'est l'un des objectifs, oui. La création d'emplois et le développement économique, artisanal et culturel font partie des axes de l'étude.
Il faut affiner la question de l'offre commerciale.	
Les quartiers manquent cruellement de lieux de sociabilité accueillants (cafés notamment).	