ETUDE URBAINE CONCERTEE SUR LES ABORDS DU T1

EST ENSEMBLE

Echanges conseils de quartier – 11 février

A clarifier :

- quel liens entre les conseils de quartiers et l'étude, comment les conseils de quartier vont pouvoir enrichir l'étude ?
- quels sont les outils ou supports (fond de plan, …) qui peuvent être fournis aux conseils de quartier pour aller vers les habitant.es, mener des échanges en autonomie ?
- les idées proposées par les membres : développer d'autres actions pédagogiques autour du futur tram (à l'image du projet mené par Didattica), impliquer les enfants lors de balades ou randos dédiés, monter sur le toit de Mozinor et commenter, se projeter, imaginer.

En introduction de la concertation :

- donner un aperçu des délaissés, des surfaces qu'ils représentent, des espaces où ils sont situés
- expliquer, faire œuvre de pédagogie sur les contraintes et les réalités économiques, afin de ne pas ouvrir un champ de « propositions irréalistes »

Les enjeux communs/transversaux aux deux groupes :

- une attente de reconnexion et de couture entre les espaces situés de part et d'autre, entre le Haut et le Bas Montreuil, entre les différents quartiers traversés

- de fortes attentes en termes de mobilité
  - développer un réseau cyclable lié aux stations
  - favoriser les traversées piétonnes, les franchissements, les coutures
  - penser la place de la voiture, ne pas la bannir

- un besoin d'aménagement de lieux de vie
  - des micros lieux qui maillent le territoire, le quotidien et apporte des touches de nature et de convivialité dans la proximité
  - autour de la place des Ruffins : souhait d'en faire un lieu de vie qui articule les différents quartiers et équipements
  - imaginer une ouverture du toit de Mozinor au grand public ? (bar, …)

- une attente de préservation et de valorisation de la biodiversité

- une attente de développement l'offre commerciale (de bouche notamment), les services (banque) et penser à l'emploi des jeunes

- des points de vigilance concernant le logements : prise en compte des besoins spécifiques des gens du voyage et relogement des personnes délogés à la suite des travaux du T1

Groupe Montreau Morillon - Bel - air Grands pêchers - Ruffins

Informations :

Le conseil de quartier Bel-Air Grand Pêcher vient de se reconstituer, les membres du conseil de quartier n'ont pas eu pour l'instant beaucoup de temps pour aller vers les habitant.es du quartier.

Des enjeux forts en matière de mobilité

- Manque de transports aujourd'hui, il n'y a que le bus 122
- Avec l'arrivée du T1 :
  - Prévoir des pistes cyclables reliée aux stations
  - Être vigilants sur l'intégration de la voiture, ne pas rendre le territoire non circulable en voiture
  - La suppression de la station BP va générer des reports sur la station essence de Théophile Sueur et augmenter le flux de voitures sur le boulevard Théophile Sueur vers la station Totale
  - Enjeux de traversée des murs à pêches pour rejoindre la station rue de Rosny
  - Quel traitement de la rue St Antoine qui est de part et d'autre du tramway ?

Aménager des lieux de vie

- Autour de la place des Ruffins : souhait d'en faire un lieu de vie qui articule les différents quartiers et équipements (piscine, murs à pêches, parc Montreau, parc des Beaumonts….). Mettre en valeur le marché des Ruffins par une amélioration de la qualité des produits proposés et par son éventuelle couverture. Le marché paysan mis en place en fin d'année a été accueilli très positivement
- Les murs à pêches : enjeux de reconnexion, de meilleure lisibilité de ce que s'y passe, d'en faire un lieu de partage

Préserver, développer la biodiversité

- 3 grands poumons verts de la ville présents dans ces quartiers (parc Montreau, parc des Beaumonts, murs à pêches) : enjeux de connexion
- Réflexion sur une trame verte et bleue qui permet d'améliorer la biodiversité – sur la biodiversité remarquable et ordinaire
- Zone à sanctuariser pour la biodiversité. Certains habitant.es ont constaté une perte de biodiversité dans le parc des Beaumonts
- Présence du Ru Gobétue dans les murs à pêches, comment le mettre en valeur ? comment coupe-t-il le tramway ?

Développer l'offre commerciale

- Les habitant.es constatent aujourd'hui une carence de l'offre commerciale
- Manque de boulangerie, de petits commerces de bouche
- Manque de banque, les habitant.es sont tributaires de la Poste, il y une queue importante
- Créer de la concurrence en implantant une diversité de commerces pour améliorer la qualité

Développer une zone artisanale

- Prévoir des secteurs d'emplois pour les jeunes

Logements

- Prendre en compte les besoins spécifiques des gens du voyage
- Penser au relogement des personnes délogés à la suite des travaux du T1

Groupe Ramenas Léo Lagrange - Branly Boissière - Paul Signac Mûrs à pêches

Développer un réseau de lieux de nature et de convivialité

- Les habitant.es expriment l'envie de davantage de « **petits espaces** » pour se poser, se rencontrer, trouver un coin de verdure sans avoir à rejoindre les grands parcs. Un maillage de « micros lieux » publics et de nature secondaires est attendu.
- Une idée est proposée de créer une promenade entre les parcs du territoire et les mûrs à pêches.
- Le projet devrait permettre de répondre aux enjeux du réchauffement climatique, en proposant des **îlots de fraicheur**

« Je rêve d'un tram qui nous ouvrirait vers des corridors écologiques »

- Les habitant.es proposent d'ouvrir les mûrs à pêches vers l'extérieur, de ne pas les cloitrer. Le principe des « costières » est évoqué : plutôt qu'un fleurissement de rue « en bacs », **les pans extérieurs des mûrs sont cultivés et donc végétalisés**, et participent à la renaturation des rues.
- Les habitant.es interrogent l'ouverture de Mozinor vers le grand public. Le toit pourrait-il devenir un espace de restauration/bar et être ainsi accessible au plus grand nombre ? En créant un nouvel espace de vie, de rencontres.

« Mozinor c'est un lieu qui n'a pas pris toute sa place ! »

Résorber les coupures, avoir un tram qui fasse couture

- Les habitant.es du secteur Boissière ont un sentiment d'isolement, de recul (pour les transports mais aussi l'accès aux équipements, à la culture, …).
- Pour certains habitant.es, le tram est « un symbole, un rêve de reconnexion ».
- Il devrait permettre de résorber les coupures, notamment en **facilitant les traversées piétonnes**, les circulations douces. **Le nombre de franchissements**, la possibilité facile et régulière de traverser de part et d'autre du tram (ce qui est aujourd'hui impossible avec l'ancienne autoroute) est difficile à appréhender par les habitant.es.
- L'arrivée du tram pose la question de l'ouverture de certaines rues et impasses, qui demain seront davantage ouvertes. Certains habitant.es s'inquiètent par exemple que la rue Saint Antoine qui est calme actuellement, soit davantage circulée, …
- La construction de nouveaux équipements (médiathèque place des Ruffins) ou l'accès facilité à des **équipements** existants sera un vecteur de connexion, de liens entre les quartiers et pour **relier le haut et le bas Montreuil**.

ETUDE URBAINE CONCERTEE SUR LES ABORDS DU T1

EST ENSEMBLE

Réunions d'échanges avec les membres de trois conseils de quartier Noisy-le-Sec – 4 mars 2021

Participant·es :

- Gaylord Le Chequer, premier adjoint au maire de Montreuil, Conseiller délégué d'Est Ensemble Chargé du Faubourg et de l'aménagement abords du T1
- Medy Labidi, adjoint au maire de Noisy-le-Sec, quartier centre-ville mairie et Haut Goulet / Jules Auffret
- Florent Lacaille Albigès, adjoint au maire de Noisy-le-Sec, mobilités et écologie urbaine
- Agent.es des services d'Est Ensemble chargés de l'étude
- Agent.es des services de Noisy-le-Sec
- Urbanistes de l'agence Ville Ouverte, membre du groupement en charge de l'étude
- Les membres des conseils de quartier Centre-ville gare ; Centre-ville mairie ; Haut Goulet / Jules Auffret

La séance s'est tenue en visioconférence, de 19h30 à 21H30. Après une séance introductive commune, les participant.es ont été répartis en deux groupes mélangeant les différents conseils de quartier, afin de partager leurs vécus du territoire et leurs attentes de l'arrivée du tram.

La synthèse des échanges en plénière

Le temps d'échange introductif a permis d'informer les membres des conseils de quartier sur les objectifs et le déroulé de l'étude, de présenter l'équipe et d'échanger sur les sujets transversaux. La Ville de Noisy-le-Sec et Est Ensemble ont pu répondre à de premières questions.

Des grands enjeux ont été pointés par les participant·es :

- Une concertation attendue, une envie de participation de la part des habitant·es. Les élu·es précisent qu'une concertation institutionnelle avec les collectivités et les partenaires est en cours, notamment avec Est Ensemble, les communes, le Département.
- Une nécessité de **penser la complémentarité de l'offre de transports**, notamment pour relier les quartiers aux stations, et pour **optimiser le réseau de bus** et favoriser une « utilisation maximale des transports en commun ».

  > La Ville et Est Ensemble précisent qu'un remaniement du plan de bus est en cours, et que cette demande des habitant·es sera relayée à Ile de France Mobilités.

- Un **fort besoin d'aménagement du pôle gare** de Noisy-le-Sec, qui constitue un vrai nœud dans les circulations actuelles.
- Une vigilance forte concernant la gestion du stationnement, qui est à considérer du haut de Noisy-le-Sec, en passant par le centre-ville et jusqu'à la place Carnot. La gratuité du parking est évoquée comme une piste à questionner.
  « L'arrivée du tram ne se fera dans de bonnes conditions que si les autres problématiques sont traitées, notamment le stationnement ! »

- Un enjeu de **transformation du centre-ville**, et d'aménagement du **marché.**
  « Comment en faire un véritable marché, comme celui de Romainville par exemple ? »

- La construction de logements pose questions, elle doit le cas échéant être pensée pour favoriser la mixité et contribuer à la vitalité des commerces.

- Les parcelles et les friches délaissées en attente du tramway doivent être considérées, et pensées en attendant le projet, pour ne pas générer un sentiment d'abandon comme cela a pu être le cas dans le Petit Noisy.

  « Les dents creuses pourraient être occupées temporairement par des associations ? Nous n'allons pas reproduire les mêmes erreurs que sur le tronçon précédent et laisser des espaces à l'abandon tant d'années ! »

- Un participant se demande si la **cartographie scolaire et le lien avec les équipements sportifs**, vont être repensés dans le cadre de l'arrivée du T1, notamment l'articulation et la complémentarité entre les villes.

  > La Ville précise qu'en parallèle de cette étude, elle lance une étude démographique et de carte scolaire pour travailler le maillage des équipements scolaires et sportifs, afin de solutionner la tension existante sur certains équipements, et de se préparer à l'avenir.

- Un participant explique que des membres du CQ du Petit Noisy ont analysé la modification du PLU et ne la comprennent pas. Ils se demandent comment le modifier pour se donner d'autres ambitions, en termes de construction d'espaces verts notamment, et pour verdir les dents creuses ou les délaissés.

  « Il faudrait plutôt penser à verdir qu'à construire, au moins pour compenser les pertes de végétation liées à l'arrivée du tram ! »

  > La Ville explique que la modification simplifiée du PLU qui a été publiée récemment comporte essentiellement des modifications de coquilles, d'erreurs graphiques. Cette étude aura vocation à envisager la programmation souhaitée aux abords du T1, pour ensuite modifier le PLUi. Les abords du T1 sont aujourd'hui l'objet d'un « sursis à statuer ». Les permis de construire sont mis en attente, et seront regardés en cohérence avec les conclusions de cette étude.

Les demandes spécifiques des habitant·es

- Avoir une carte sur les délaissés : les surfaces, les propriétaires, pour pouvoir mieux identifier les zones de projets
- Mettre à jour le cadastre

La synthèse du travail en groupe :

Le territoire vécu par les habitant·es :

- Le parc de Romainville, un lieu très fréquenté
  - Un parc familial, avec des chemins carrossés pour faire du vélo, beaucoup d'enfants
  - qui sert de passage pour aller au marché, au Monoprix
  - qui semble sous-utilisé par les groupes scolaires, qui pourraient davantage s'y rendre pour les activités de plein air ?
  - bordé par la sente Ferrand, un chemin pour s'y rendre, ou pour se balader
- Le square Pagnol est un lieu agréable, « son petit bassin, les poissons ». Il fait l'objet d'une rénovation attendue par les habitant·es
- La médiathèque et le conservatoire sont appréciés, fréquentés, se sont « de beaux lieux »
- Le marché est important, mais la place des Découvertes n'est pas agréable, il y a beaucoup de trafic,

Des enjeux et des attentes pour l'avenir

- Une attente de **végétalisation** autour du tracé
    - Planter des arbres, car d'autres sont coupés sur le territoire (en raison du projet du tram mais pas seulement)
    - Penser des espaces verts tout le long du tramway
    - Ne pas requalifier la rue Jean Jaurès de façon trop minérale
- Un projet à penser en ayant en tête **l'évolution de la population**, qui est importante

« La population change à Noisy, il a des trentenaires qui vont faire leur marché à Romainville »

- Des restos ou des bars, **des lieux conviviaux pour se retrouver**

« Il manque des restos ou écouter de la musique et passer un moment sympa : autre chose que le barbier, l'assurance et le Kebab »

- Une demande de « commerces attractifs et accessibles à tout·es », et un besoin de penser à la programmation de nouveaux commerces, pour « réoccuper positivement des lieux délabrés ou monopolisés par les hommes »
- Une demande d'éviter les enclaves ou les impasses, qui sont propices aux trafics, au squat.
-
- **Une meilleure organisation du pôle gare et des mobilités pensées à l'échelle plus large**
    - Faciliter le passage des piétons depuis le rond-point du Petit Noisy et depuis le technicentre
    - Réorganiser la dépose des bus
    - Revoir le plan des bus
    - Travailler le lien avec le métro place Carnot
    - Penser une gratuité du stationnement ?

Des questionnements sur l'arrivée du tramway :

- Comment fonctionnera le marché rue Jean Jaurès (livraisons) ?
- Comment sera traité le mur de soutènement rue Anatole France ?

TERRE 1

Mission d'étude urbaine concertée sur les abords du tramway T1 sur le territoire de l'EPT Est ensemble

ATELIER HABITANT·E·S

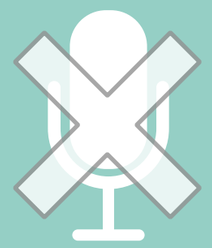
25 mars 2021

coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AVANT DE COMMENCER

Quelques règles pour une visio-conférence sereine

Vos micros sont coupés en arrivant dans la salle de visio-conférence. Merci de ne les rallumer que si vous prenez la parole et de bien les couper après votre prise de parole



Si votre caméra est allumée et que vous ne prenez pas la parole, merci de la couper également

Un chat est à votre disposition pour poser des questions, contribuer, ou si vous rencontrez un problème technique

Mot d'accueil des élus

Olivier Sarrabeyrouse, maire de Noisy-le-Sec

Gaylord Le Chequer, conseiller délégué d'Est Ensemble à l'aménagement des abords T1 et 1er adjoint au maire de Montreuil

La mission

TERRE 1

- Est-Ensemble, pilote de la mission, en partenariat avec Villes + partenaires

- Une mission d'étude urbaine complète, qui doit permettre de proposer une définition d'un projet urbain aux abords du T1 :

  1 plan guide + déclinaison opérationnelle

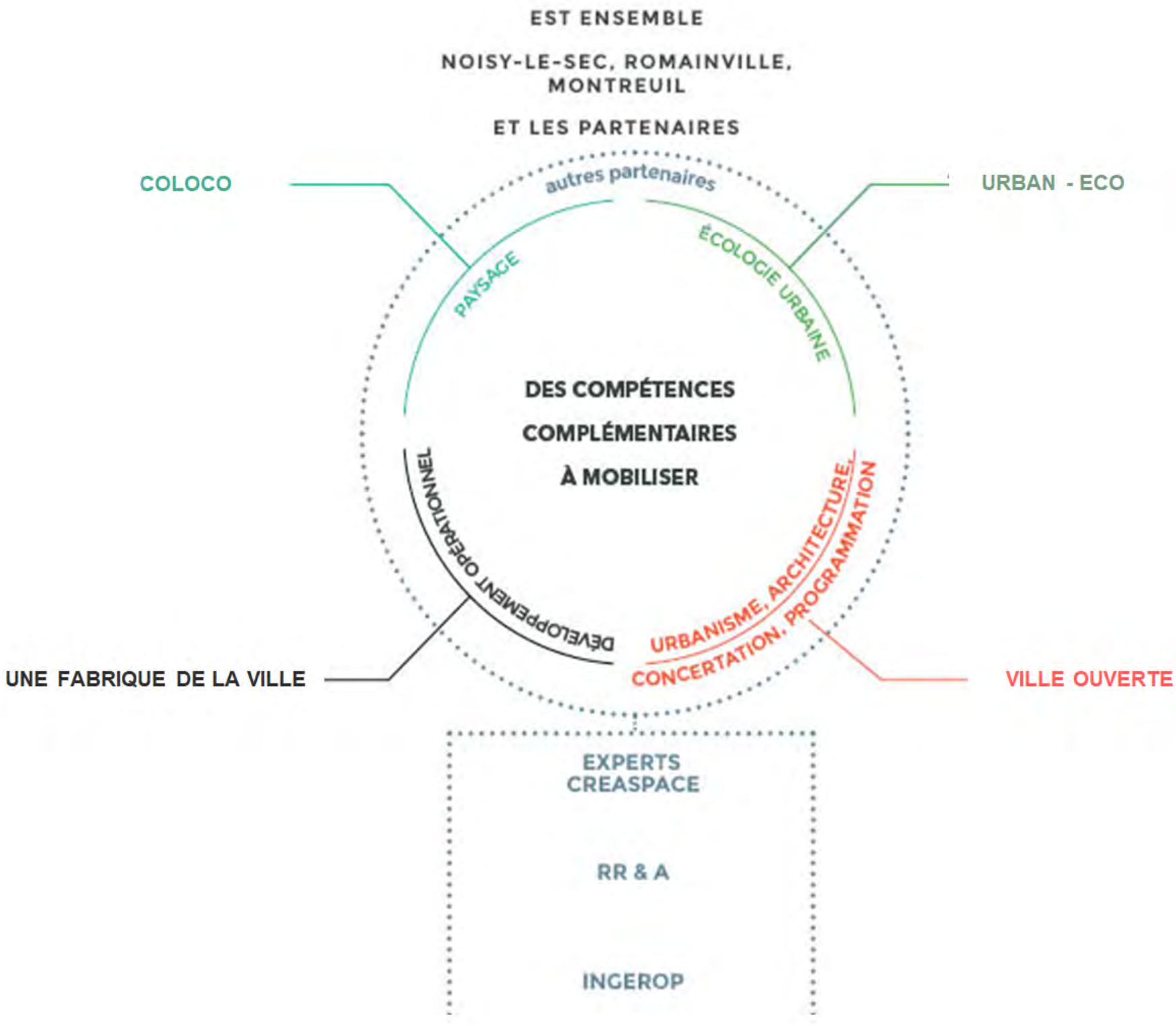
- Une étude co-construite avec les villes et les partenaires, et concertée avec la population

- Penser un périmètre plus large que les seuls « délaissés » du tramway, garantir une insertion urbaine et une programmation optimale en lien avec les territoires environnants

- Des objectifs ambitieux d'aménagement durable et de concertation

L'équipe

TERRE 1



1- Récit de parcours

2- Partage des enjeux

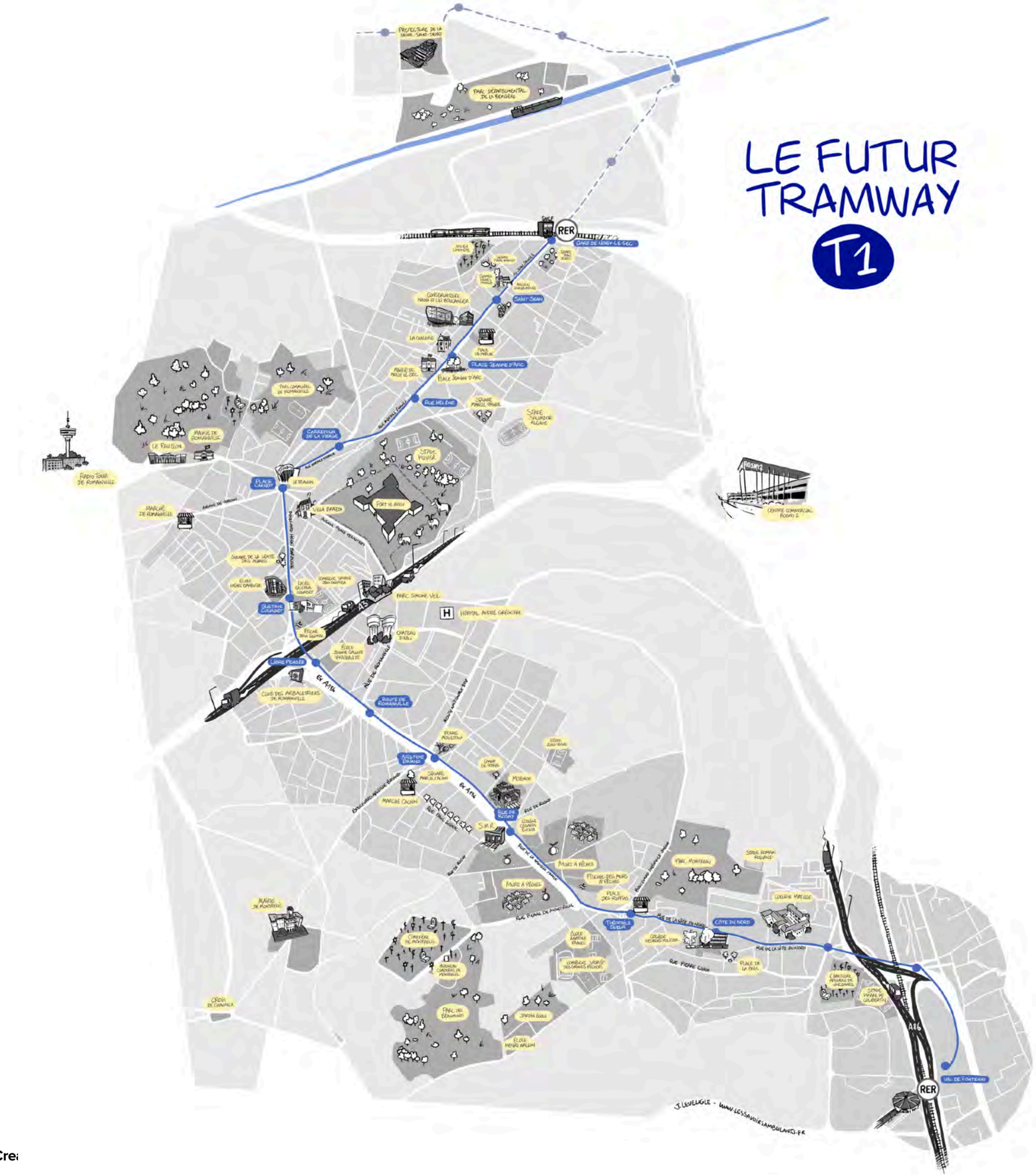
3- Questions - réponses

4- Pour aller plus loin ...

Temps d'échange en petits-groupes

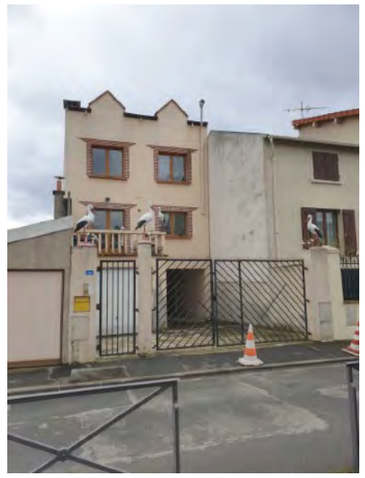
1- Récit de parcours

LE FUTUR TRAMWAY T1



Récit de parcours

Ce que nous avons vu et entendu le samedi 13 mars



Récit de parcours

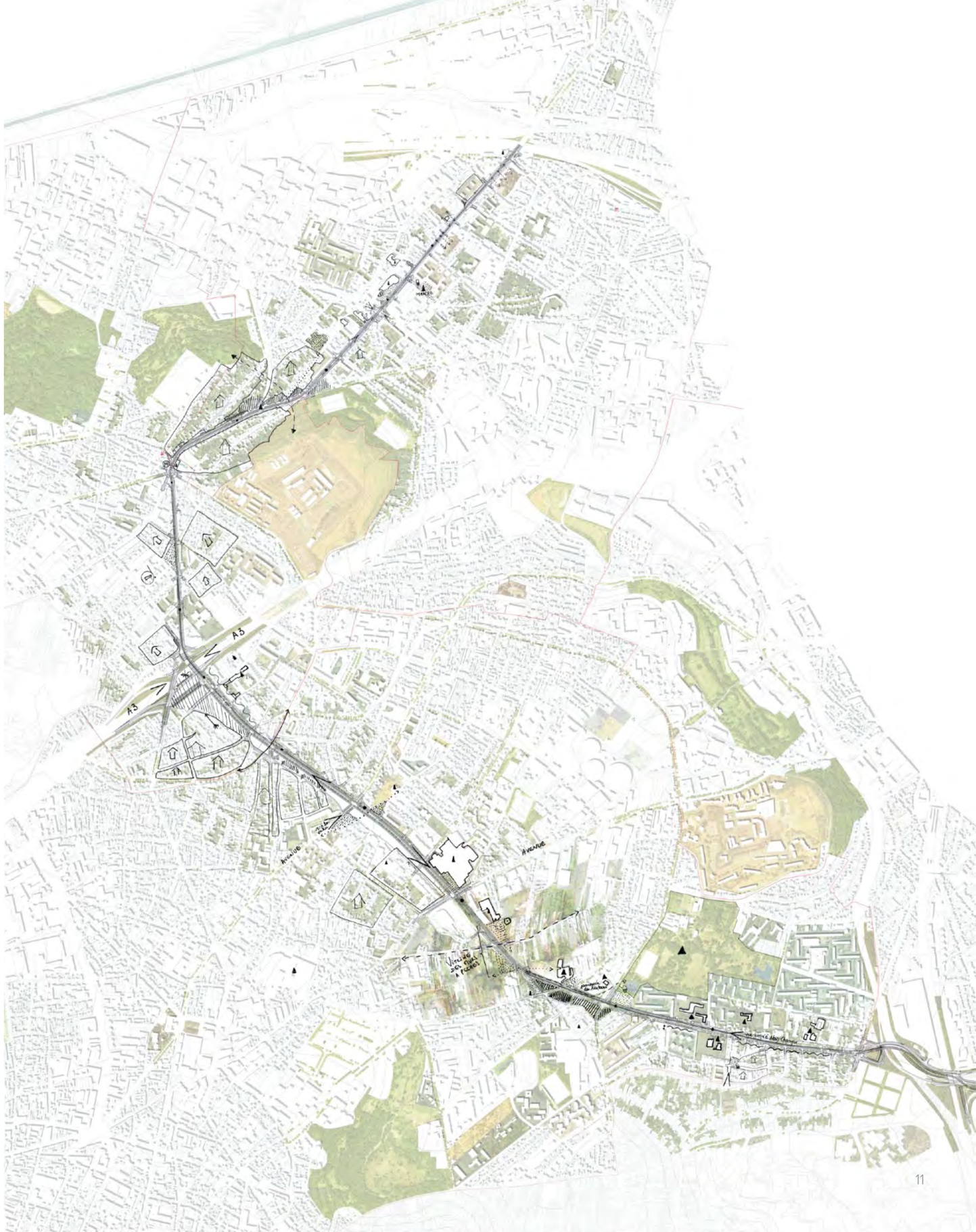
Ce que nous avons vu et entendu le samedi 13 mars

Récit de parcours

Comment nous l'avons restitué

Légende

- Lieu d'intérêt
- Station de tramway
- Vue remarquable
- Parvis / lieu d'intérêt
- Bâti pavillonnaire à préserver
- Bâti mutable
- Connexion
- Connexion
- Place de marché



Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

TERRE 1

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

Un futur équipement ?

TERRE 1

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

La place du Marché

Il y a beaucoup d'inquiétudes sur la place du marché, c'est un lieu névralgique de la ville, un marché populaire, les gens viennent de loin.

Je dis pas qu'il faudrait 10 fromageries mais une ce serait bien !

TERRE 1

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

Le Parvis de la médiathèque

TERRE 1

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

La place Jeanne d'Arc et la Mairie

La place Jeanne d'Arc c'est le coeur de ville !

TERRE 1

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

La rue Hélène

Un exemple de construction neuve bien intégrée

Ces façades sont des pépites !

TERRE 1

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

La rue Hoche : ouvrir des vues sur des espaces privés

0
250
500 m

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

Une emprise constructible

TERRE 1

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

Les grands parcs

On profite beaucoup des parcs, j'espère qu'ils seront encore plus valorisés demain

Le stade Huvier n'est pas assez visité par les Noiséens alors qu'il est magnifique !

De Romainville on vient au stade, mais c'est tout un détour pour y entrer ...

TERRE 1

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

Le carrefour de la Vierge

Que va-t-on faire de la Vierge ? C'est un des points de crispation important lié au tramway.

Il faut imbriquer la modernité et le patrimoine comme au Japon.

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

Le carrefour de la Vierge

Ici on peut construire : pas collé à la rue, en limitant la hauteur.

0
250
500 m

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

La grande pente

Il faut imbriquer la modernité et le patrimoine comme au Japon.

A vélo, on utilise les rues parallèles plus sûres pour aller Noisy. Est-ce qu'il y aura une piste le long du tram ?

Est-ce qu'il y aura assez de place pour le piéton ?

TERRE 1

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

La grande pente

Comment on aménage ce trottoir avec son grand mur de soutènement ?

Depuis le tram, il y aura une belle vue

10 min.

0
250
500 m

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

Les nouveaux logements

Les élus ont compris que c'était trop les constructions ici.

La question c'est comment on construit ?

Ici il faut préserver les pavillons et le charme des ruelles de Romainville

0
250
500 m

Noisy-le-Sec > Place Carnot, Romainville

TERRE 1

L'arrivée du métro, l'aménagement de la place

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1

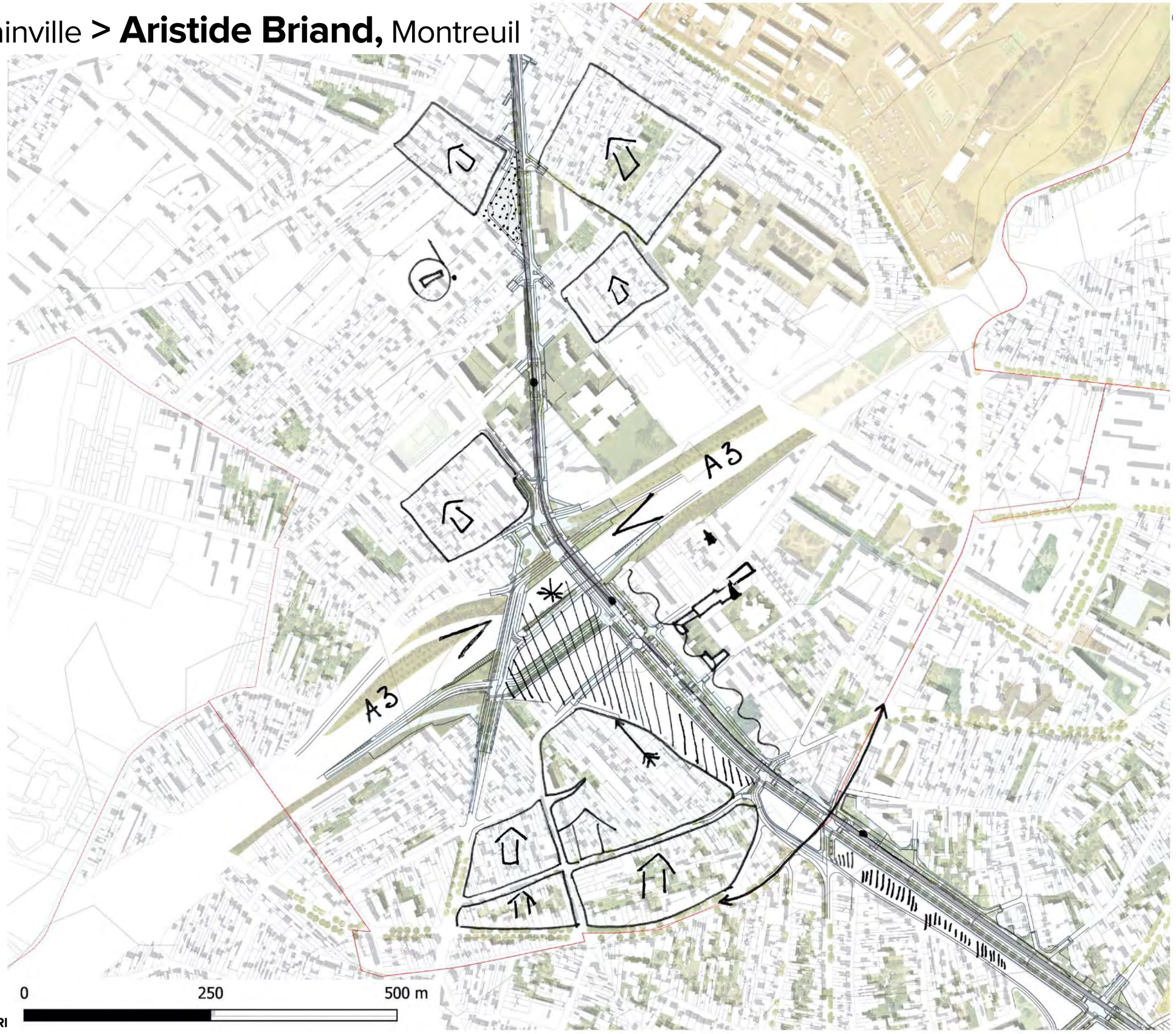
On a la chance d'avoir des sentes, c'est charmant, mais il faudrait aussi que chaque espace vert soit entretenu, même les espaces privés, qui sont des bouts de nature offerts au regard !

Le tram c'est la chance de nous connecter à l'autre côté, et de traverser sereinement à pieds ou en vélo

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

Légende

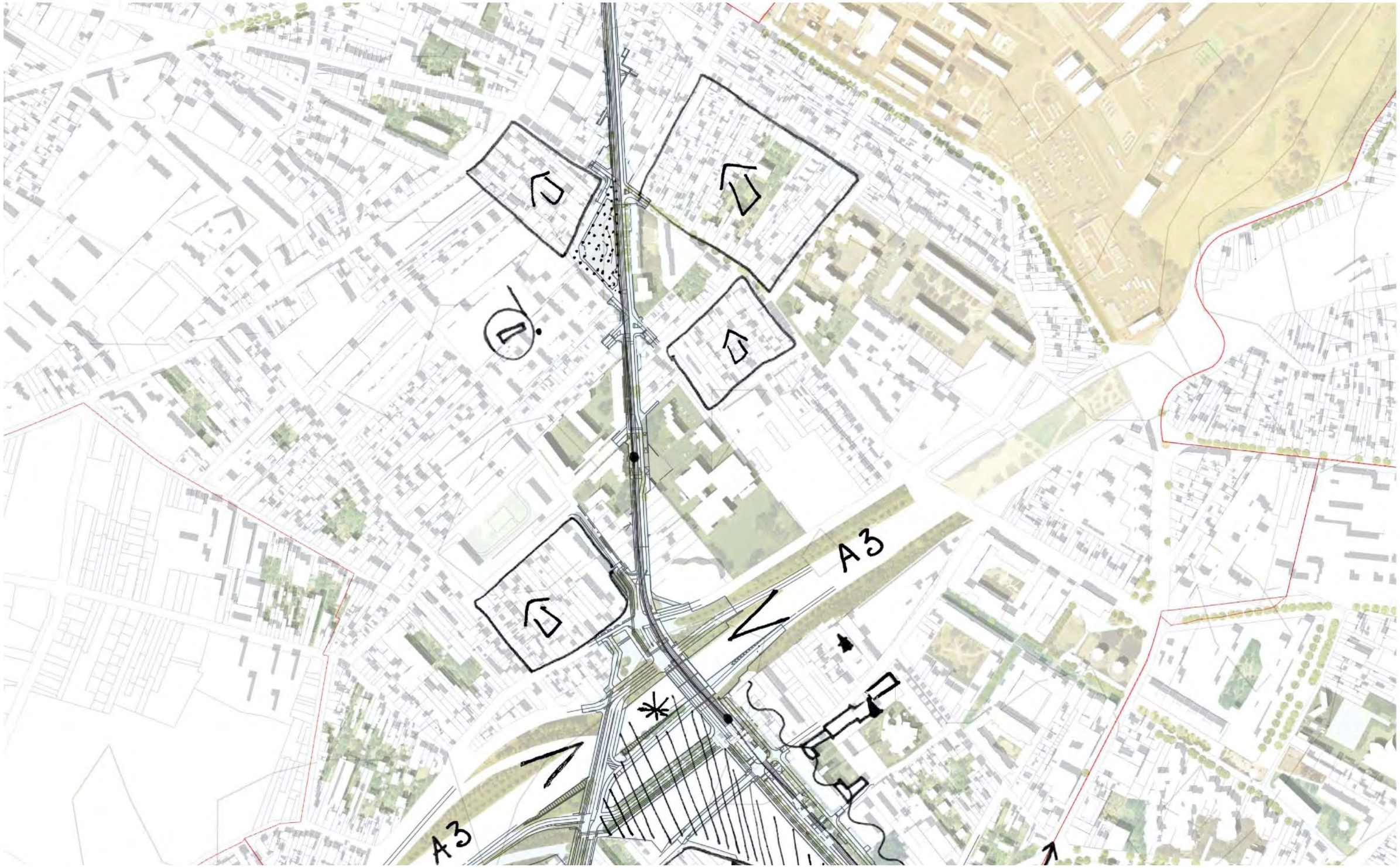
- Lieu d'intérêt
- Station de tramway
- Vue remarquable
- Parvis / lieu d'intérêt
- Bâti pavillonnaire à préserver
- Emprise disponible
- Connexion
- Impasse
- Bâti mutable ?
- *



coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RI

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1



Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1

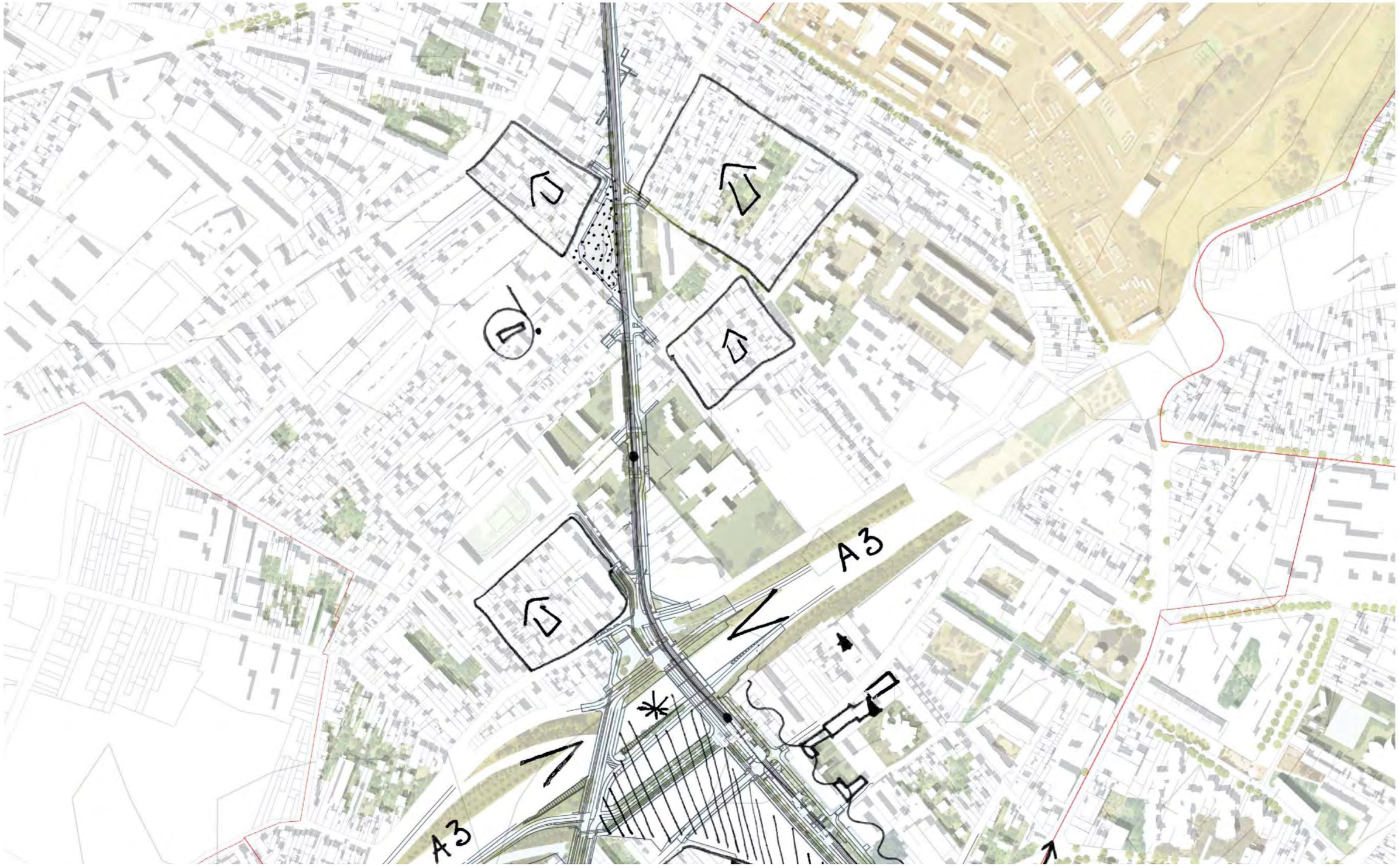
Les nouveaux logements dans le secteur des Mares

Il y a vraiment eu beaucoup de logements construits ici, c'est dommage de ne pas avoir gardé les petites cités ouvrières

Depuis Montreuil on vient aussi à Romainville faire nos courses, par exemple à Auchan ou au marché du quartier Cachin

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1



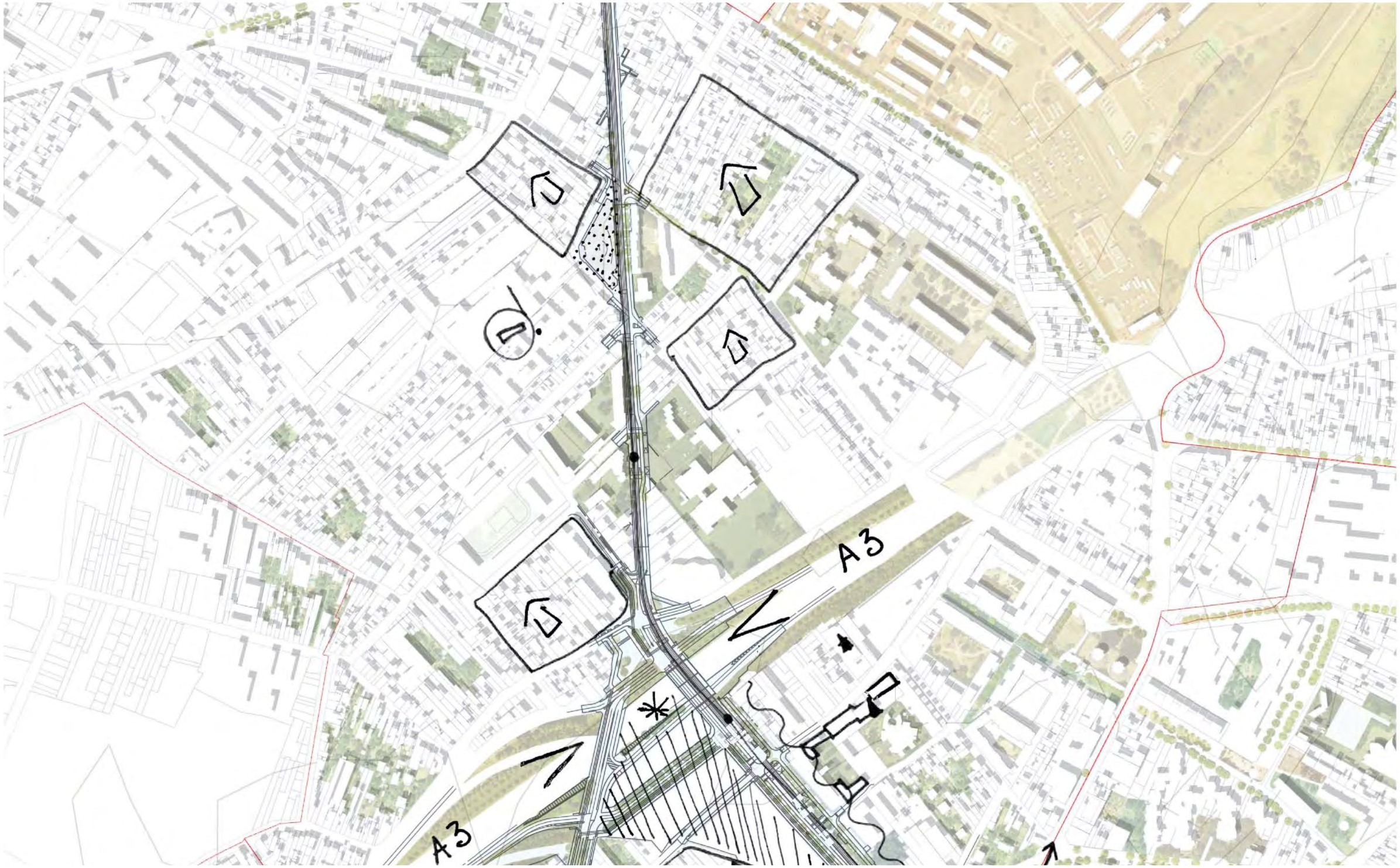
Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1

Petits et grands équipements

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1

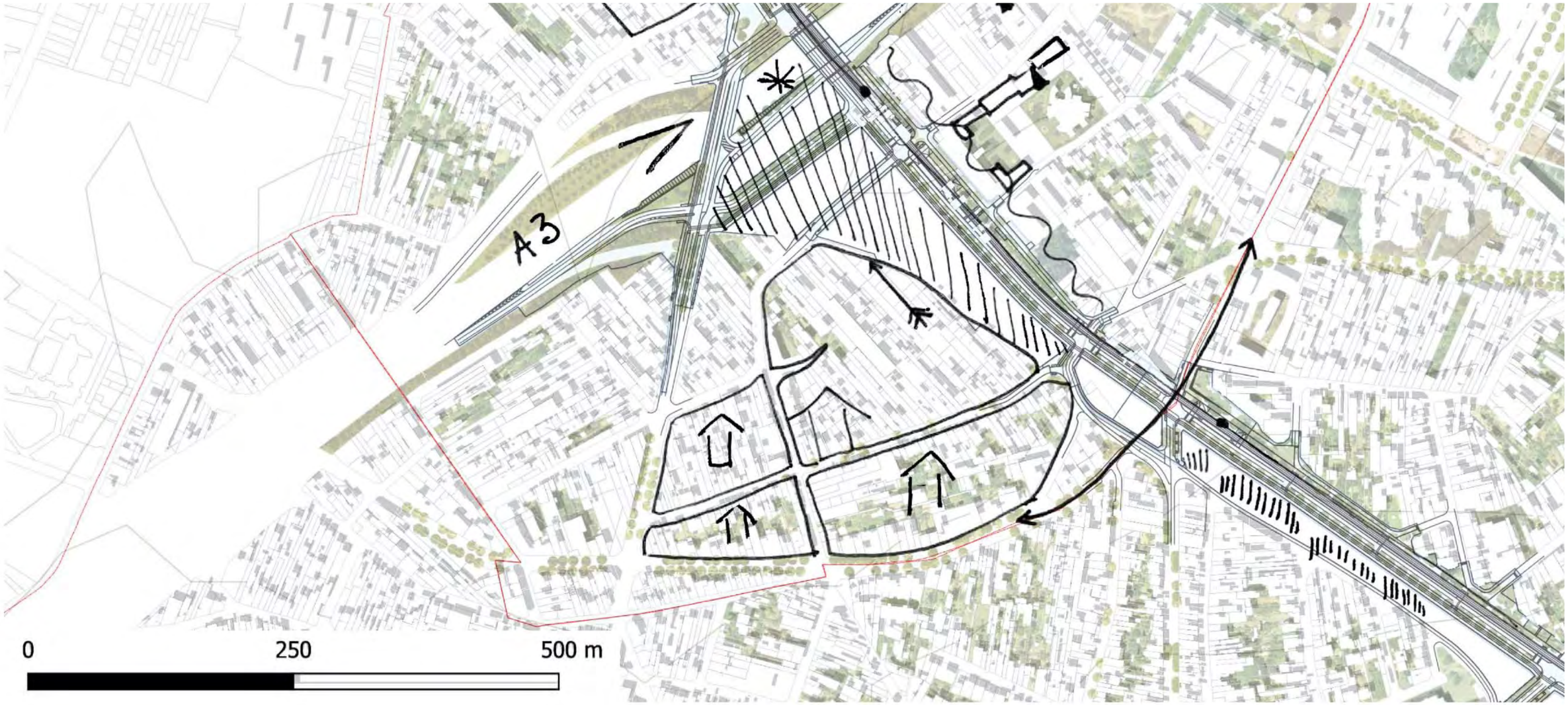


Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1

La traversée de l'autoroute

Ce que j'attends du tram, c'est de pouvoir traverser facilement à pieds et en vélo !


A3
0
250
500 m

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

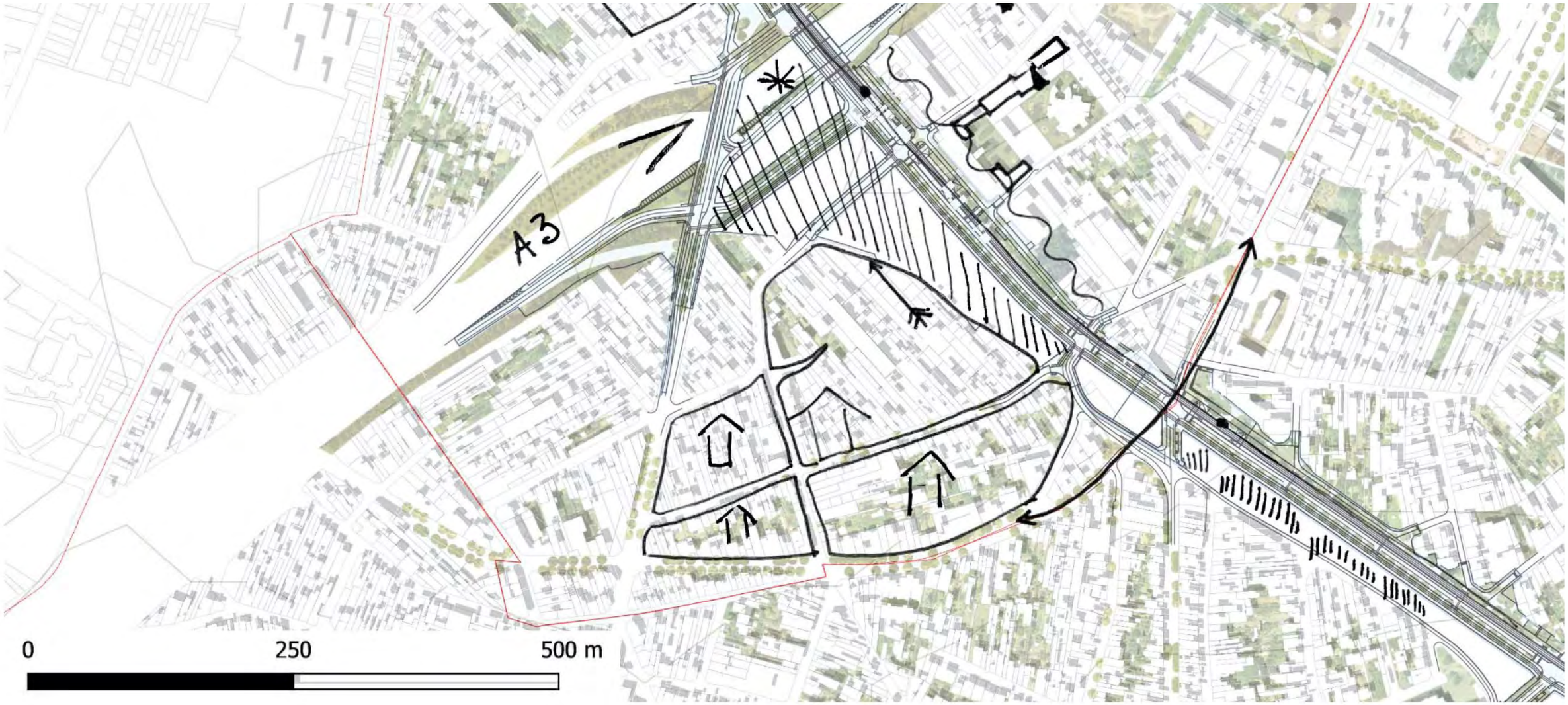
TERRE 1

Des petits coins de verdure, comme au club des arbalétriers

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1

Un skate park à Brême en Allemagne


A3
0
250
500 m

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

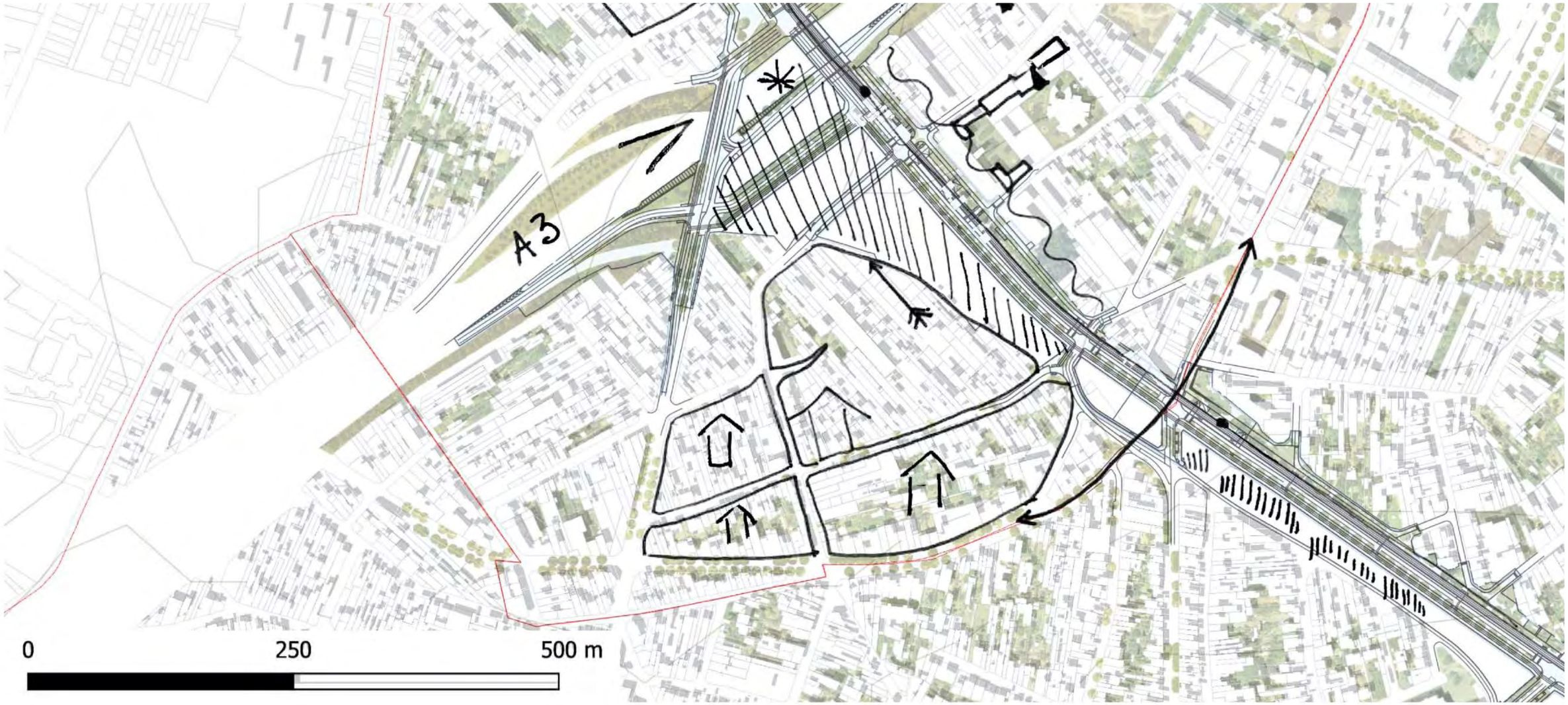
TERRE 1

Patrimoine et lieux publics

On habite à Montreuil et on n'avait pas idée qu'il y avait des beaux bâtiments comme ça dans le quartier

L'école est vraiment super belle, avec la meulière... Par contre les bâtiments autour, c'est pas terrible. Au fait, vous saviez qu'il y avait une église juste à côté ?

Des architectures diverses


A3
0
250
500 m

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

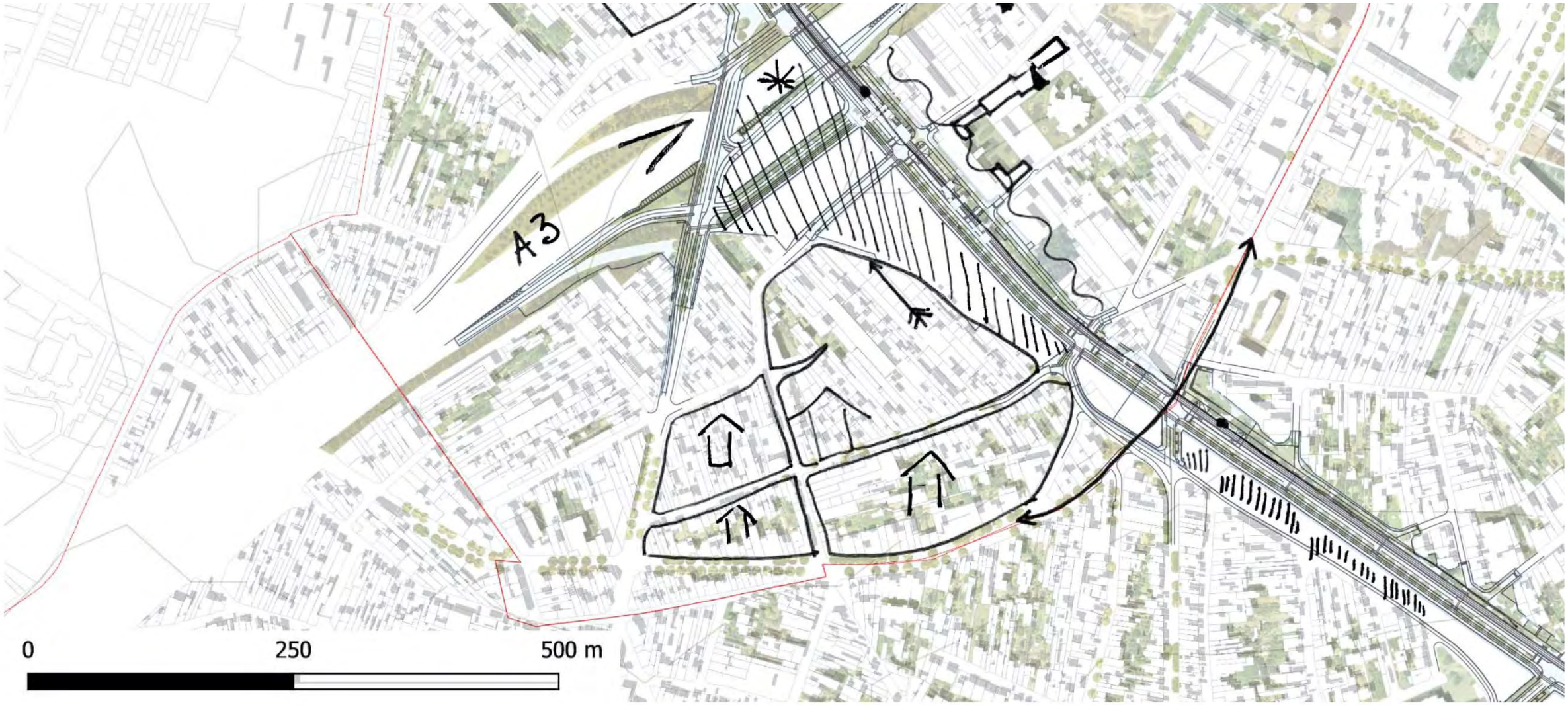
TERRE 1

Des vues lointaines

Vous avez vu ?
On voit Mozinor !!

Ici, ça nous a changé la vie d'avoir enlevé l'autoroute. C'est quand même plus agréable !

Des vues lointaines


A3
0
250
500 m

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

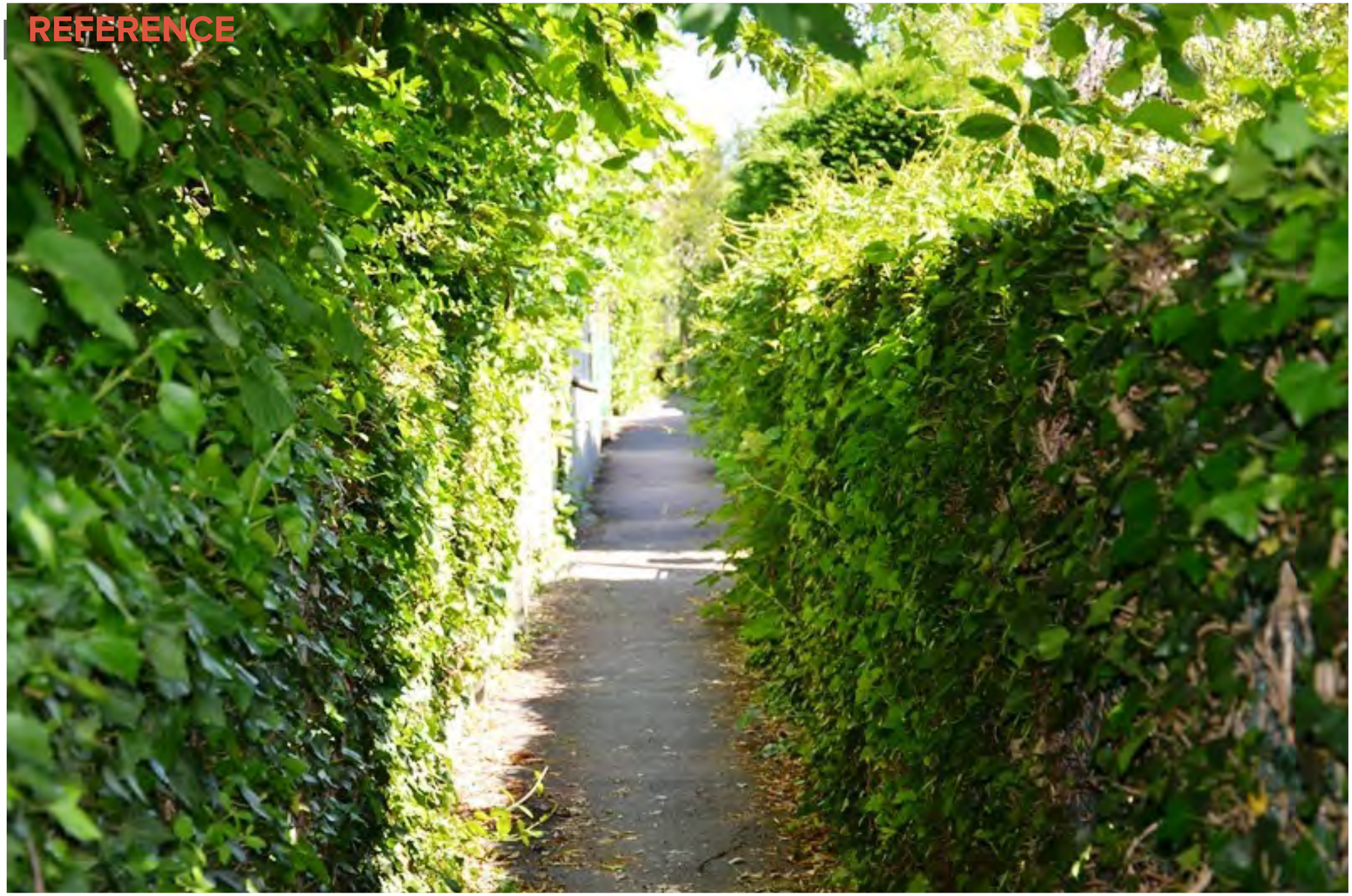
TERRE 1

Un tissu pavillonnaire à préserver

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1

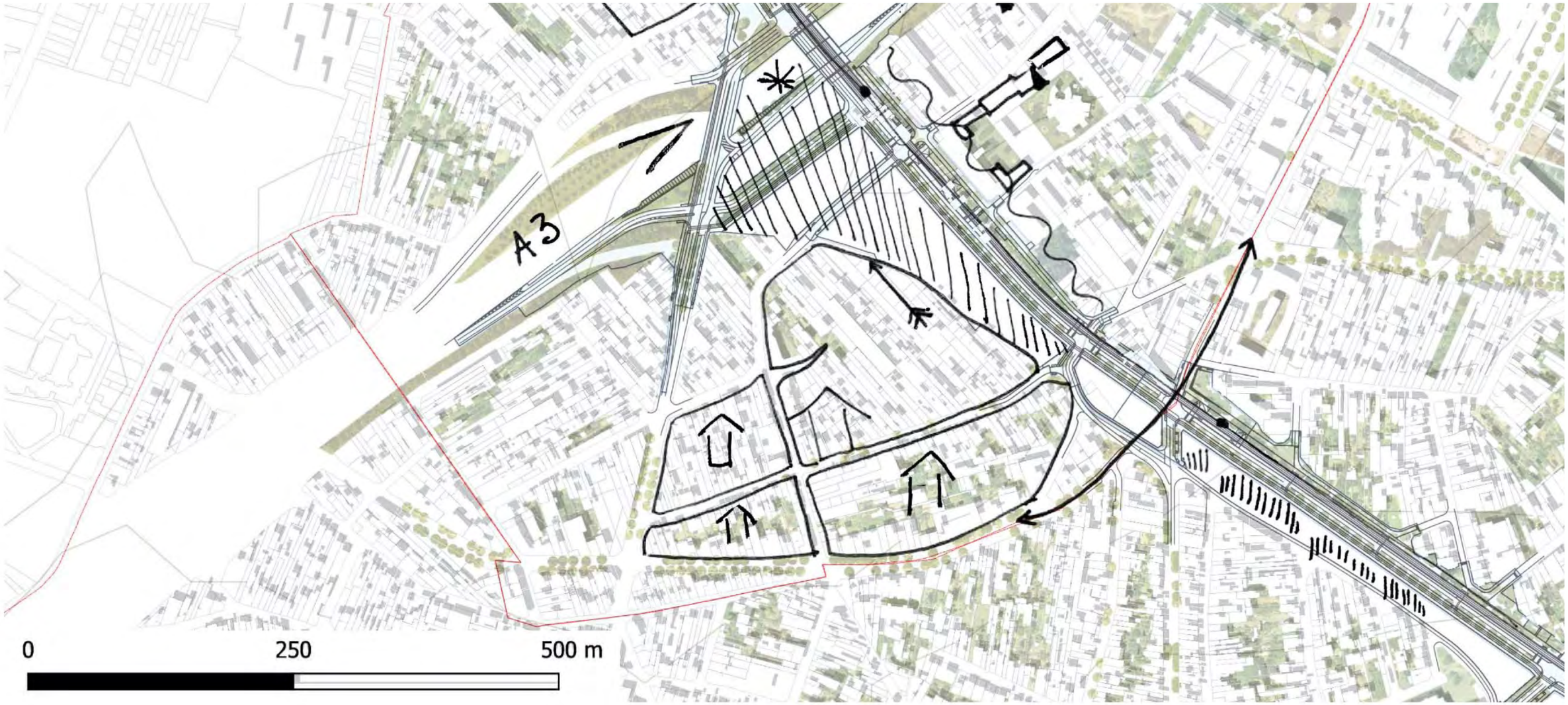
Des petits sentiers dans les quartiers pavillonnaires



Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

Au pied de l'ancienne autoroute

Tout ce qui était du côté de l'autoroute, c'est compliqué.
Il y a des rues en impasse qui sont squattées, vandalisées...
Et au niveau du stationnement, on ne s'en sort pas. Il faudrait remettre du stationnement gratuit.


A3
0
250
500 m

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1

Prendre en compte le stationnement

C’est dommage on voit pas qu’il y a des jardins cultivés derrière

Il faudrait des petits parkings de cette taille de partout dans le quartier Par contre il faudrait qu’il soit planté

Place Carnot, Romainville > **Aristide Briand,** Montreuil

TERRE 1

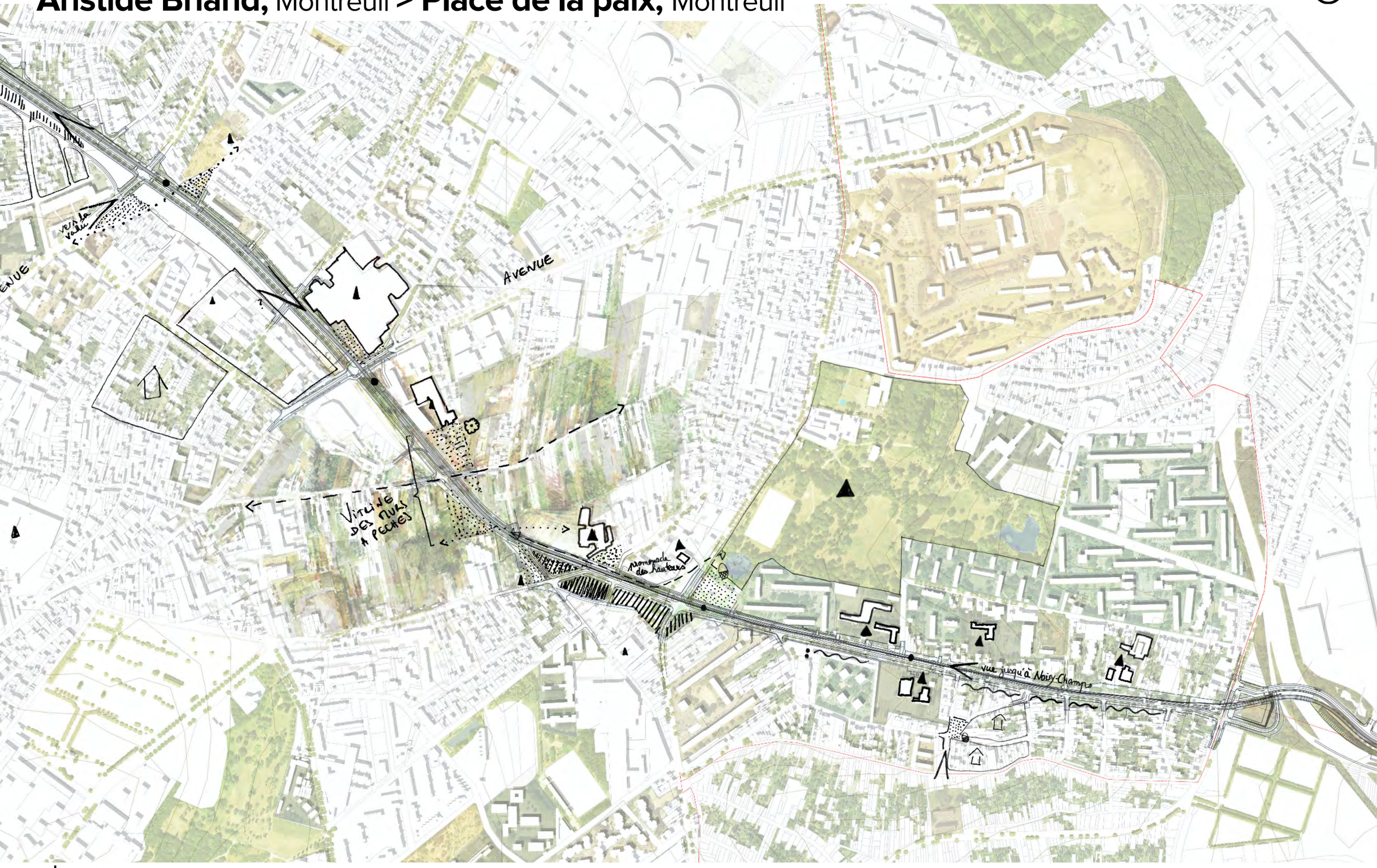
Commerces

Avec le Super U, le Picard, et le marché qui est vraiment bien, on a ce qu'il faut ici. Par contre, de l'autre côté de l'autoroute, il n'y a pas grand-chose.

Des marchés à maintenir

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1



coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

vers la vallée
AVENUE
AVENUE
VITRINE DES MURS A PECHES

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1

La rue Aristide Briand, c'est un lieu de rassemblement. Il y a quelques commerces qui fonctionnent bien, c'est un peu le prolongement du centre-ville.

imaginer des lieux de convivialité des places ouvertes.

Un peu comme les places barcelonaises

vers la vallée
AVENUE
AVENUE
VITRINE DES MURS A PECHES

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

La rue de l'Ermitage c'est l'une des rues les plus anciennes.

La rue des Néfliers, la rue de l'Ermitage avant elles se prolongeaient jusqu'à la Boissière

vers la vallée
AVENUE
AVENUE
VITRINE DES MURS A PECHES

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1

à proximité de Mozinor créer un lieu d'échange entre les petits artisans et les entreprises

une cantine ouverte sur le quartier, un lieu de partage entre les habitants et les travailleurs

vers la vallée
AVENUE
AVENUE
VITRINE DES MURS A PECHES

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1

c'est magnifique ici, les vues sont superbes et la nuit c'est un spectacle avec les lumières

Elle sera là notre coulée verte !

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1

Une coulée verte le long du tramway (transformation d'une autoroute à Shanghai)

coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

vers la vallée
AVENUE
AVENUE
VITRINE DES MURS A PECHES

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

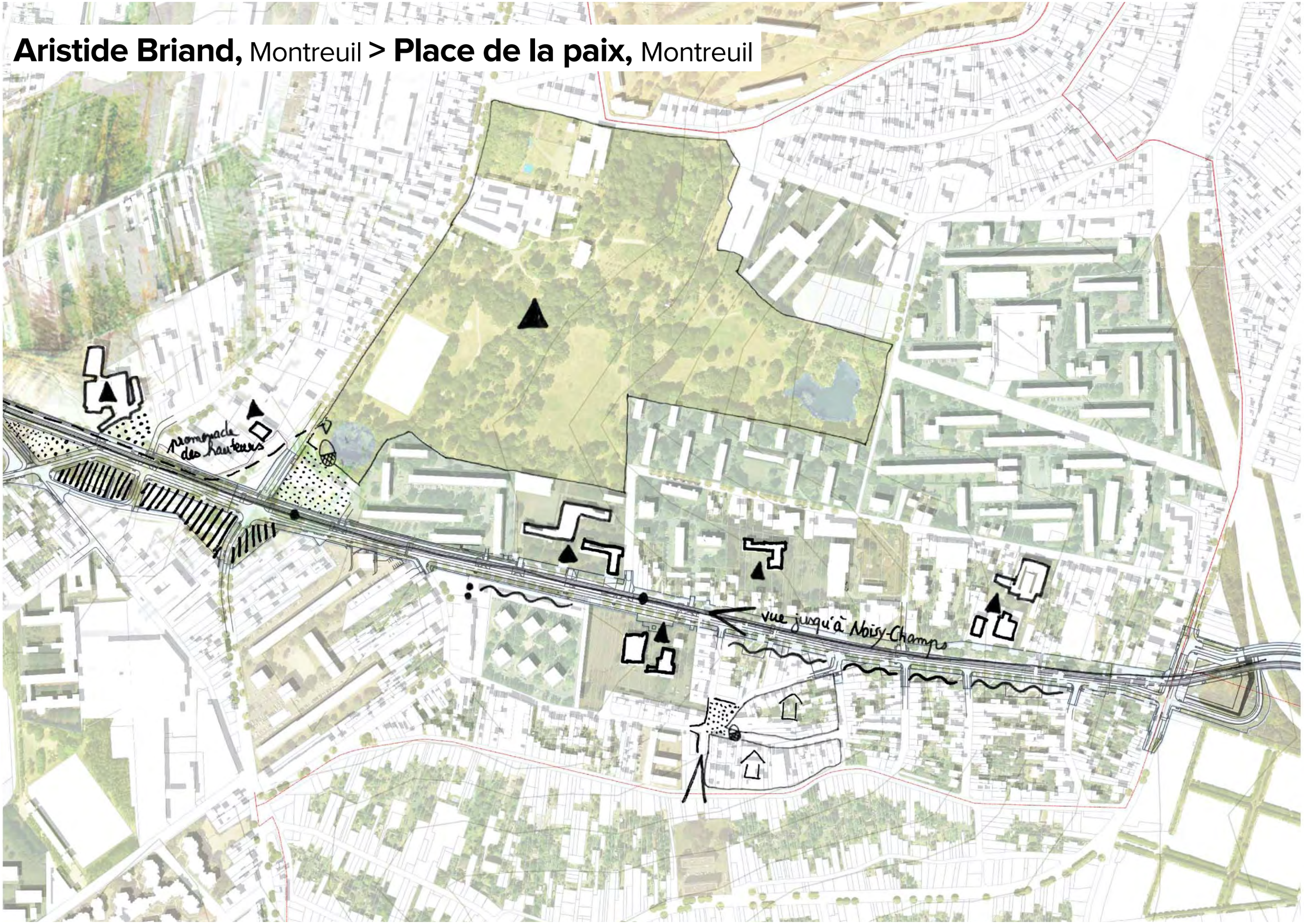
TERRE 1

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1

Un biergarten à proximité des murs à pêches

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil



Un lieu de convergence de différents quartiers

C'est un bordel de routes il n'y a pas de place pour les piétons

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1

un lieu de sensibilisation à la transition écologique

promenade des hauteurs

vue jusqu'à Noisy-Champs

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1

Qu'est-ce qu'on va faire des voitures stationnées ici ?

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1

Des parkings de quartier en superstructure réversibles// lieu de mobilités et de services

promenade des hauteurs

vue jusqu'à Noisy-Champs

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1

Il ya des vues incroyables !

C'est étroit pour faire passer un tramway

promenade des hauteurs

vue jusqu'à Noisy-Champs

Aristide Briand, Montreuil > **Place de la paix,** Montreuil

TERRE 1

On est loin de tout, on est les oubliés.

C’est bien de faire une étude sur les habitants délaissés !

2- Les enjeux

Aménager pour les habitants déjà présents

Planter d'abord, bâtir parfois

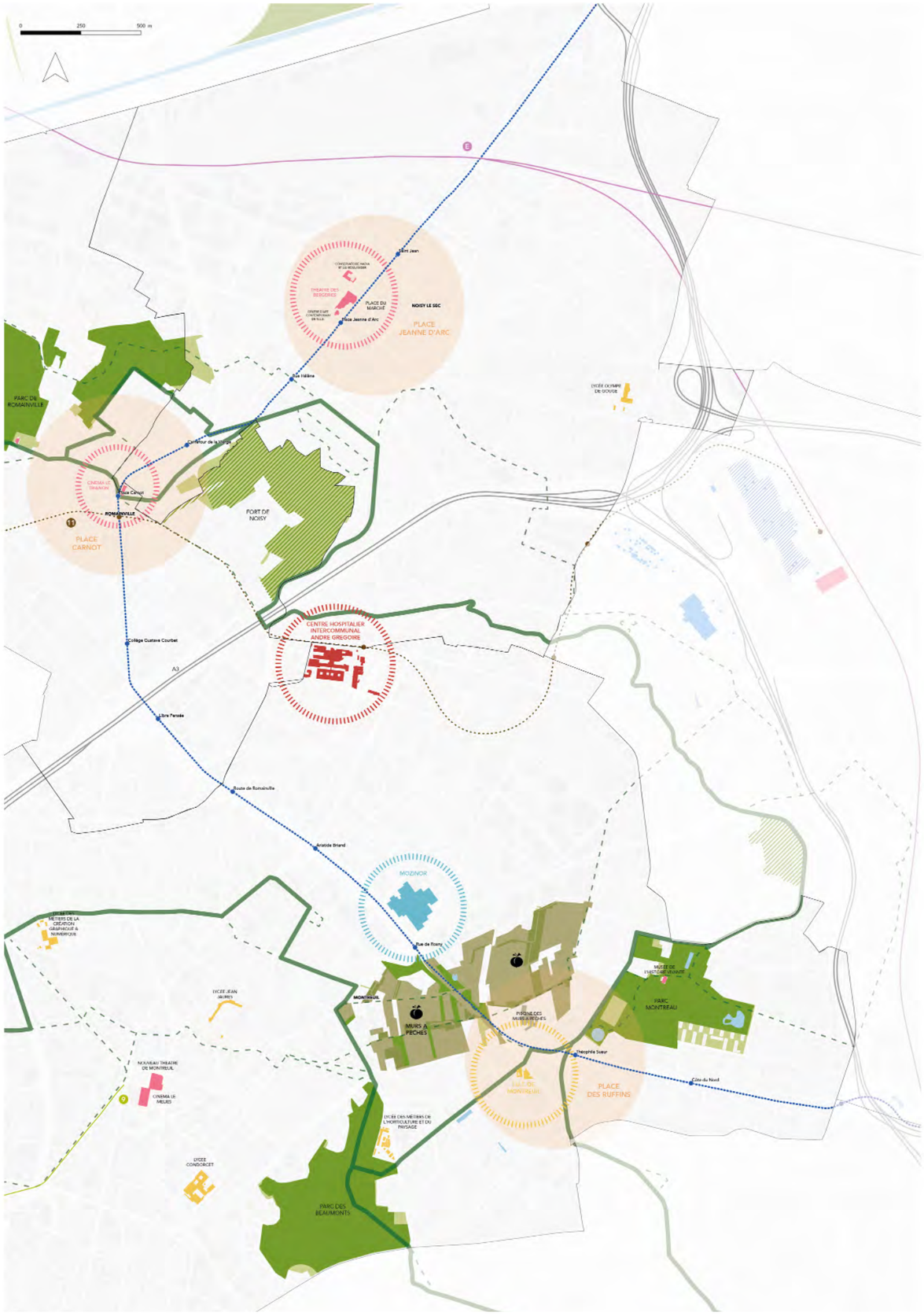
Renaturer

Offrir du plaisir à vivre ensemble

Re-produire en ville

Souhaitez-vous compléter ces "règles" ?

Règle du jeu



COMMUNES CONCERNEES
- limites communales

PROJET DE TRAMWAY
- prolongation du T1
- stations T1
- prolongation du M11
- centralités en développement

EQUIPEMENTS
- activité
- commerce/restaurant
- culture
- enseignement
- sport
- santé

ESPACES PAYSAGES
- espaces naturels
- paysages identifiés
- murs à pêches
- promenade des hauteurs

Règle du jeu

COMMUNES CONCERNEES
- limites communales

PROJET DE TRAMWAY
- prolongation du T1
- stations T1
- prolongation du M11
- centralités en développement

EQUIPEMENTS
- activité
- commerce/restaurant
- culture
- enseignement
- sport
- santé

ESPACES PAYSAGES
- espaces naturels
- paysages identifiés
- murs à pêches
- promenade des hauteurs

Règle du jeu

COMMUNES CONCERNEES
- limites communales

PROJET DE TRAMWAY
- prolongation du T1
- stations T1
- prolongation du M11
- centralités en développement

EQUIPEMENTS
- activité
- commerce/restaurant
- culture
- enseignement
- sport
- santé

ESPACES PAYSAGES
- espaces naturels
- paysages identifiés
- murs à pêches
- promenade des hauteurs

Règle du jeu

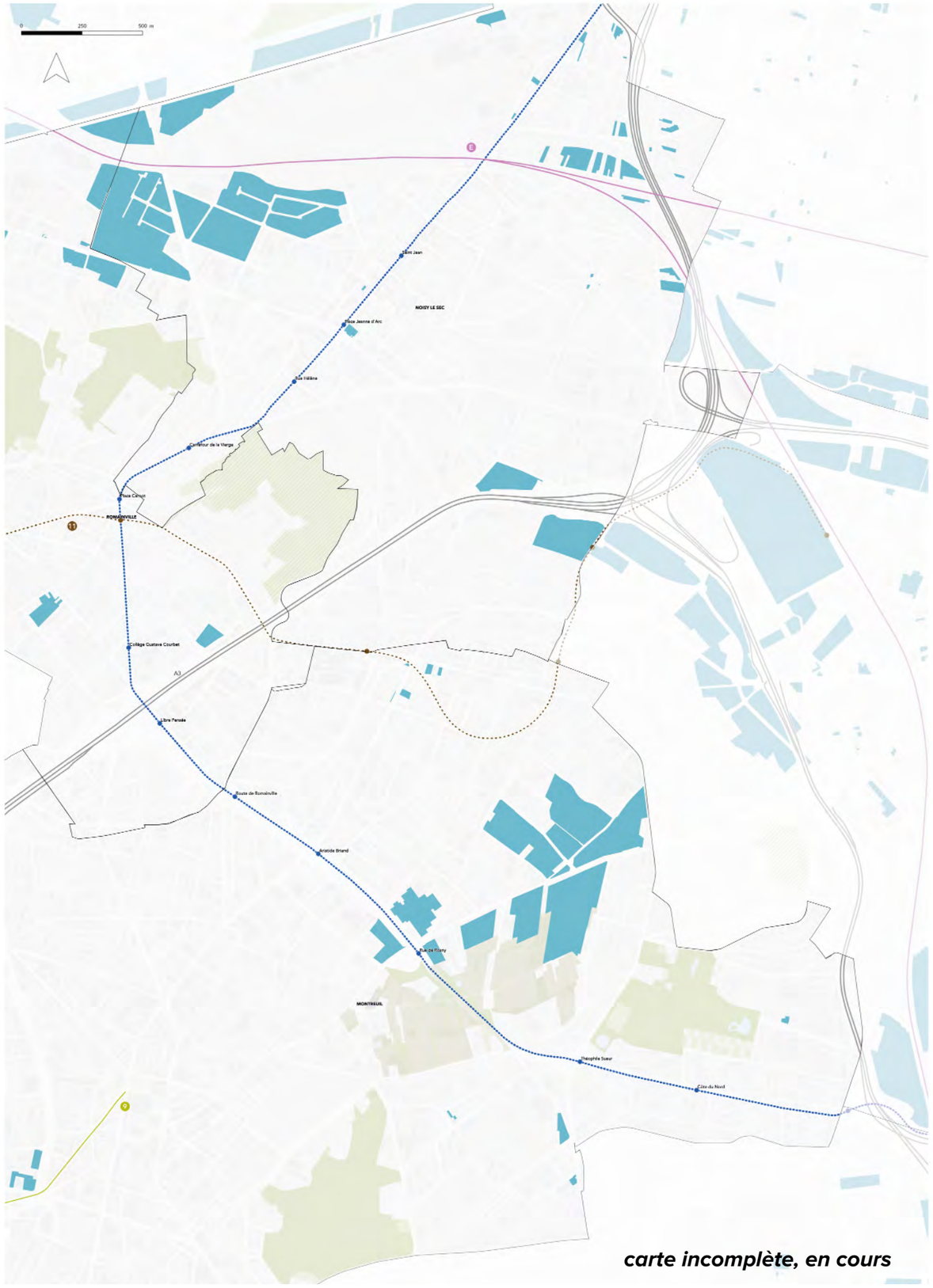
Activités économiques

COMMUNES CONCERNEES
- limites communales

PROJET DE TRAMWAY
- prolongation du T1
- stations T1
- prolongation du M11
- centralités en développement

EQUIPEMENTS
- activité
- commerce/restaurant
- culture
- enseignement
- sport
- santé

ESPACES PAYSAGES
- espaces naturels
- paysages identifiés
- murs à pêches
- promenade des hauteurs



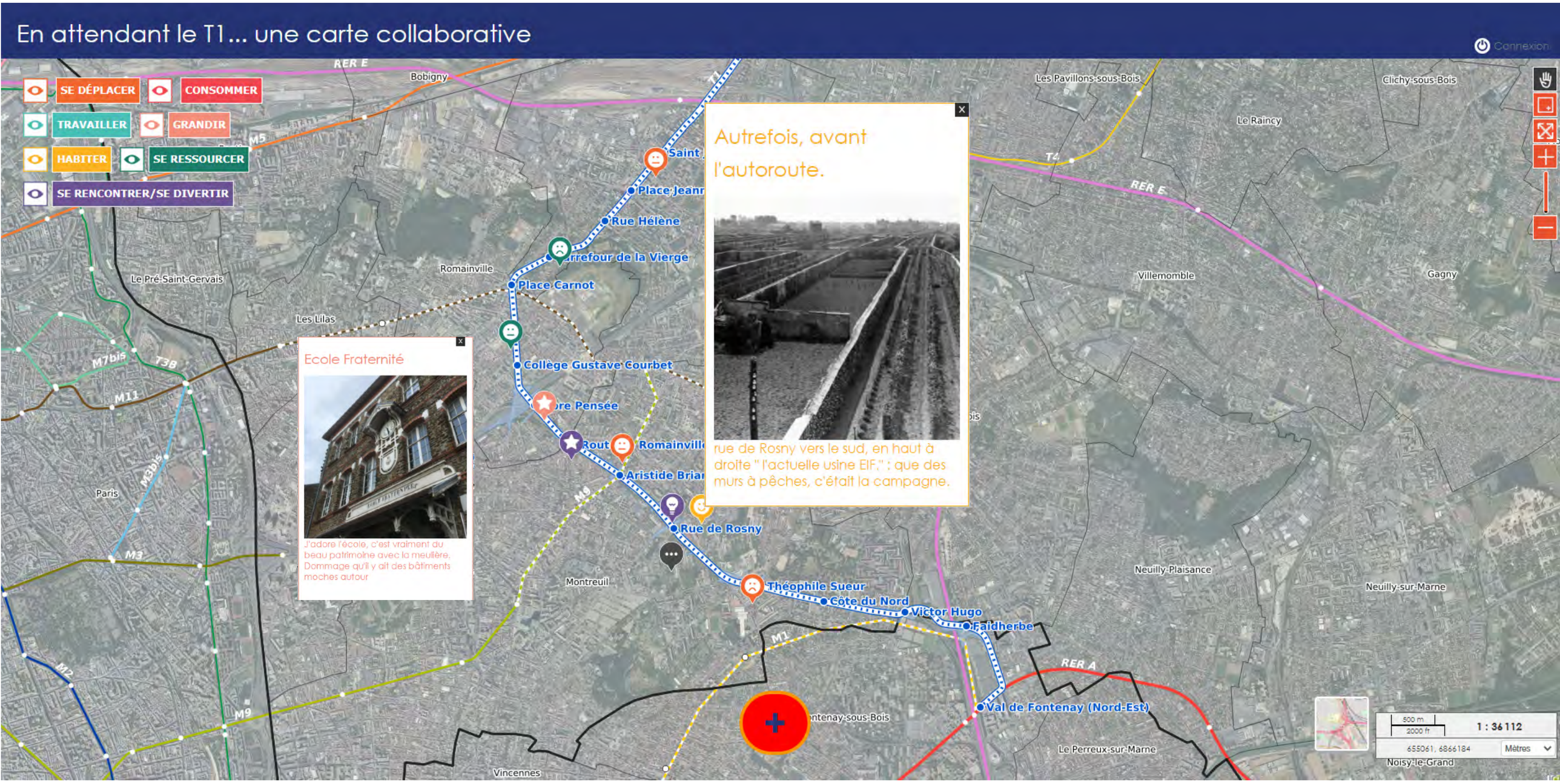
carte incomplète, en cours

La concertation : cartographie participative

Un outil participatif pour raconter le territoire et se projeter dans l'arrivée du tram

On compte sur vous !

https://www.est-ensemble.fr/etudeT1



La concertation : prochaines étapes

TERRE 1

PHASE DIAGNOSTIC → PHASE PLAN GUIDE

Randos du 13 mars
Atelier du 25 mars

labo T1 → **atelier T1** → **partage du diagnostic** → **...**

Des temps pour dialoguer et nourrir le projet avec les habitant·es, en amont des décisions

Un temps d'échange avec élu·es et partenaires pour poursuivre les réflexions, formuler des arbitrages

Un atelier technique avec les services, afin d'affiner et de "faire atterrir" les propositions

Un temps de partage avec le grand public, pour donner à voir le diagnostic et se préparer à la phase "plan guide"

Des temps de dialogue avec les habitant·es, en amont des décisions

3- Questions - réponses

4- Pour aller plus loin, rencontre avec un tracé

Pour aller plus loin, échangeons en petits groupes ...

TERRE 1

Pour échanger, contribuer et poser vos questions plus spécifiquement sur le secteur **Noisy-le-Sec** gare RER > **Romainville** place Carnot

> Restez dans cette réunion

Pour échanger, contribuer et poser vos questions plus spécifiquement sur le secteur **Romainville** place Carnot > **Montreuil** Aristide Briand

> Connectez vous sur la réunion zoom dédiée, lien dans le chat

https://us02web.zoom.us/j/84624762159

Pour échanger, contribuer et poser vos questions plus spécifiquement sur le secteur **Montreuil** Aristide Briand > **Montreuil** place de la Paix

> Connectez vous sur la réunion zoom dédiée, lien dans le chat

https://zoom.us/j/97007504047?pwd=blErWVNVZFZqYWcrNjR1NlRUaUNKQT09

Etude urbaine concertée
sur les abords du tramway T1

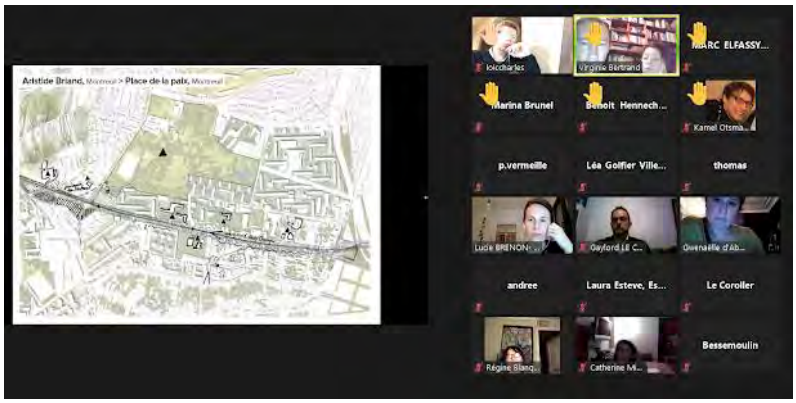
Compte-rendu de l'atelier grand public – 25 mars 2021

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)
- **Groupement 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 1er 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

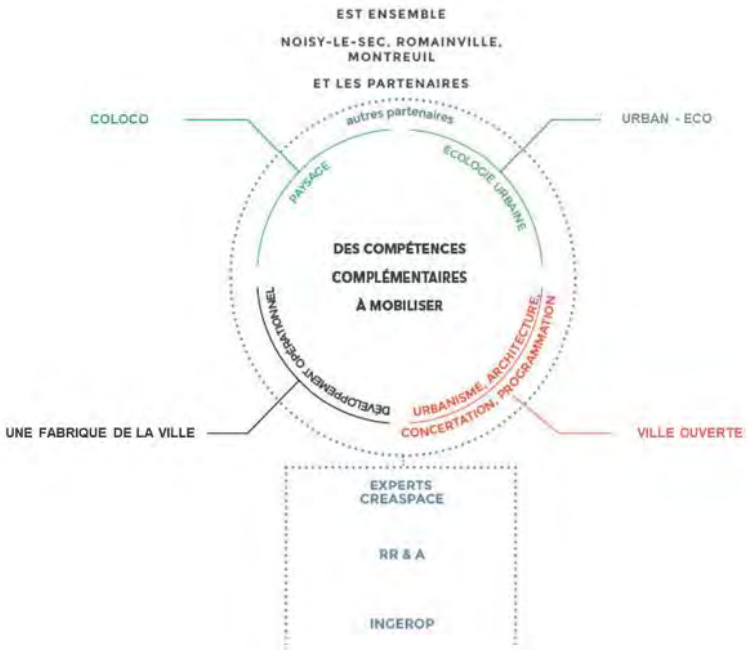
M. Le Chequer, en tant que conseiller délégué d'Est Ensemble au Faubourg et à l'aménagement aux abords du T1, introduit la séance et remercie les participant·es. Il présente d'abord ses excuses à celles et ceux inscrit·es à la rando T1 qui n'ont pas pu y participer en raison du protocole sanitaire qui 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. »

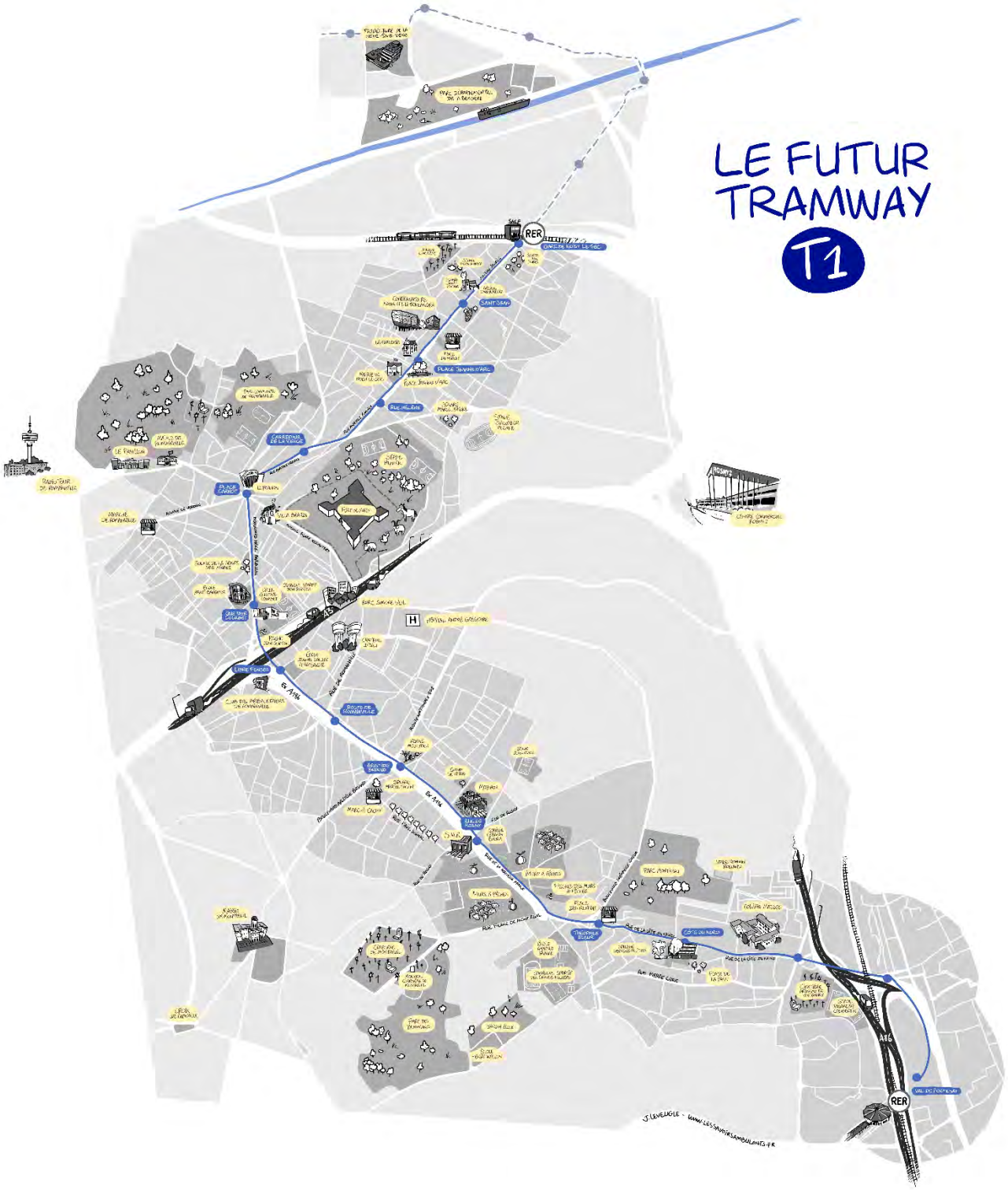
Présentation de l'équipe retenue pour l'étude urbaine concertée

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.

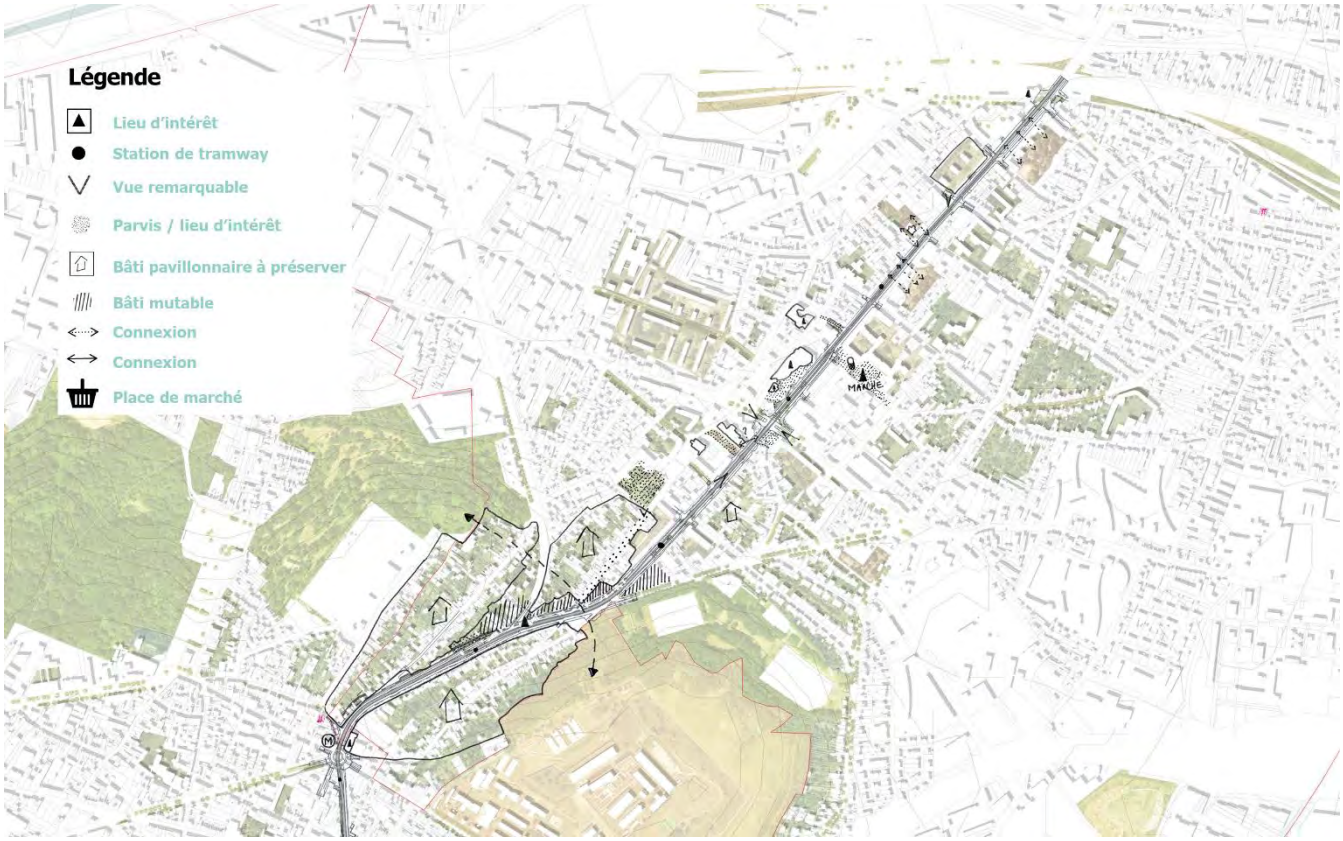
A la suite des premiers échanges et temps de concertation, une cartographie dessinée du territoire a été réalisée spécialement pour cette étude de façon à s'approprier collectivement le territoire desservi par le prolongement du tramway :


LE FUTUR
TRAMWAY
T1
RER
RER

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 saillants[1]

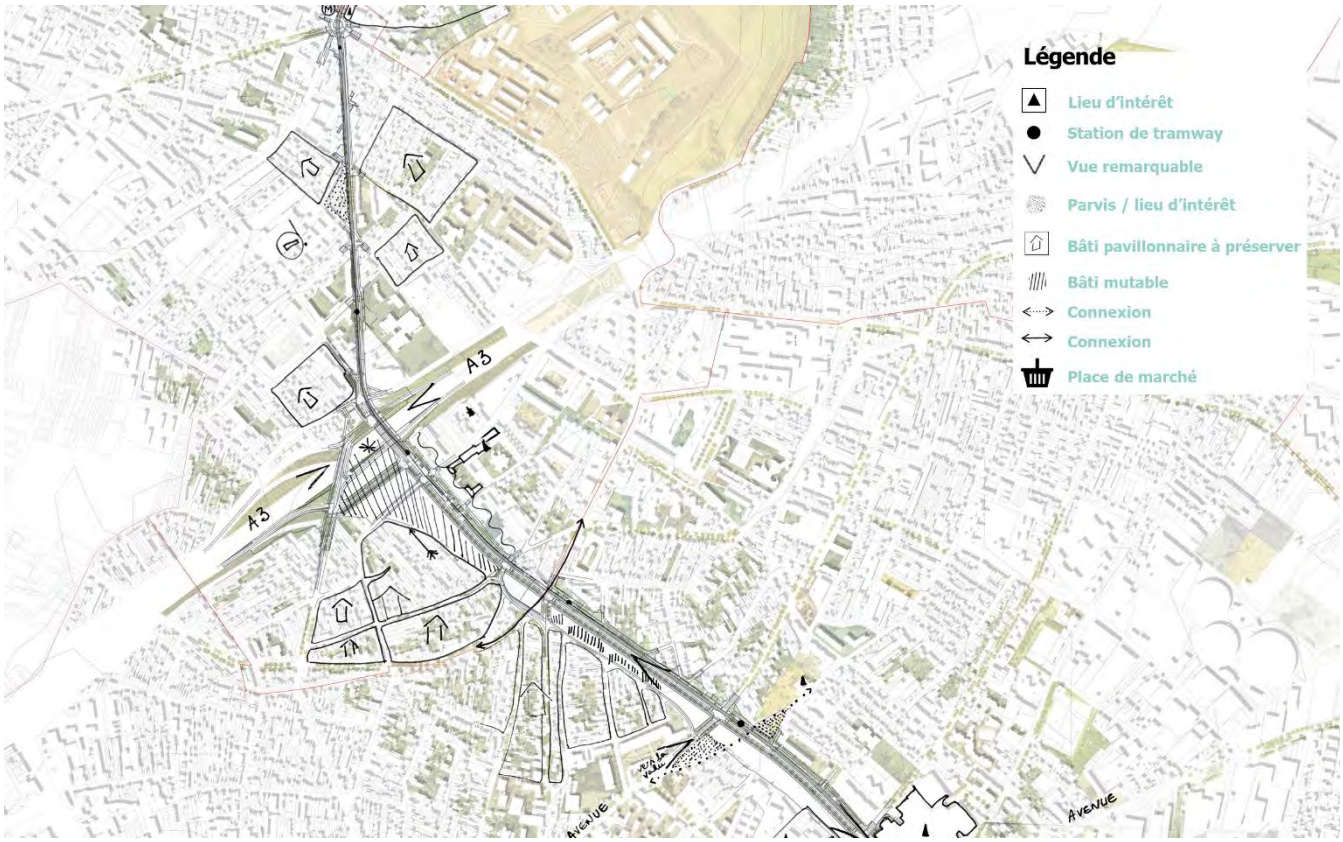


- Des inquiétudes sur le devenir de la place du marché et sur le fonctionnement de la rue J. Jaurès piétonnisée
- Un questionnement sur l'aménagement des parvis des équipements publics qui pourront accrocher le tramway (médiathèque, théâtre)
- La place Jeanne d'Arc peut être considérée comme le « cœur 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 mise 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, publier 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 habitant·es 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 (ADUTEC, 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 habitant·es, 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 ? »

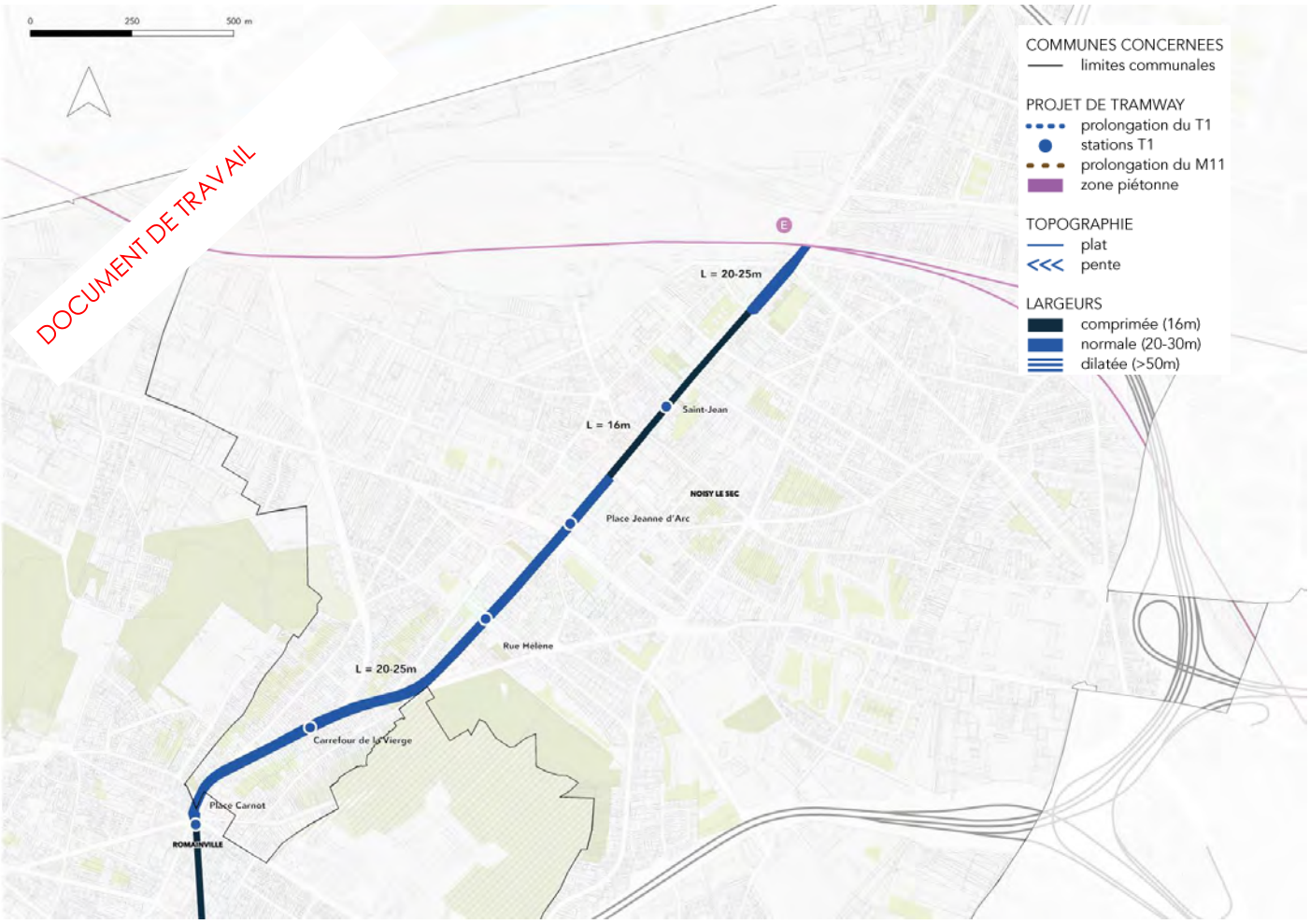
> La Ville explique qu'elle ne peut pas seule assumer une maison « multiprojets » car elle n'aura pas la capacité de l'animer ou d'apporter toutes les informations attendues. Elle va réfléchir à la façon de donner accès aux informations et de dialoguer avec les habitant·es : page internet, groupe de 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 connaissances 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 habitant·es 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-t-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 habitant·es 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

Une 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 inexistants, 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 fraicheur. 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

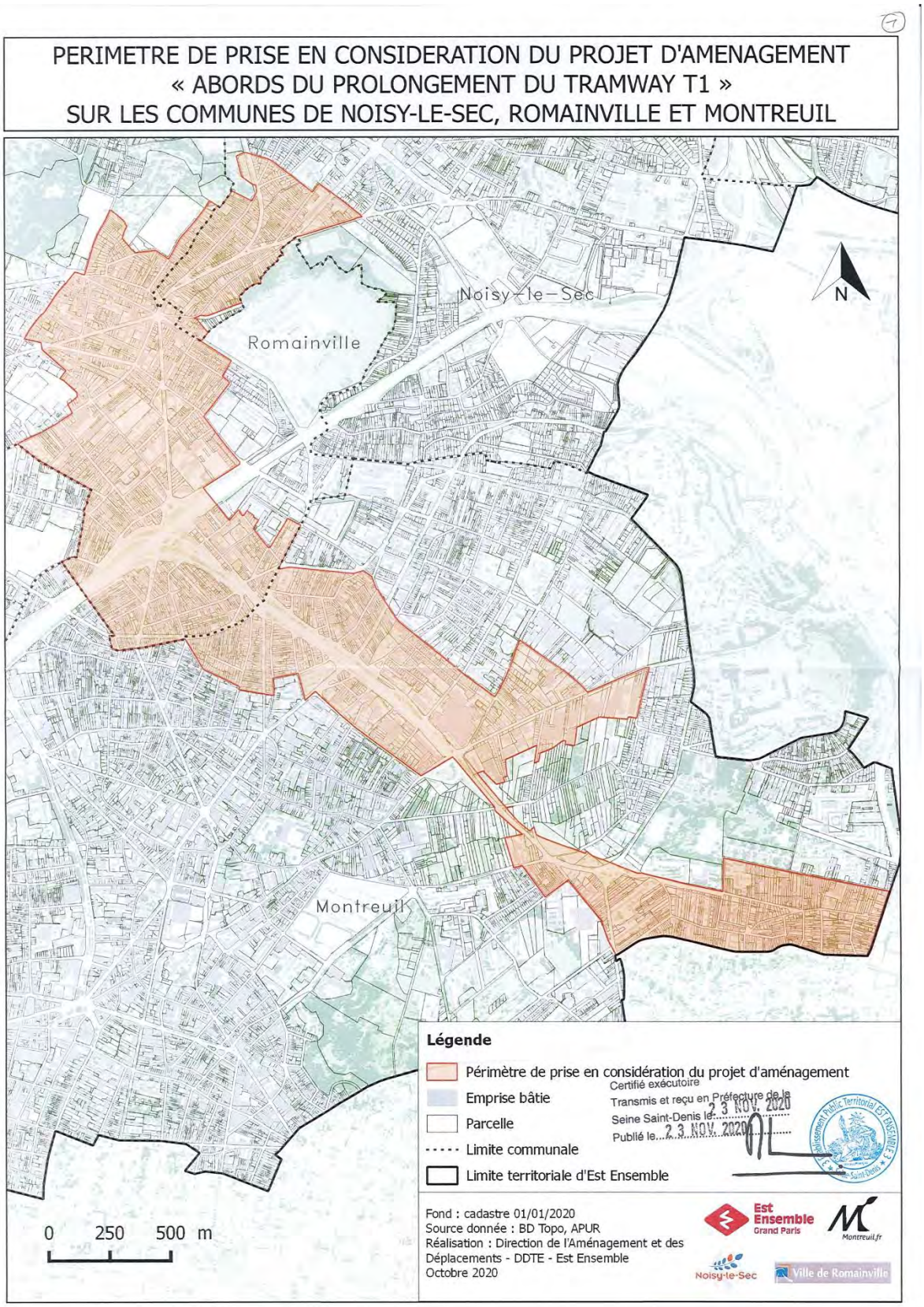
Un participant s'étonne de l'existence de deux études (une d'Est Ensemble et une du Département) à propos des abords du T1.

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'ADUTEC 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


PERIMETRE DE PRISE EN CONSIDERATION DU PROJET D'AMENAGEMENT
« ABORDS DU PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 »
SUR LES COMMUNES DE NOISY-LE-SEC, ROMAINVILLE ET MONTREUIL
Noisy-le-Sec
Romainville
Montreuil
N
Légende
Périmètre de prise en considération du projet d'aménagement
Emprise bâtie
Parcelle
Limite communale
Limite territoriale d'Est Ensemble
Certifié exécutoire
Transmis et reçu en Préfecture de la Seine Saint-Denis le 23 NOV. 2020
Publié le 23 NOV. 2020
0 250 500 m
Fond : cadastre 01/01/2020
Source donnée : BD Topo, APUR
Réalisation : Direction de l'Aménagement et des Déplacements - DDTE - Est Ensemble
Octobre 2020
Est Ensemble Grand Paris
Montreuil.fr
Noisy-le-Sec
Ville de Romainville

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 (terras**sements, 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 CPER [1]. 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 rouv**ertes 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. Le Département réfléchit lui aussi au devenir de ces terrains.

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 cartographier.
- 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 mise 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 élaboré 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.e**s 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
Des participant.es s'interrogent sur la nature de la présentation, notamment concernant le projet d'aménagement du tramway T1 qui semble finalisé. Des clarifications sont demandées concernant le statut de la réunion (information ou participation ?) et les marges de manœuvre réelles.	Est Ensemble rappelle la distinction entre : - 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.
Un participant demande les modalités de concertation sur la rénovation et ouverture de la rue Saint-Antoine, à Montreuil.	M. Le Chéquer 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.

Clarification du rôle des différentes maîtrises d'ouvrage

Questions / commentaires	Réponses
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…	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.

	Le Département et la RATP sont maîtres 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. 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.

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.	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. 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.

Un participant souligne que les délaissés du Petit Noisy ne figurent pas sur les plans.	Le Petit Noisy n'est pas compris dans le périmètre de l'étude.
Un participant s'interroge sur la manière dont le PLUi intègrera l'arrivée du tramway et la protection du cadre urbain alentour.	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. En 2013, dans le cadre de l'enquête publique, une Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) a été mené 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. 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. 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.

Mobilités

Questions / commentaires	Réponses
Circulation : - 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 »	- 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

(la problématique est récurrente dans le quartier : courses automobiles avec dérapage). - 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.	un contournement automobile. Son aménagement fera l'objet d'une concertation dédiée et spécifique qui ne relève pas de l'étude urbaine. - 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.
Bus : - Le bus 322 continue-t-il son passage durant les travaux ?	Cette question est transmise au Département, en vue des réunions publiques de la rentrée.
Stationnement : - 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.	- 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.
Autres commentaires : - 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 arbres abattus et replantés dans le cadre du projet de tramway. Elles portent sur : - 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 replantations 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…).	Le comptage concerne bien tous les abattages nécessaires à la mise en œuvre du projet de transport (SMR compris). 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. Par ailleurs, les remarques portant sur le projet de transport sont transmises au Département en vue des réunions publiques de la rentrée. 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.
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 ?	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.
Comment réparer les dommages environnementaux induits par l'arrivée de l'infrastructure elle-même ? Les impacts sont-ils assez compensés par les documents règlementaires ?	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 Au-delà des obligations réglementaires, l'étude urbaine vise en effet à proposer des aménagements améliorant les conditions environnementales pour les quartiers.
Autres remarques :	

- Conserver l'avenue Henri Barbusse et le square des Mares. - 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).	

Est Ensemble Grand Paris

epf ILE-DE-FRANCE

BANQUE des TERRITOIRES | Caisse des Dépôts GROUPE

TERRE 1

Mission d'étude urbaine concertée sur les abords du tramway T1 sur le territoire de l'EPT Est Ensemble

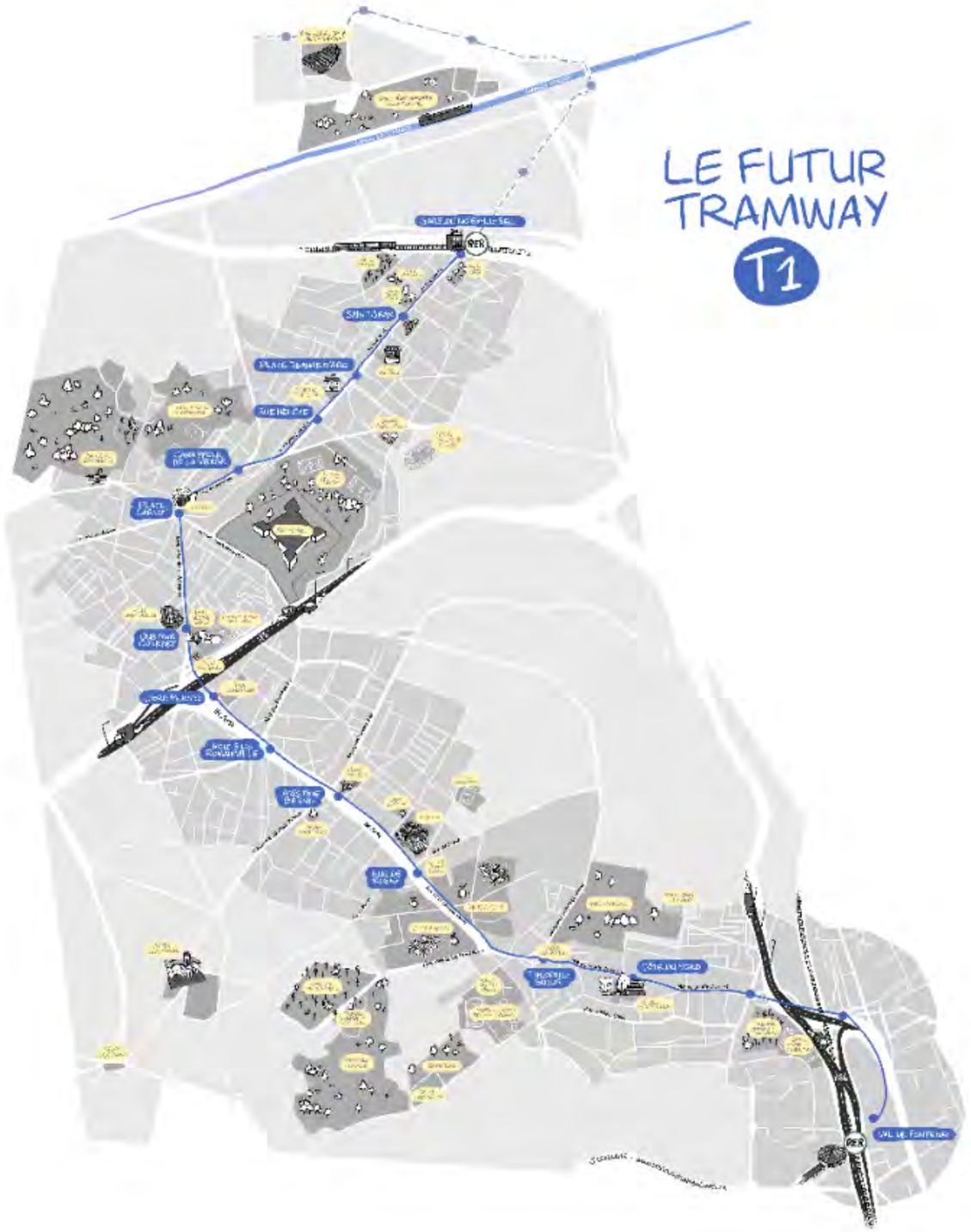
Atelier Scénario
Restitution

octobre 2021

coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

RAPPEL DES ETAPES PRECEDENTES

Rappel de l'objet de l'étude



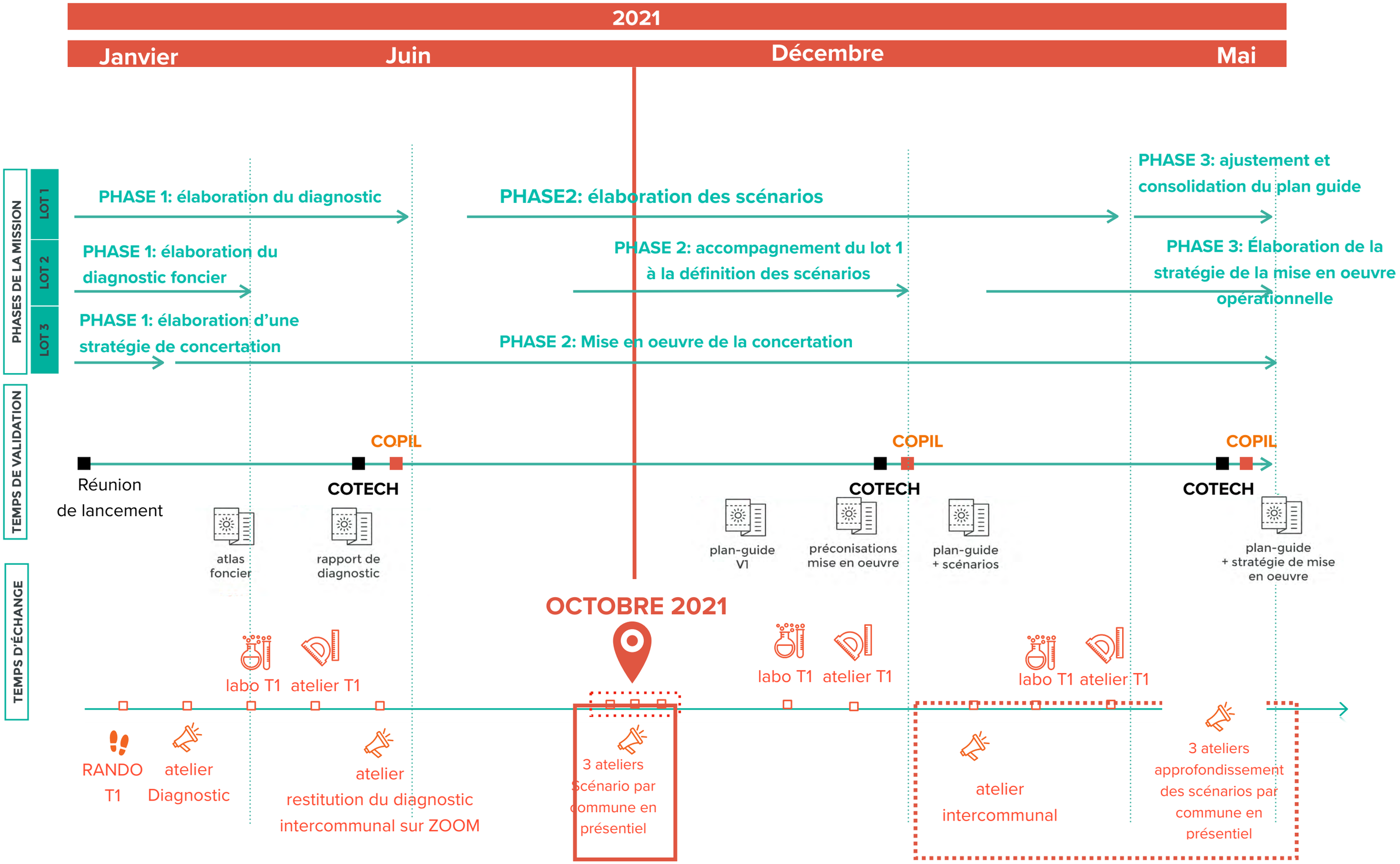
- **L'élaboration d'un projet urbain pour les abords du tramway T1, à l'échelle des 3 communes de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil**

- **Un périmètre plus large que celui des emprises foncières libérées par le projet du T1**

- **Des orientations d'aménagement à l'échelle de l'ensemble du territoire, et des zooms plus précis à l'échelle de plusieurs secteurs**

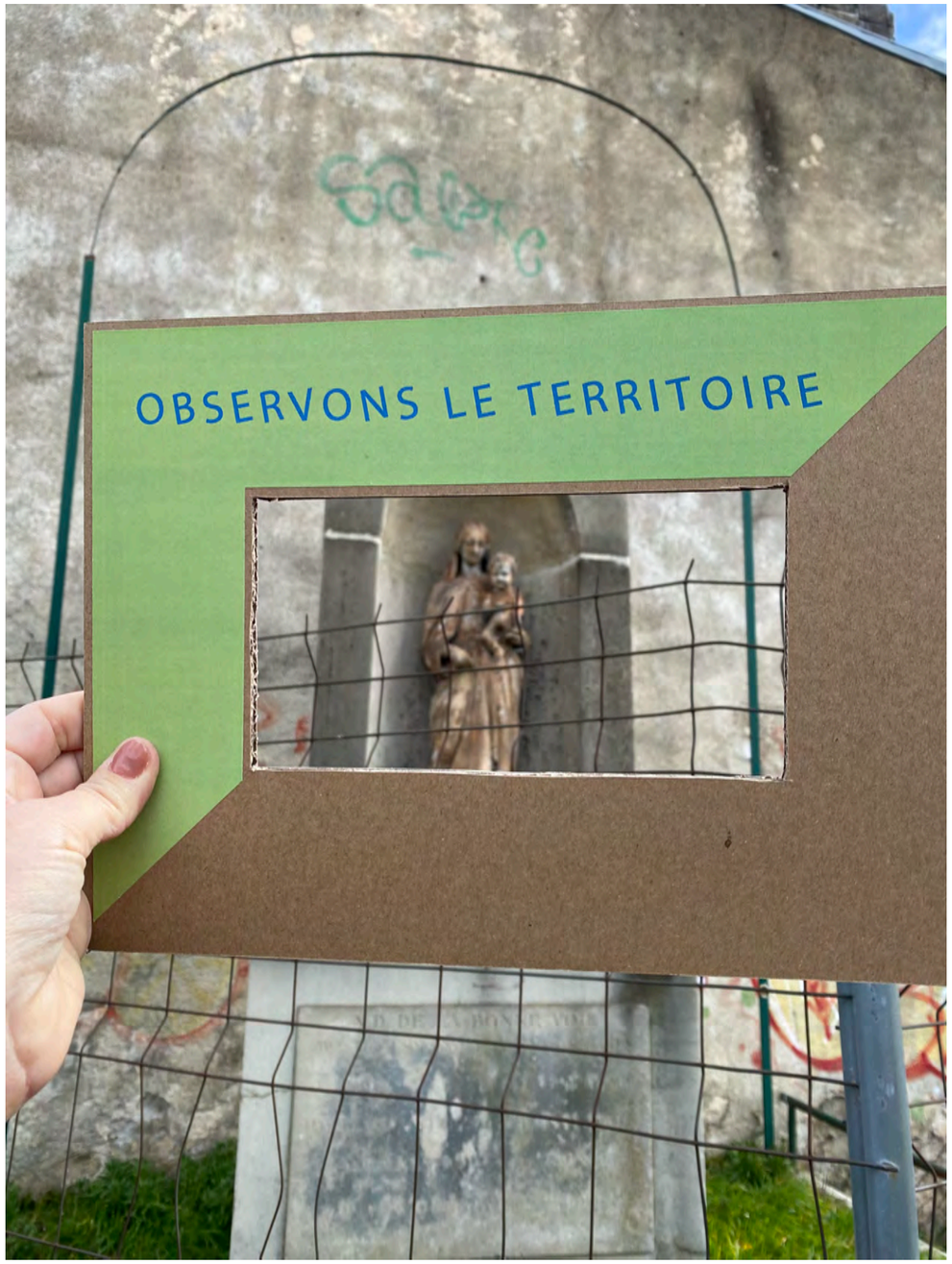
- **Un outil qui permet d'encadrer les projets aux abords du T1 et maîtriser l'évolution du territoire**

Rappel du calendrier

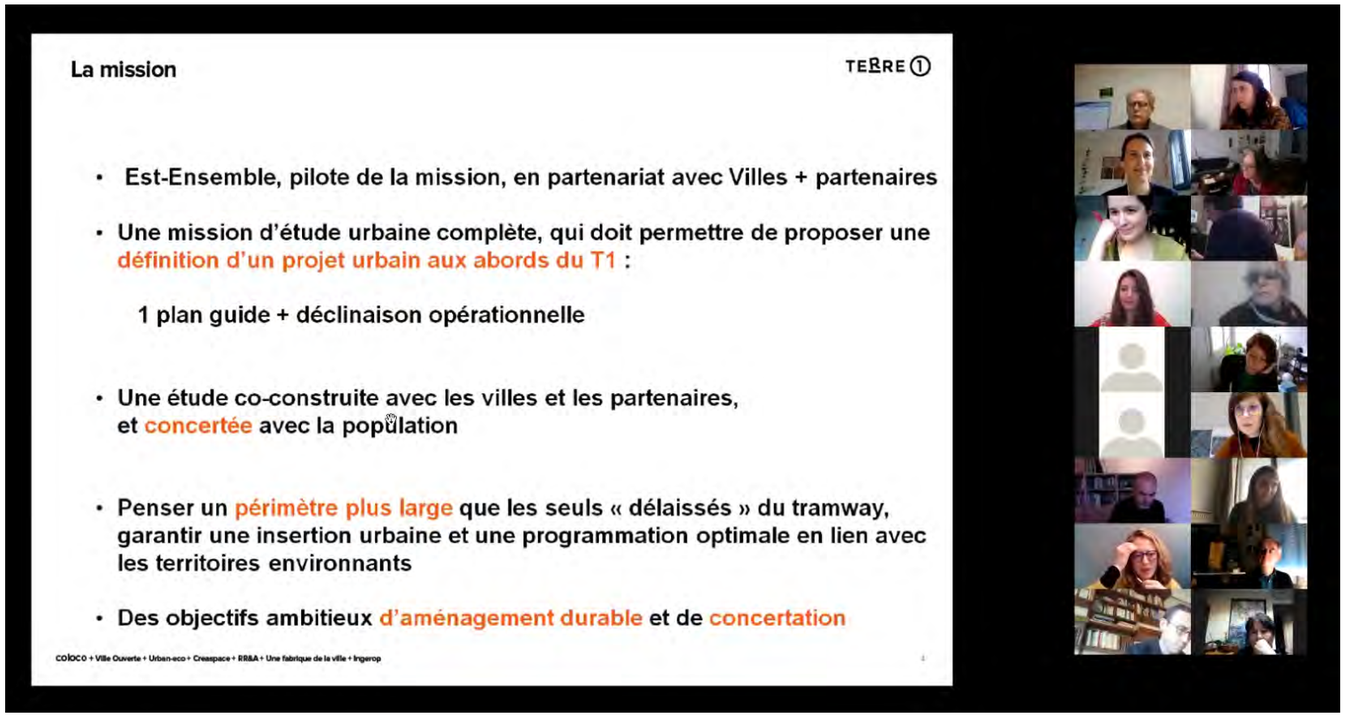


PROCHAINES ETAPES

Dans les épisodes précédents…



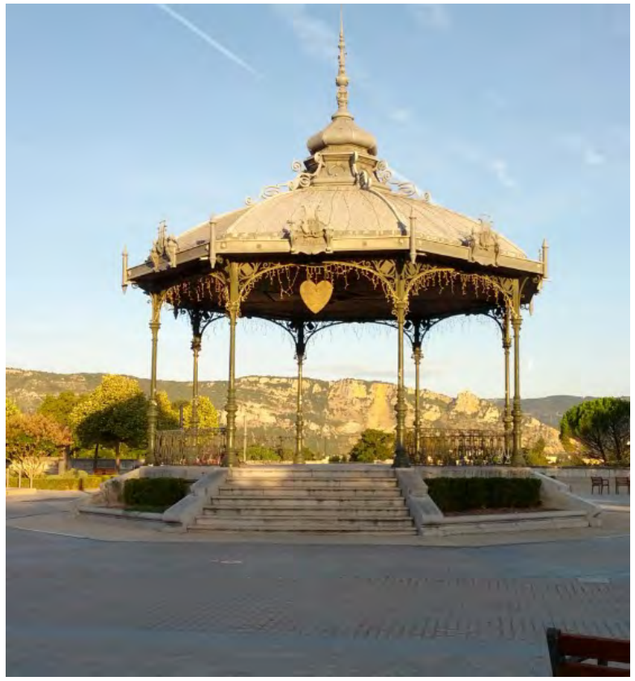
arpentages,
réunions de conseils de quartiers,
rando T1,
atelier diagnostic,
labo élus et techniciens,
atelier



Dans les épisodes précédents...

photographies postées sur la cartographie participative
histoire et diagnostic

Dans les épisodes précédents...



photographies postées sur la cartographie participative
propositions, idées

Les règles du jeu de l'étude

TERRE 1

Les règles du jeu au départ de l'étude

- 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
- Proposer un projet soutenable pour les collectivités

+

Les règles du jeu proposées en concertation

- Penser la ville pour les enfants
- Favoriser la ville marchable
- Penser la ville pour les jeunes
- Développer les intermodalités
- Faire lien, entre les habitant.es, et faire lien de nature
- Préciser le cadre et les contraintes financières du projet

TROIS ATELIERS "SCENARIO" PAR VILLE

Des ateliers par secteur de "zoom"

Objectif

A partir des enjeux identifiés en phase de diagnostic et sur la base des lignes directrices du projet paysager et urbain, les participants étaient invités **à imaginer des propositions d'aménagement des délaissés du T1 sur les 5 secteurs de "zoom"** de l'étude.

Ils pouvaient préciser **la nature et la localisation des programmes à créer** (équipements, services, commerces, stationnement, espaces verts, espaces publics...) et **définir une répartition entre espaces ouverts et espaces bâtis**.

Format

Trois ateliers sur plan des secteurs de "zoom"

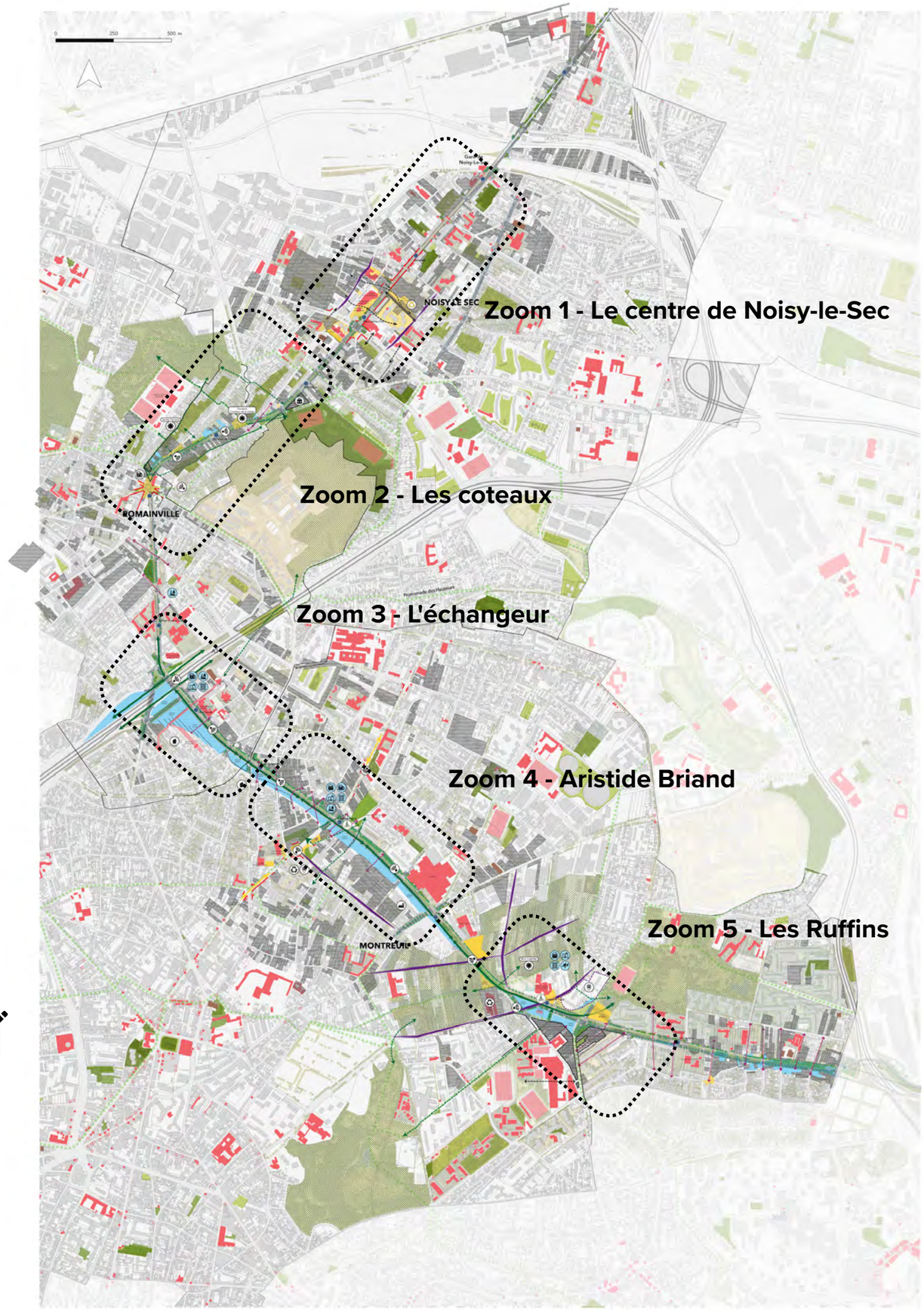
Mardi 19 octobre à Noisy-le-Sec :
- un groupe sur le secteur 1 Centre de Noisy-le-Sec
- deux groupes sur le secteur 2 Les coteaux

Jeudi 21 octobre à Montreuil :
- trois groupes sur le secteur 4 Aristide Briand
- deux groupes sur le secteur 5 Les Ruffins

Vendredi 22 octobre à Romainville :
- quatre groupes sur le secteur 3 L'échangeur
- un groupe sur le secteur 2 Les coteaux

Inscription dans le déroulé de l'étude

Les contributions des habitants lors de ces ateliers seront **une base de travail sur laquelle les élus et les techniciens s'appuieront pour proposer des scénarios** pour chaque secteur de zoom et à l'échelle du plan-guide.



Retour en images...

quelques photos
de l'atelier du 19 octobre
à l'Hôtel de ville de Noisy-le-Sec

Retour en images...

quelques photos
de l'atelier du 21 octobre
au Centre Arthur Ashe de Montreuil

Retour en images...

quelques photos
de l'atelier du 22 octobre
à l'Ecole Henri Barbusse de Romainville

Méthodologie

coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

L'animation des ateliers

Lors des ateliers, les participants avaient à leur disposition sur chaque table un livret spécifique au secteur de "zoom" travaillé, avec :

- **un rappel des enjeux identifiés et validés lors du diagnostic** réalisé en phase 1 de l'étude (en termes de biodiversité, espaces publics, habitat, activités économiques, équipements, mobilités...), à replacer sur le plan
- **les règles d'urbanisme en vigueur** sur le secteur (extraites du Plan Local d'Urbanisme intercommunal)
- **une explication de ce qu'est un bilan d'aménagement** pour penser la nécessaire répartition entre espaces ouverts et espaces bâtis à l'échelle du secteur
- **des gabarits d'espaces de référence** (une place, un parvis, un parc urbain, un square, une piste cyclable...) avec des ordres de grandeur des surfaces pour tracer à l'échelle du plan
- **des images de références** sélectionnées par le groupement (et alimentées par les habitants pendant la phase 1 sur la cartographie interactive) pour inspirer les participants et illustrer leurs propositions

La restitution des ateliers

Dans le document présent, nous proposons de restituer le travail réalisé en ateliers avec les habitants de la façon suivante :

- **Une restitution par secteur de "zoom"** (et non par communes)
- **Une synthèse des tables ayant travaillé sur un même secteur** (et non une restitution par table)

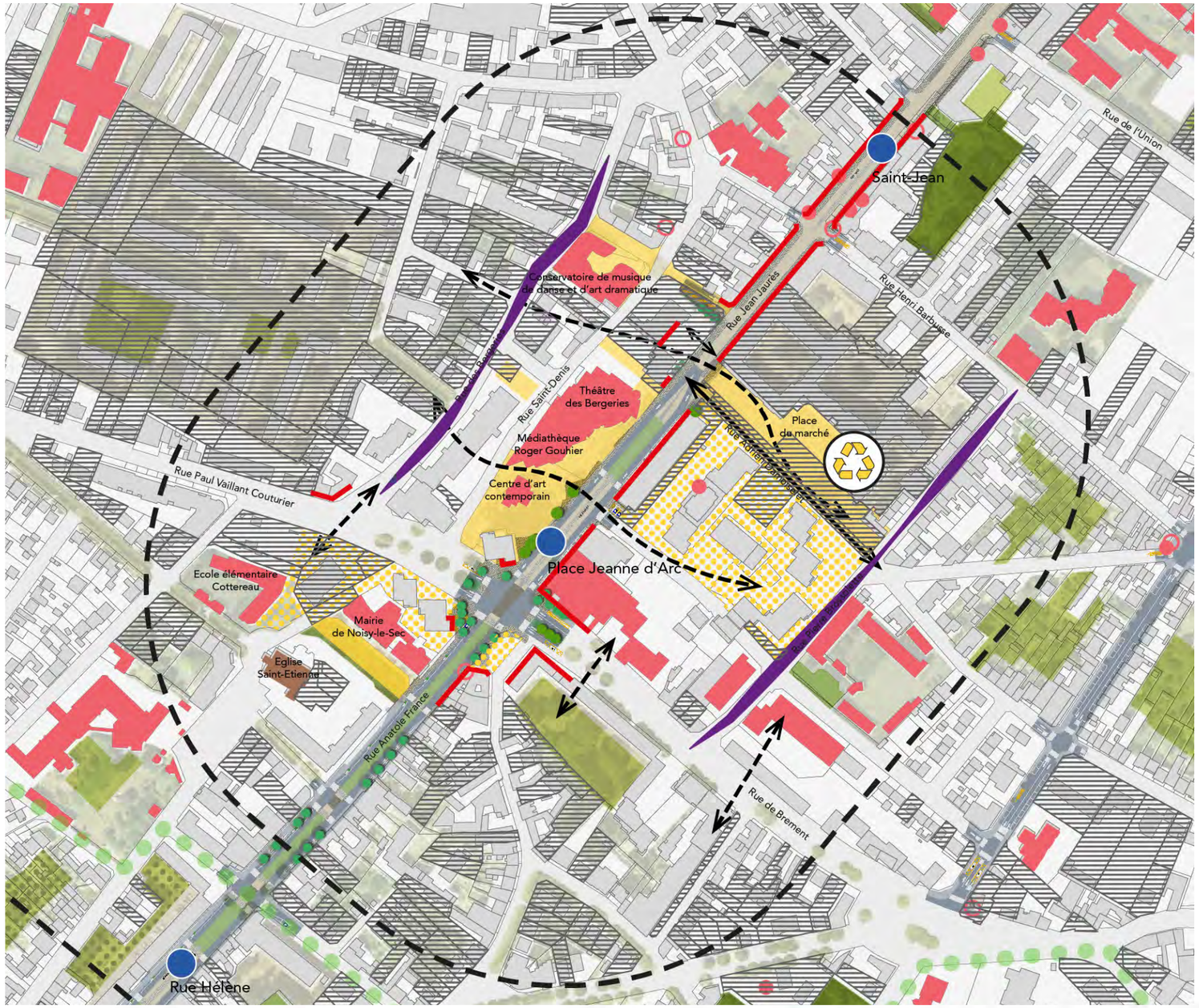
Et pour chaque secteur de "zoom" :

- De premières planches qui donnent à voir **la diversité des idées proposées** par les participants pour chaque espace de délaissés, ainsi que les images de références choisies
- Une planche pour cibler **les propositions qui ont fait consensus** entre tous les groupes ayant travaillé sur un même secteur
- **Trois synthèses proposées par le groupement** pour résumer les configurations possibles du secteur, sur la base du travail réalisé en atelier, des règles d'urbanisme en vigueur et des hauteurs et morphologies du tissus existant.

ZOOM 1 : CENTRE DE NOISY-LE-SEC

Rappel - Les enjeux issus du diagnostic

Les propositions des habitants se sont basées sur les enjeux identifiés et validés pendant la première phase de diagnostic.



PROJETS DE TRANSPORTS
- stations T1
- prolongation du T1
- prolongation du M11
- prolongation du M9
- prolongation du M1

EQUIPEMENTS
- existants
- en chantier
- terrains de sport
- emprises foncières libres
- foncier mutable
- foncier fragile

ESPACES PAYSAGERS
- promenade des hauteurs
- espace vert à qualifier
- espace public à qualifier
- espace public existant

- continuité plantée sur l'ancienne A186
- continuité plantée piétonne
- ouverture à la voiture
- ouverture aux piétons
- trafic à pacifier
- potentielle traversée (circulation douce)
- couture active
- stationnement à développer / requalifier
- lien avec d'autres polarités

- activité économique
- enseignement
- patrimoine
- vues
- commerces en rez-de-chaussée

- réhabilitation
- parking existant / offre à restructurer
- création d'activités économiques
- création d'espaces verts / publics
- création de logements

- création d'équipements
- création de commerces
- développement de l'offre sportive
- service vélo à développer
- restructuration des espaces publics

Zoom 1 : Centre de Noisy-le-Sec

Opportunités et orientations de projet :

- **Poursuivre et intensifier la dynamique de végétalisation** du cœur de ville, malgré les contraintes structurelles et opérationnelles
- **Accompagner l'évolution du marché** (redimensionnement, réaménagement), concevoir un équipement aux usages diversifiés au fil de la semaine et de l'année
- **Proposer un «parvis» pour les grands équipements culturels** (Médiathèque, Théâtre, Centre d'art, Conservatoire)
- **Faire monter en gamme et diversifier l'offre commerciale**
- **Favoriser les circulations à pied et à vélo**, notamment de part et d'autre du tramway et des rues de Brement et Paul Vaillant-Couturier.

Points de vigilance :

- **Donner leur juste place à toutes les mobilités**, le long du T1 et dans les rues adjacentes
- **Assurer un fonctionnement satisfaisant pour le marché** : circulations, accès, stationnement des commerçants et des clients

Un groupe de travail

Restitution

Un groupe a travaillé sur ce périmètre de "zoom", lors de l'atelier du 19 octobre à Noisy-le-Sec.

Les besoins et idées recensés sur les espaces publics du centre-ville de Noisy-le-Sec sont **transmis à la commune** mais ne seront néanmoins pas étudiés plus avant dans le cadre de la présente étude, **le secteur ne comportant pas de zones de délaissés du tramway**.

Les planches qui suivent proposent une synthèse des échanges et idées proposées.

Les besoins exprimés et idées proposées

TERRE 1

Remarques globales :

- **Un souhait de végétalisation :**
  - l'arrivée du T1 dans la rue Jean Jaurès ne permettra pas de planter à ses abords, il y a donc un enjeu à végétaliser et planter dans les rues environnantes dès que possible (rue des Bergeries, rue Saint-Denis, rue Bouquet, rue Brossolette, rue Barbusse, etc.)
  - négocier avec le département la plantation de 49 arbres à retrouver sur Noisy-le-Sec ("*nous sommes prêts à planter bénévolement*")

- **Une attente globale sur le plan de circulation :**
  - réduire les vitesses dans les quartiers de logements et équipements scolaires
  - crainte de l'impact de l'arrivée du T1 sur la circulation automobile (piétonnisation d'une partie de la rue Jean Jaurès > flux importants les jours de marché > crainte de report de circulation sur les rues voisines où les conditions actuelles sont déjà dangereuses ou nuisibles pour les habitants)
  - une crainte de l'impact sur les entrées - sorties de parkings pour les immeubles de part et d'autre du T1 (par ex. rue de Béthisy)

- **Un besoin de diversifier l'offre commerciale et médicale :**
  - offre peu diversifiée (besoins en vêtements pour enfants, poissonnerie, magasins bio, fromagerie, librairie...) et concurrencée par les grandes surfaces de Rosny et Romainville
  - désert médical au niveau des praticiens (dentistes, généralistes, ophtalmologues...) et à l'hôpital (postes non pourvus)

Images de références mobilisées :

Paris 10e arrondissement

végétaliser et planter dans les rues environnantes

SOA Architectes

marquer l'entrée des impasses

Family Retreat | Hollander Design

créer des petits sentiers pour se promener

Roche Campus Kaiseraugst, par Bryum, en Suisse

retrouver du végétal, même en milieu minéral

Les besoins exprimés et idées proposées

TERRE 1

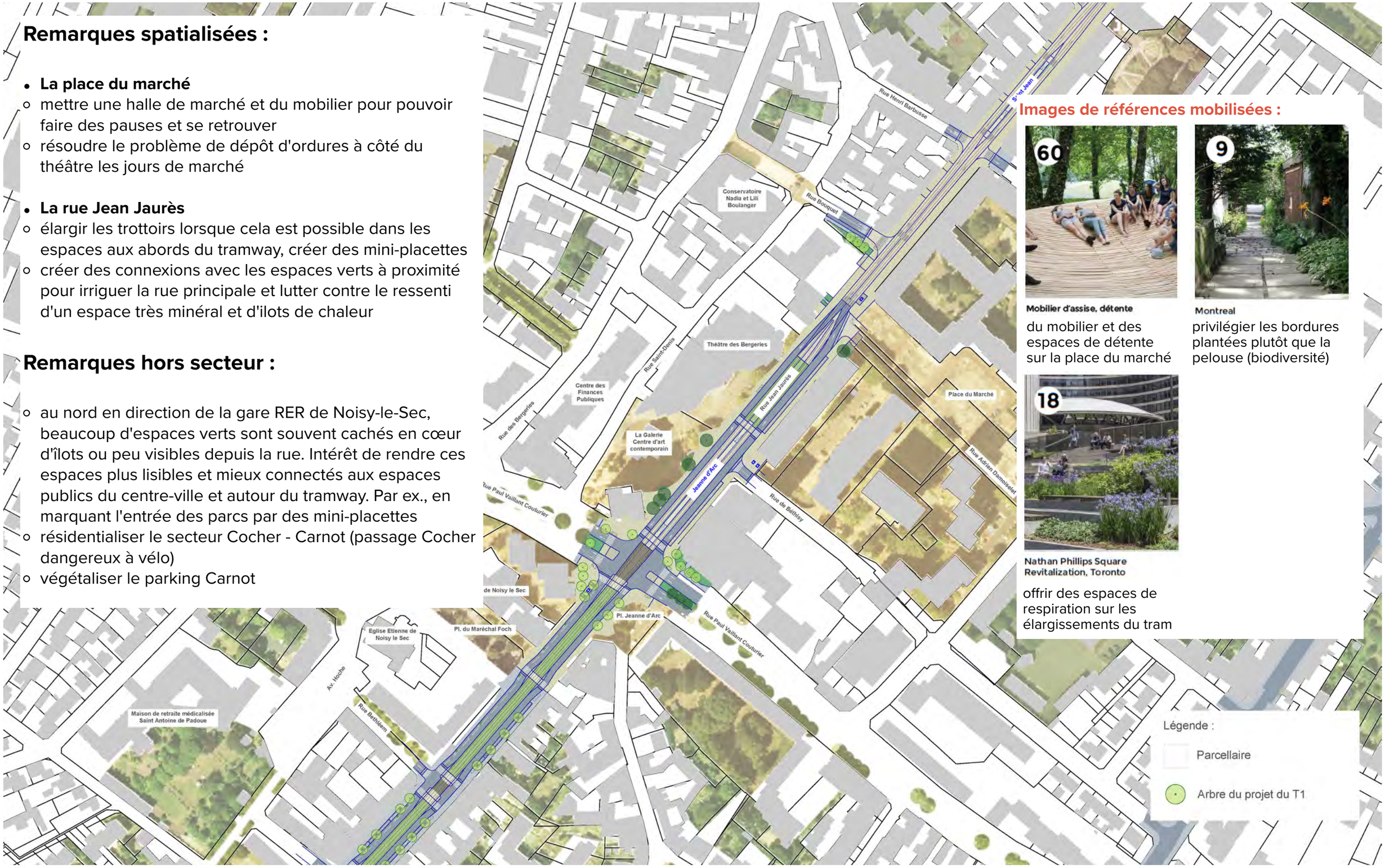
Remarques spatialisées :

- **La place du marché**
  - mettre une halle de marché et du mobilier pour pouvoir faire des pauses et se retrouver
  - résoudre le problème de dépôt d'ordures à côté du théâtre les jours de marché

- **La rue Jean Jaurès**
  - élargir les trottoirs lorsque cela est possible dans les espaces aux abords du tramway, créer des mini-placettes
  - créer des connexions avec les espaces verts à proximité pour irriguer la rue principale et lutter contre le ressenti d'un espace très minéral et d'ilots de chaleur

Remarques hors secteur :

- au nord en direction de la gare RER de Noisy-le-Sec, beaucoup d'espaces verts sont souvent cachés en cœur d'îlots ou peu visibles depuis la rue. Intérêt de rendre ces espaces plus lisibles et mieux connectés aux espaces publics du centre-ville et autour du tramway. Par ex., en marquant l'entrée des parcs par des mini-placettes
- résidentialiser le secteur Cocher - Carnot (passage Cocher dangereux à vélo)
- végétaliser le parking Carnot



Images de références mobilisées :

Mobilier d'assise, détente

du mobilier et des espaces de détente sur la place du marché

Montreal

privilégier les bordures plantées plutôt que la pelouse (biodiversité)

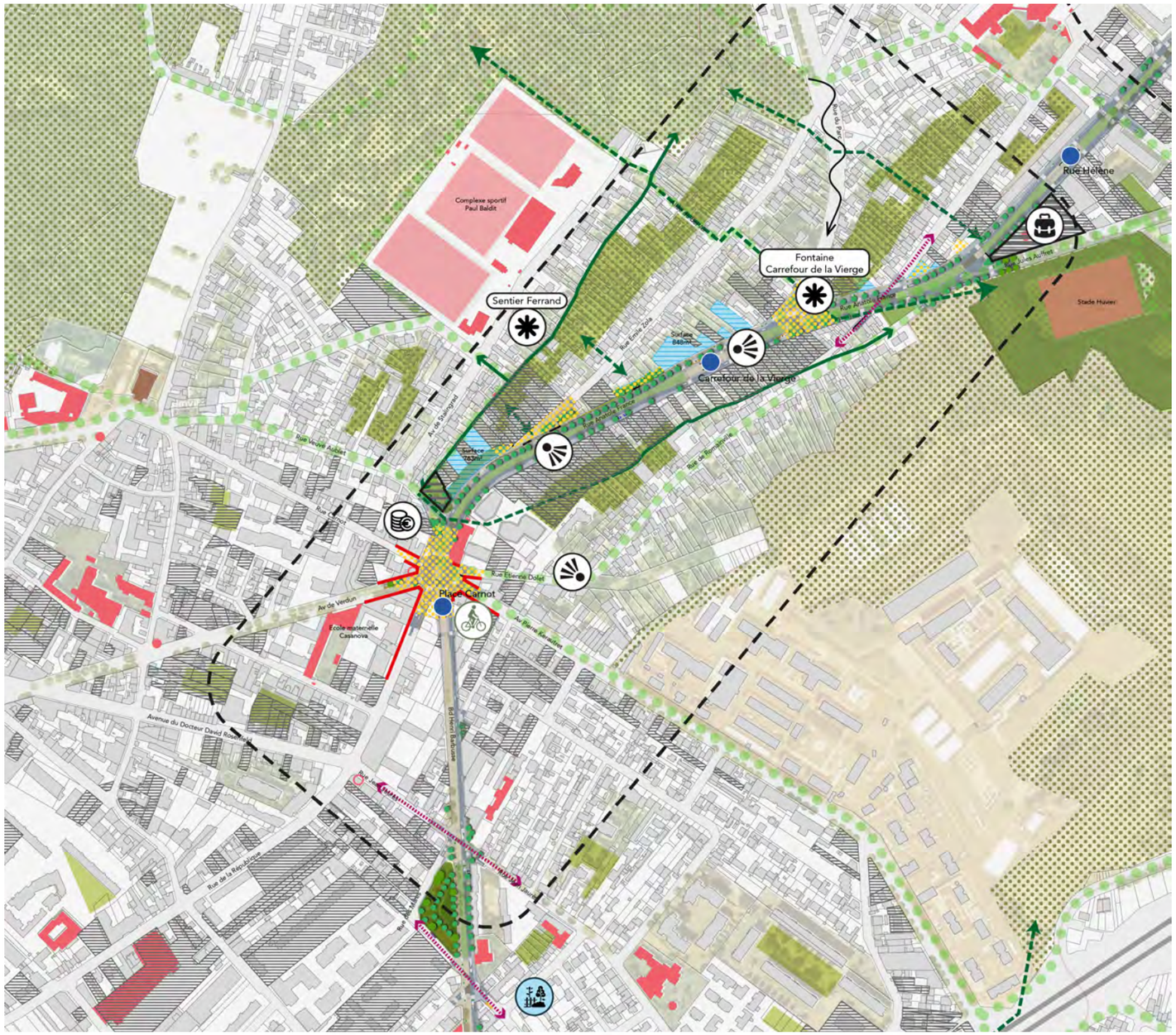
Nathan Phillips Square Revitalization, Toronto

offrir des espaces de respiration sur les élargissements du tram

ZOOM 2 : LES COTEAUX

Rappel - Les enjeux issus du diagnostic

Les propositions des habitants se sont basées sur les enjeux identifiés et validés pendant la première phase de diagnostic.



Zoom 2 : Les coteaux

Opportunités et orientations de projet :

- **Valoriser et préserver les vues sur le grand paysage**
- **Multiplier les liaisons piétonnes et de biodiversité** d'est en ouest en lien avec la Promenade des Hauteurs, valoriser les accroches aux équipements sportifs, en s'appuyant sur le réseau des sentes et les franges des terrains délaissés
- **Permettre l'implantation d'équipements publics** pour répondre aux besoins de la Ville de Noisy, notamment sur la station de lavage, et prolonger la qualité de l'espace public «centre ville»
- **Assurer la visibilité et l'accessibilité du Trianon**, équipement public de rayonnement territorial
- **Travailler la couture entre le passage du tram et le tissu pavillonnaire**
- **Autour de la Place Carnot** : un enjeu de montée en gamme et de diversification des commerces, un potentiel en termes d'immobilier tertiaire, une reprogrammation de l'habitat à définir

Points de vigilance :

- **Maîtriser la mutabilité du secteur**, notamment autour de la Place Carnot et à l'est de la rue Anatole France
- **Tenir compte de la topographie** pour les gabarits des constructions
- Intégrer le mur de soutènement de manière acceptable
- **Assurer la praticabilité à vélo** de l'ensemble du secteur, notamment les carrefours
- **Faire de la Place Carnot une véritable place,** apportant un parvis aux équipements publics et une juste place aux piétons et cyclistes, avec une bonne gestion de l'intermodalité en lien avec les autorités compétentes
- **Quels aménagements pour faciliter la traversée du T1 par la faune ?** Quels leviers pour améliorer l'infrastructure prévue ?

PROJETS DE TRANSPORTS
- stations T1
- prolongation du T1
- prolongation du M11
- prolongation du M9
- prolongation du M1

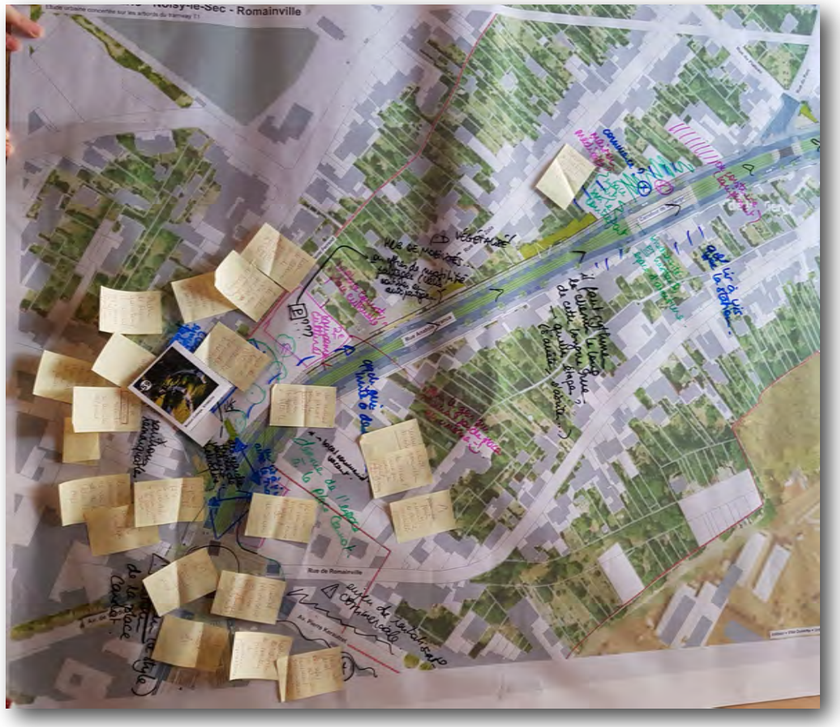
EQUIPEMENTS
- existants
- en chantier
- terrains de sport
- emprises foncières libres
- foncier mutable
- foncier fragile

ESPACES PAYSAGERS
- promenade des hauteurs
- espace vert à qualifier
- espace public à qualifier
- espace public existant

- continuité plantée sur l'ancienne A186
- continuité plantée piétonne
- ouverture à la voiture
- ouverture aux piétons
- trafic à pacifier
- potentielle traversée (circulation douce)
- couture active
- stationnement à développer / requalifier
- lien avec d'autres polarités

- activité économique
- enseignement
- patrimoine
- vues
- commerces en rez-de-chaussée
- réhabilitation
- parking existant / offre à restructurer
- création d'activités économiques
- création d'espaces verts / publics
- création de logements
- création d'équipements
- création de commerces
- développement de l'offre sportive
- service vélo à développer
- restructuration des espaces publics

Trois groupes de travail



Groupe 1

Groupe 2

Groupe 3

Restitution

Trois groupes ont travaillé sur ce périmètre de "zoom",
qui comprend **6 espaces de "délaissés"** numérotés de gauche à droite
(direction sud - nord du tracé du tramway).

Pour chaque espace, les participants ont proposé des **idées de programmes,** parfois sélectionné des **images inspirantes** pour illustrer leur réflexion, parfois utilisé les **gabarits d'espaces de référence** pour spatialiser leurs propositions.

Trois synthèses seront ici proposées par le groupement pour représenter les différentes propositions.

Les programmes proposés (1/2)

TERRE 1

Rond-point Carnot

- **Maitriser les hauteurs** de construction, garder une échelle humaine, garder une harmonie architecturale en lien avec le style Art Déco,
- Accessibilité : mettre un **dépose minute** sur la place Carnot et penser aux **PMR**
- **Enjeu commercial et convivial** : commerces de proximité plus qualitatifs et bons marchés, cafés-restaurants pour permettre la rencontre (comme "La consigne"), activités conviviales sans nuisances (activités associatives ou récréatives type location de vélos...)

Espace n°1 - à proximité du rond-point

partie nord :

- Un parc urbain avec **skatepark** et jeux pour enfants
- Un **hub de mobilité végétalisé**, un parking silos, un parking vélo sécurisé, une offre de mobilité partagée (station vélib, voitures en auto-partage...)
- Des **logements** en fond de parcelle et **en rez-de-chaussée des commerces et une conciergerie** sur la rue Anatole France, un espace de coworking, une maison des associations

partie sud :

- Un **théâtre de verdure** pour "*donner de l'espace à la Place Carnot*", profiter de la vue dans la pente, offrir un espace de pause pour les familles et un point de départ de promenades culturelles (Promenade des hauteurs)
  Référence. Place des Fêtes, Paris 19e (bancs arrondis pour casser l'échelle des grandes tours)
- Un **marché de plein air** sur un espace public

Images de références mobilisées

Parc des Cormailles, Ivry sur Seine

Skatepark Boissy Le Châtel MBL Architects

Festival des cabanes, Annecy

Boston College, STIMSON

Parking silo en bois, Jourda Architectes, Paris.

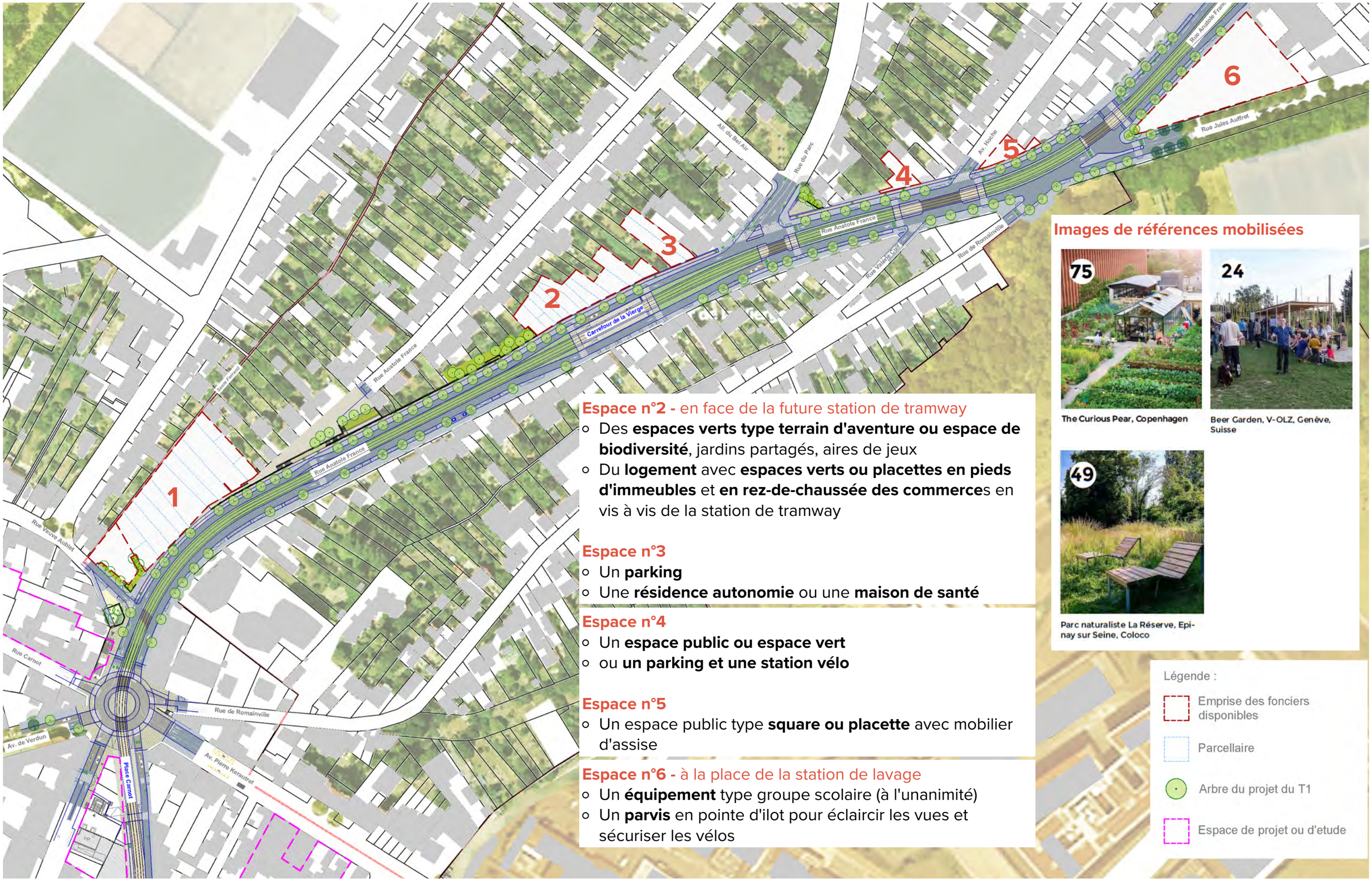
La conciergerie solidaire

L'espace de coworking, We Work Colisée

Épicerie de village

Les programmes proposés (1/2)

TERRE 1



Espace n°2 - en face de la future station de tramway

- Des **espaces verts type terrain d'aventure ou espace de biodiversité**, jardins partagés, aires de jeux
- Du **logement** avec **espaces verts ou placettes en pieds d'immeubles** et **en rez-de-chaussée des commerces** en vis à vis de la station de tramway

Espace n°3

- Un **parking**
- Une **résidence autonomie** ou une **maison de santé**

Espace n°4

- Un **espace public ou espace vert**
- ou **un parking et une station vélo**

Espace n°5

- Un espace public type **square ou placette** avec mobilier d'assise

Espace n°6 - à la place de la station de lavage

- Un **équipement** type groupe scolaire (à l'unanimité)
- Un **parvis** en pointe d'ilot pour éclaircir les vues et sécuriser les vélos

Images de références mobilisées

The Curious Pear, Copenhagen

Beer Garden, V-OLZ, Genève, Suisse

Parc naturaliste La Réserve, Epinay sur Seine, Coloco

Légende :

- Emprise des fonciers disponibles
- Parcellaire
- Arbre du projet du T1
- Espace de projet ou d'etude

Les propositions consensuelles

Sur ce secteur de "zoom" des "Coteaux", **plusieurs consensu**s se dégagent du travail fourni par les trois groupes de travail :

- La programmation de l'**espace n°6** a suscité l'unanimité quant à l'opportunité d'implanter **un équipement scolaire** à l'endroit de la station de lavage.
- Un **espace ouvert** en bout d'**espace n°1**, à proximité de la place Carnot

Les synthèses des contributions des habitants (1/3)

TERRE 1

Synthèse 1

Les synthèses des contributions des habitants (2/3)

TERRE 1

Synthèse 2

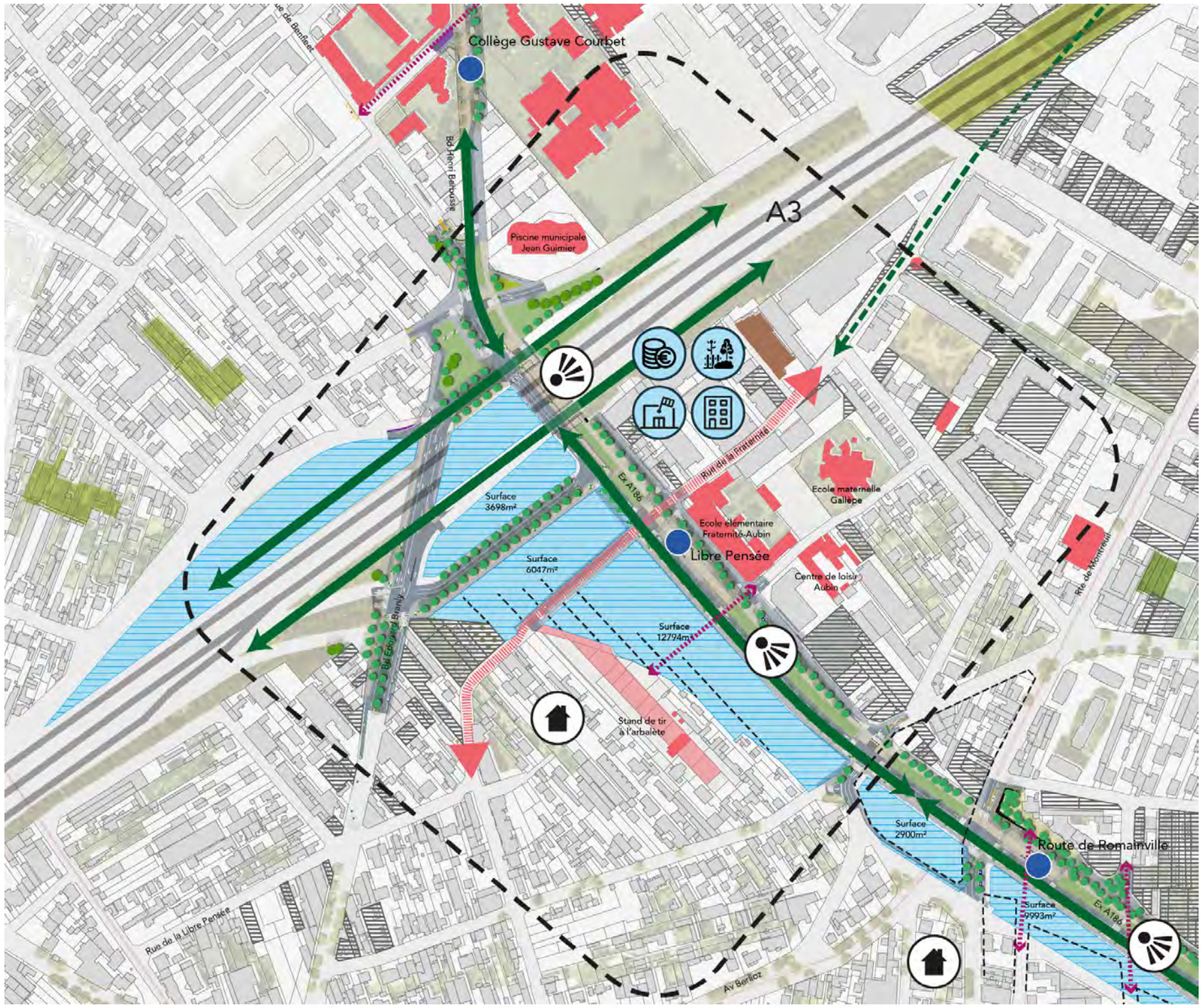
Les synthèses des contributions des habitants (3/3)

Synthèse 3

ZOOM 3 : L'ECHANGEUR

Rappel - Les enjeux issus du diagnostic

Les propositions des habitants se sont basées sur les enjeux identifiés et validés pendant la première phase de diagnostic.



Zoom 3 : L'échangeur

Opportunités et orientations de projet :

- **Améliorer le cadre de vie pour les habitants «déjà là»** : constituer une offre de services, de commerces, d'équipements et d'espaces verts (ex : un grand équipement sportif de plein air, type skate park), végétaliser les espaces extérieurs de équipements existants.
- **«Recoudre» les quartiers de part et d'autre de l'ex-A186**
- **Conserver une mixité programmatique**, caractéristique de l'ensemble du territoire et de ce secteur en particulier
- **Apporter des espaces pour la biodiversité** : a minima en garantissant une continuité écologique nord/sud, si possible en constituant une «zone relais»
- **S'appuyer sur le potentiel lié à l'autoroute** pour développer des activités économiques.

Points de vigilance :

- **Protéger les habitants des nuisances de l'autoroute** (pollution de l'air, bruit)
- En cas d'implantation d'activités économiques, **éviter tout impact sur les quartiers résidentiels** (circulation, bruit, stationnement, pollutions)
- **Maîtriser la mutation des fonciers privés**

PROJETS DE TRANSPORTS
- stations T1
- prolongation du T1
- prolongation du M11
- prolongation du M9
- prolongation du M1

EQUIPEMENTS
- existants
- en chantier
- terrains de sport
- emprises foncières libres
- foncier mutable
- foncier fragile

ESPACES PAYSAGERS
- promenade des hauteurs
- espace vert à qualifier
- espace public à qualifier
- espace public existant

- continuité plantée sur l'ancienne A186
- continuité plantée piétonne
- ouverture à la voiture
- ouverture aux piétons
- trafic à pacifier
- potentielle traversée (circulation douce)
- couture active
- stationnement à développer / requalifier
- lien avec d'autres polarités

- activité économique
- enseignement
- patrimoine
- vues
- commerces en rez-de-chaussée

- réhabilitation
- parking existant / offre à restructurer
- création d'activités économiques
- création d'espaces verts / publics
- création de logements

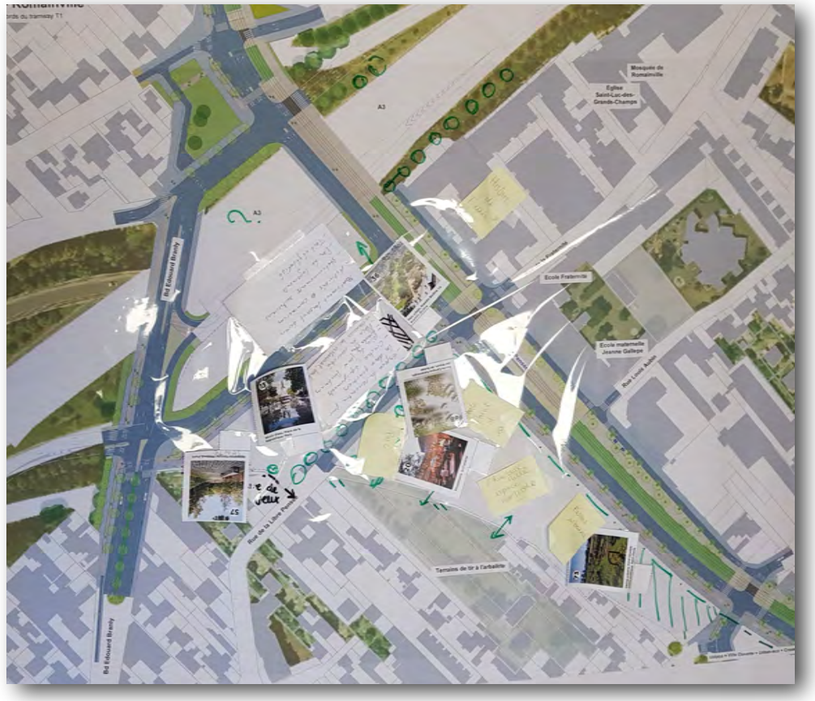
- création d'équipements
- création de commerces
- développement de l'offre sportive
- service vélo à développer
- restructuration des espaces publics

Quatre groupes de travail

Groupe 1

Groupe 2

Groupe 3



Groupe 4

Restitution

Quatre groupes ont travaillé sur ce périmètre de "zoom",
qui comprend **4 espaces de "délaissés"** numérotés de gauche à droite
(direction nord- sud du tracé du tramway).

Pour chaque espace, les participants ont proposé des **idées de programmes**, parfois sélectionné des **images inspirantes** pour illustrer leur réflexion, parfois utilisé les **gabarits d'espaces de référence** pour spatialiser leurs propositions.

Trois synthèses seront ici proposées par le groupement pour représenter les différentes propositions.

Les programmes proposés (1/2)

TERRE 1

Espace n°1 - proche de l'autoroute

- Un **centre technique municipal** (CTM 2000m²)
- Des **activités industrielles ou artisanales**
- Des **bâtiments faisant écran son** avec l'A3
- Des **stationnements** souterrains ou un parking silos
- Des **toits végétalisés**
- (surtout pas de logements)

Image mobilisée :

Parking silo en bois, Jourda Architectes, Paris.

Espaces n°2

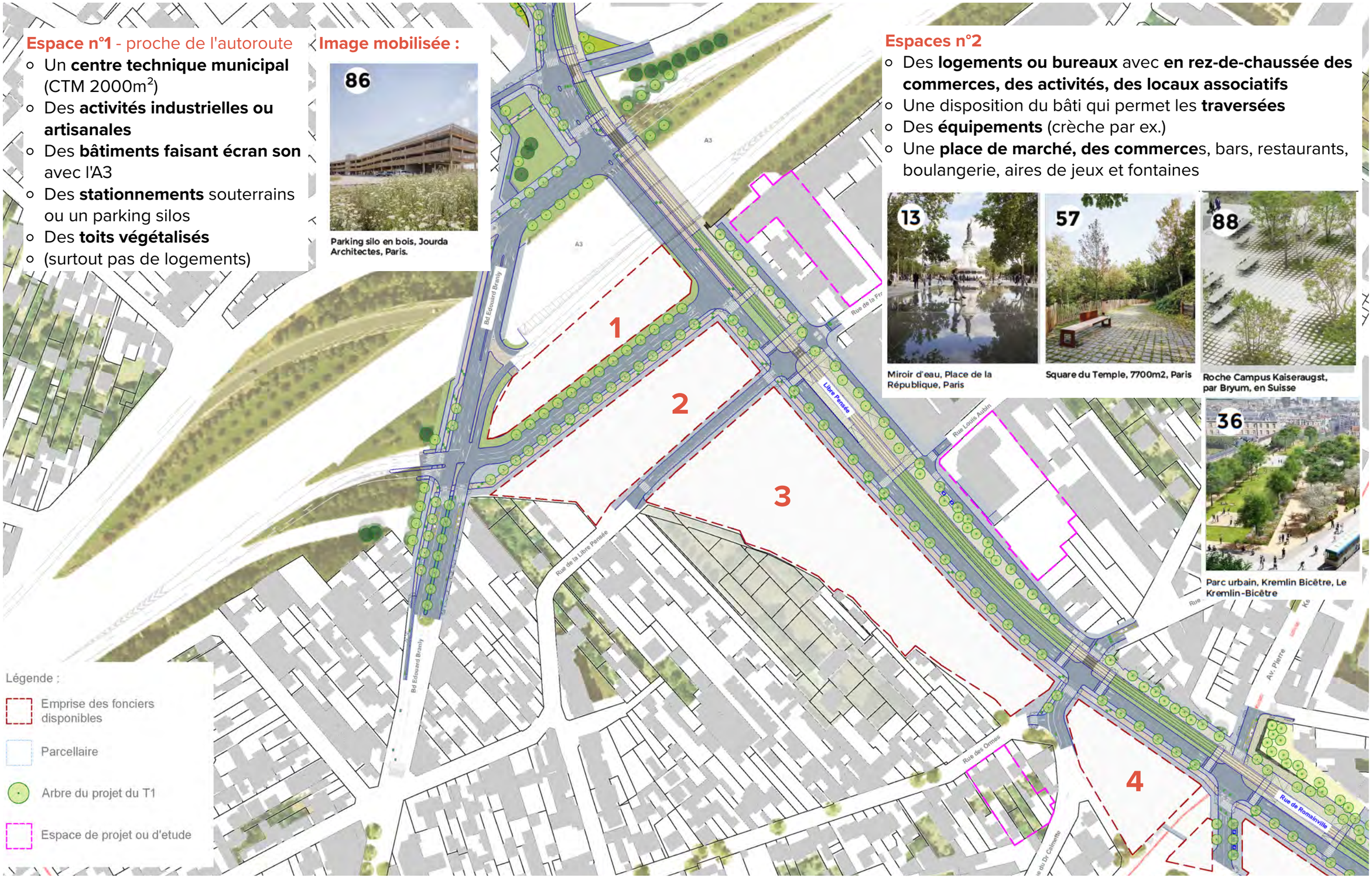
- Des **logements ou bureaux** avec **en rez-de-chaussée des commerces, des activités, des locaux associatifs**
- Une disposition du bâti qui permet les **traversées**
- Des **équipements** (crèche par ex.)
- Une **place de marché, des commerces**, bars, restaurants, boulangerie, aires de jeux et fontaines

Miroir d'eau, Place de la République, Paris

Square du Temple, 7700m2, Paris

Roche Campus Kaiseraugst, par Bryum, en Suisse

Parc urbain, Kremlin Bicêtre, Le Kremlin-Bicêtre



Les programmes proposés (2/2)

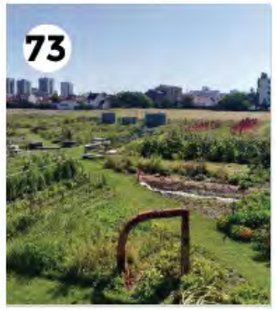
TERRE 1

Images de références mobilisées :

Parc naturaliste, La Réserve, Epinay sur Seine, Coloco

Parc naturaliste La Réserve, Epinay sur Seine, Coloco

Parc naturaliste La Réserve, Epinay sur Seine, Coloco



Ferme urbaine Zone sensible Partie poétique, Saint-Denis

Brøndby Garden City, Copenhague,

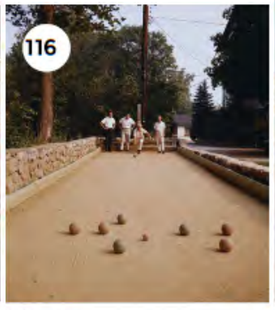
Pine Walk ESKIS Landscape architects, Calvisson, France

Terra Nova Playscape, Hapa Collaborative & WildPlay, Richmond British Columbia

Parc du Vallon, Lyon

Skatepark Boissy Le Châtel MBL Architects

Philadelphie, guinguette



Pétanque

Grote Markt Vilvoorde (Belgique)

Espaces n°3 - le plus étendu

- Un **grand parc d'1 hectare** avec une **maison du parc**
- Un **terrain d'aventure**, **jeux** pour les enfants et adolescents, un s**katepark**, un **city-stade**
- Ou un **parc naturaliste** avec mobilier intégré à la nature
- Un **espace horticole** parallèle à la rue Louise Michel
- Des animaux, **une ferme** pédagogique ou une ferme urbaine en bout de parcelle
- Des **garages à vélos**
- Une crèche ou **un équipement** avec un parvis au sud
- Un **parking** au sud

Espace n°4

- Un **terrain de pétanque**
- Une **place avec des commerces**
- Des **logements**

Légende :

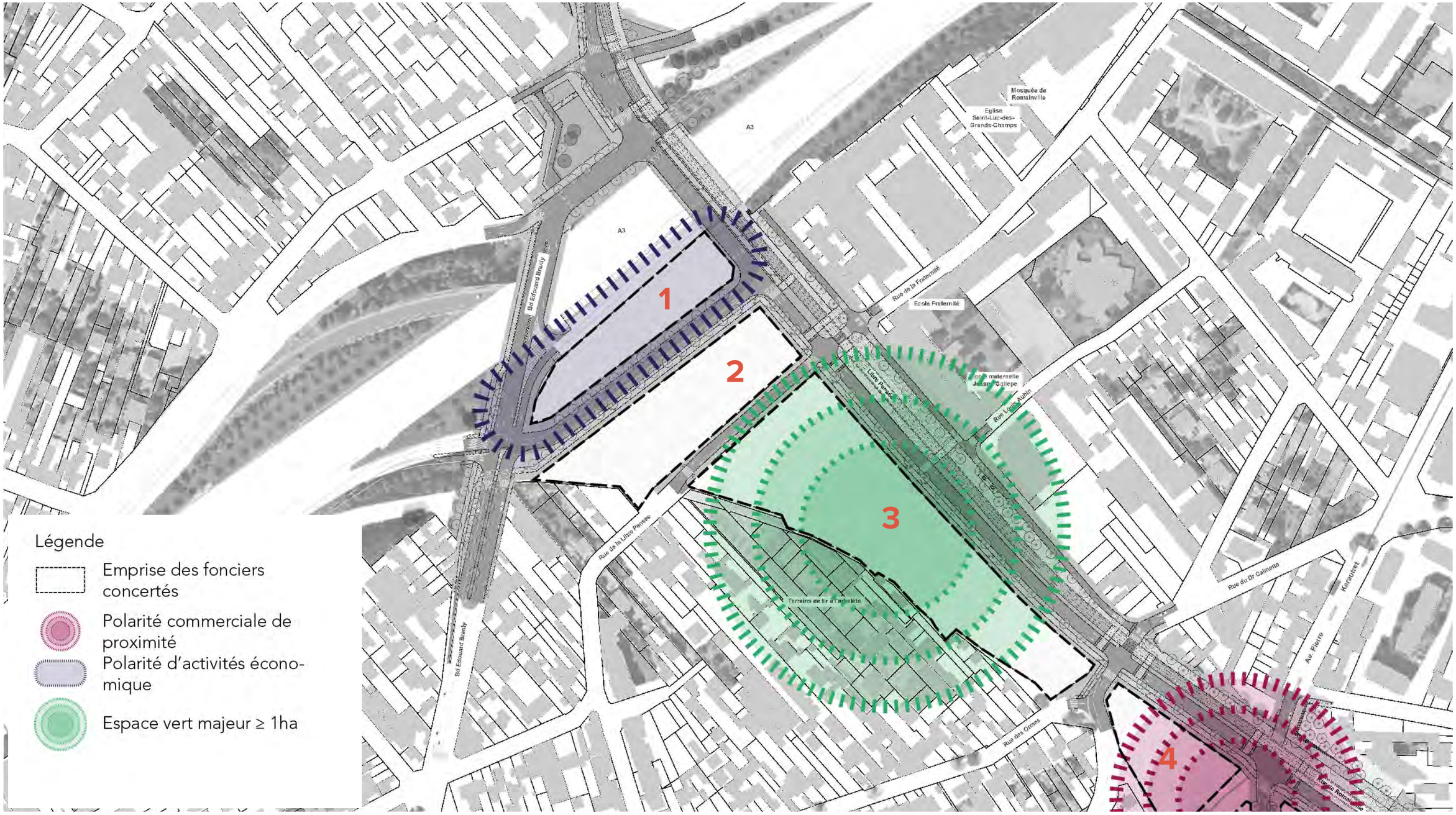
- Emprise des fonciers disponibles
- Parcellaire
- Arbre du projet du T1
- Espace de projet ou d'etude

Les propositions consensuelles

Sur ce secteur de "zoom" de l'échangeur, plusieurs consensus se dégagent des propositions émises par les quatre groupes de travail.

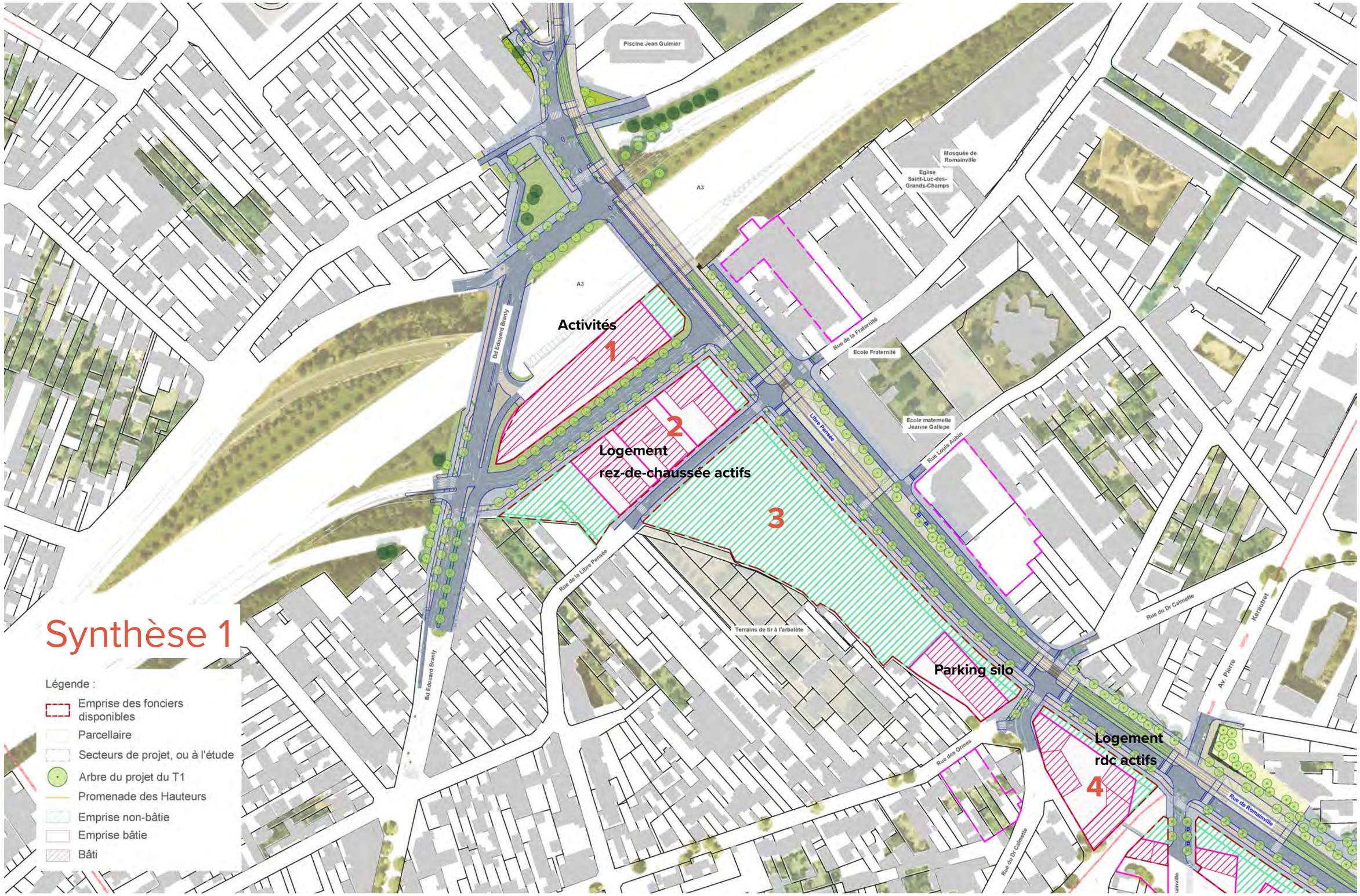
- **bâtir la parcelle n°1** avec des activités et des parkings faisant **écran aux nuisances de l'autoroute**
- **réserver la parcelle n°3** (la plus grande dans le cadre de l'étude) **pour un parc d'1 hectare** (avec éventuellement un parking ou un équipement ouvert sur un parvis au sud)
- une **polarité commerciale** de proximité en **parcelle n°4**

La parcelle n°2 serait plus ou moins bâtie (logements ou bureaux avec rez-de-chaussée actifs) avec des espaces publics animés de commerces et cafés-restaurants.

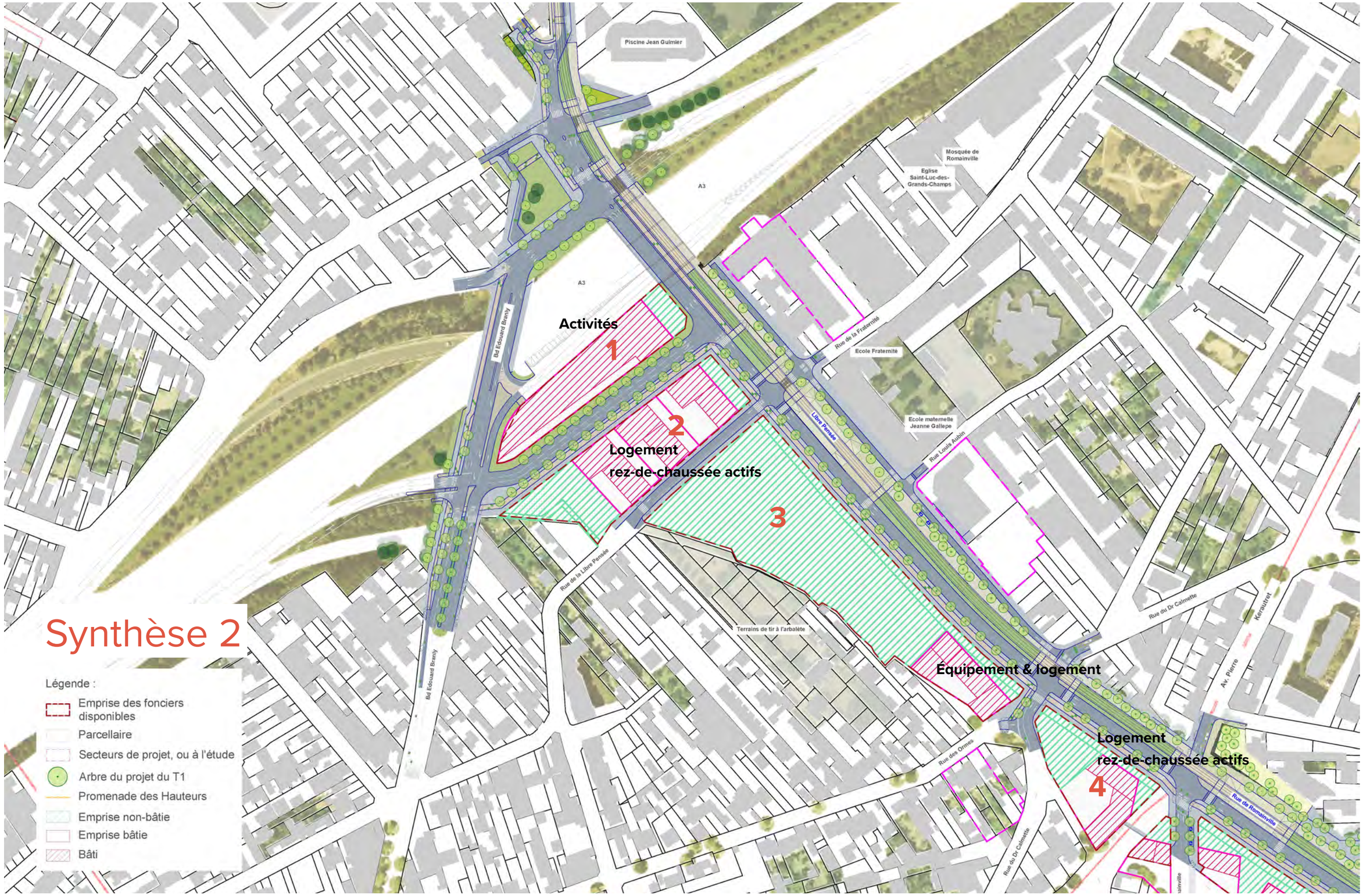


Les synthèses des contributions des habitants (1/3)

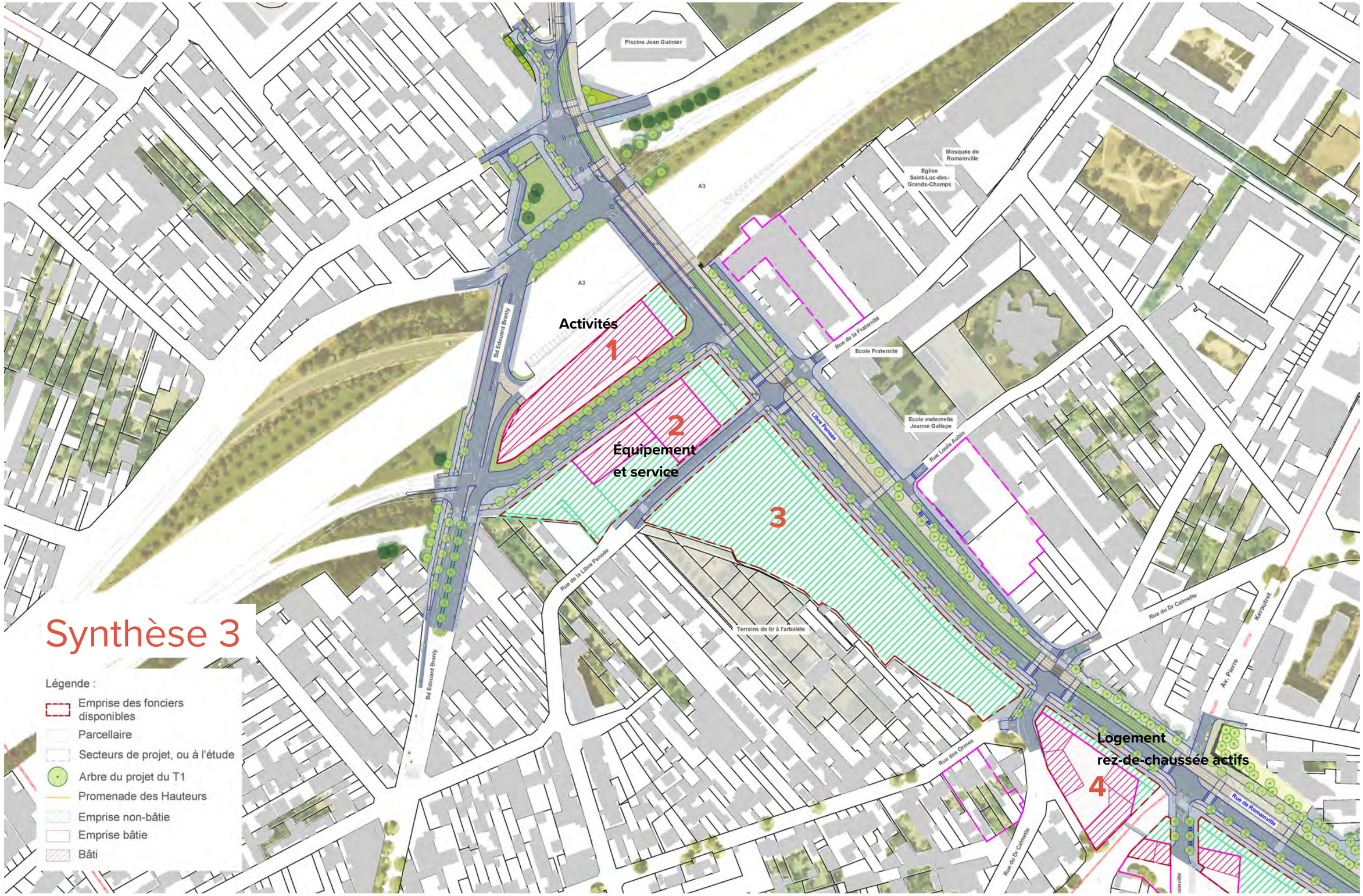
TERRE 1



Les synthèses des contributions des habitants (2/3)



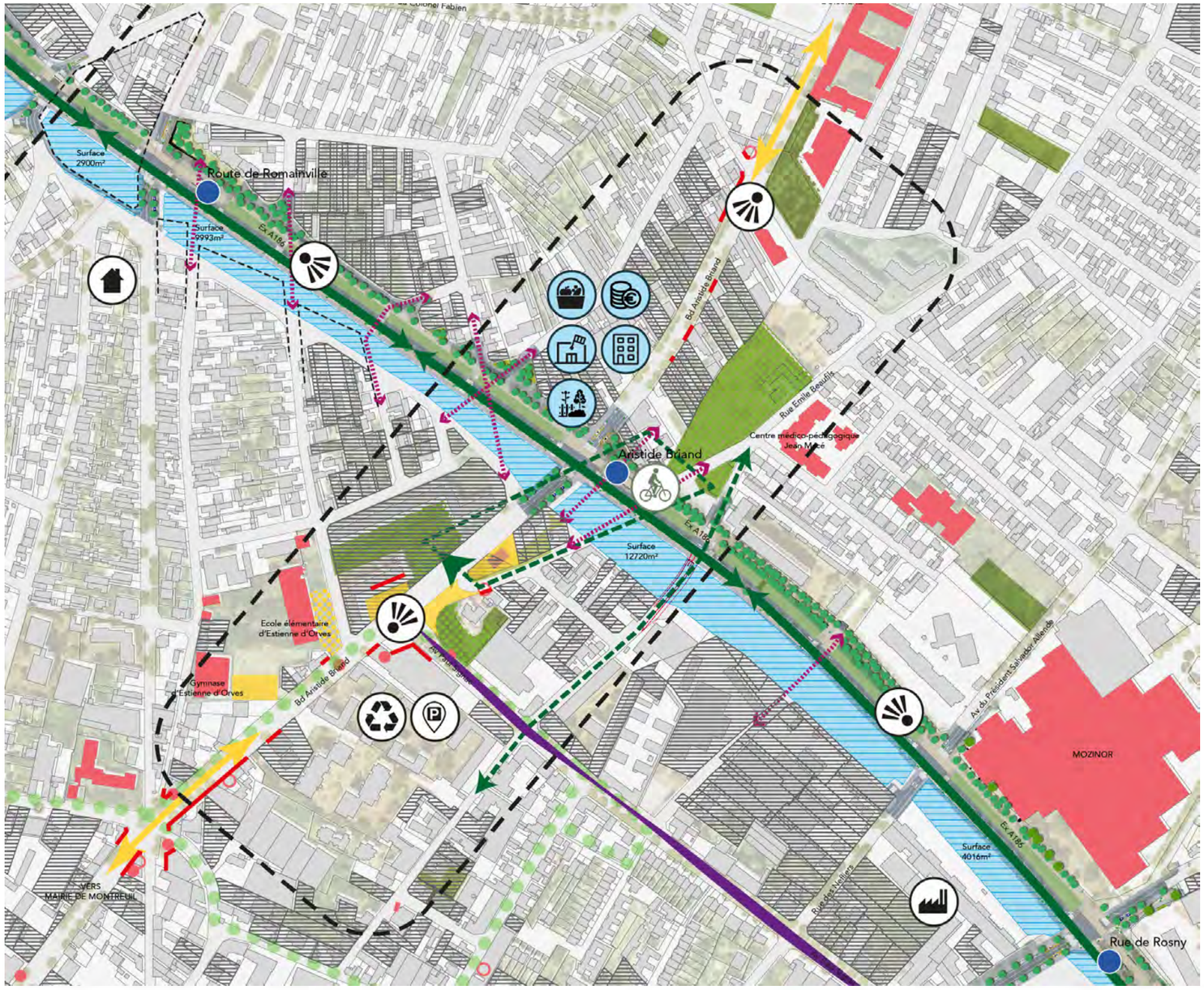
Les synthèses des contributions des habitants (3/3)



ZOOM 4 : ARISTIDE BRIAND

Rappel - Les enjeux issus du diagnostic

Les propositions des habitants se sont basées sur les enjeux identifiés et validés pendant la première phase de diagnostic.



Zoom 4 : Aristide Briand

Opportunités et orientations de projet :

- **Répondre aux besoins d'une population mixte** dans un tissu partiellement gentrifié, en confortant, valorisant et développant de services et de commerces
- **Développer un maillage d'espaces publics et d'espaces verts favorables aux piéton**s, en s'appuyant sur la mise en valeur des espaces verts privatifs (immeubles de l'OPH, jardins familiaux)
- **Affirmer un corridor écologique le long du tramway**, densifier les plantations prévues et **développer une continuité végétale**.
- **Faciliter, multiplier les porosités piétonnes entre les quartiers**, le haut Montreuil et le bas Montreuil.
- **Intensifier le développement urbain** et anticiper l'arrivée possible du métro
- **Apporter une réponse aux besoins en stationnement**, en privilégiant des options peu consommatrices d'espace et non imperméables, et en investiguant les potentiels sous-exploités (ex : parkings des bailleurs)
- **Sur le secteur de Mozinor et des CAP, assurer le maintien et le développement des activités** (desserte logistique notamment)

Points de vigilance :

- **Interroger l'opportunité et l'intensité du développement commercial sur ce secteur,** au regard des autres polarités du territoire existantes ou à créer (quartier des Ormes / Libre Pensée, Hôpital)
- **Trouver un équilibre entre les constructions neuves, le stationnement et les espaces verts**

PROJETS DE TRANSPORTS
- stations T1
- prolongation du T1
- prolongation du M11
- prolongation du M9
- prolongation du M1

ÉQUIPEMENTS
- existants
- en chantier
- terrains de sport
- emprises foncières libres
- foncier mutable
- foncier fragile

ESPACES PAYSAGERS
- promenade des hauteurs
- espace vert à qualifier
- espace public à qualifier
- espace public existant

- continuité plantée sur l'ancienne A186
- continuité plantée piétonne
- ouverture à la voiture
- ouverture aux piétons
- trafic à pacifier
- potentielle traversée (circulation douce)
- couture active
- stationnement à développer / requalifier
- lien avec d'autres polarités

- activité économique
- enseignement
- patrimoine
- vues
- commerces en rez-de-chaussée

- réhabilitation
- parking existant / offre à restructurer
- création d'activités économiques
- création d'espaces verts / publics
- création de logements

- création d'équipements
- création de commerces
- développement de l'offre sportive
- service vélo à développer
- restructuration des espaces publics

Trois groupes de travail

Groupe 1 Groupe 2 Groupe 3

Restitution

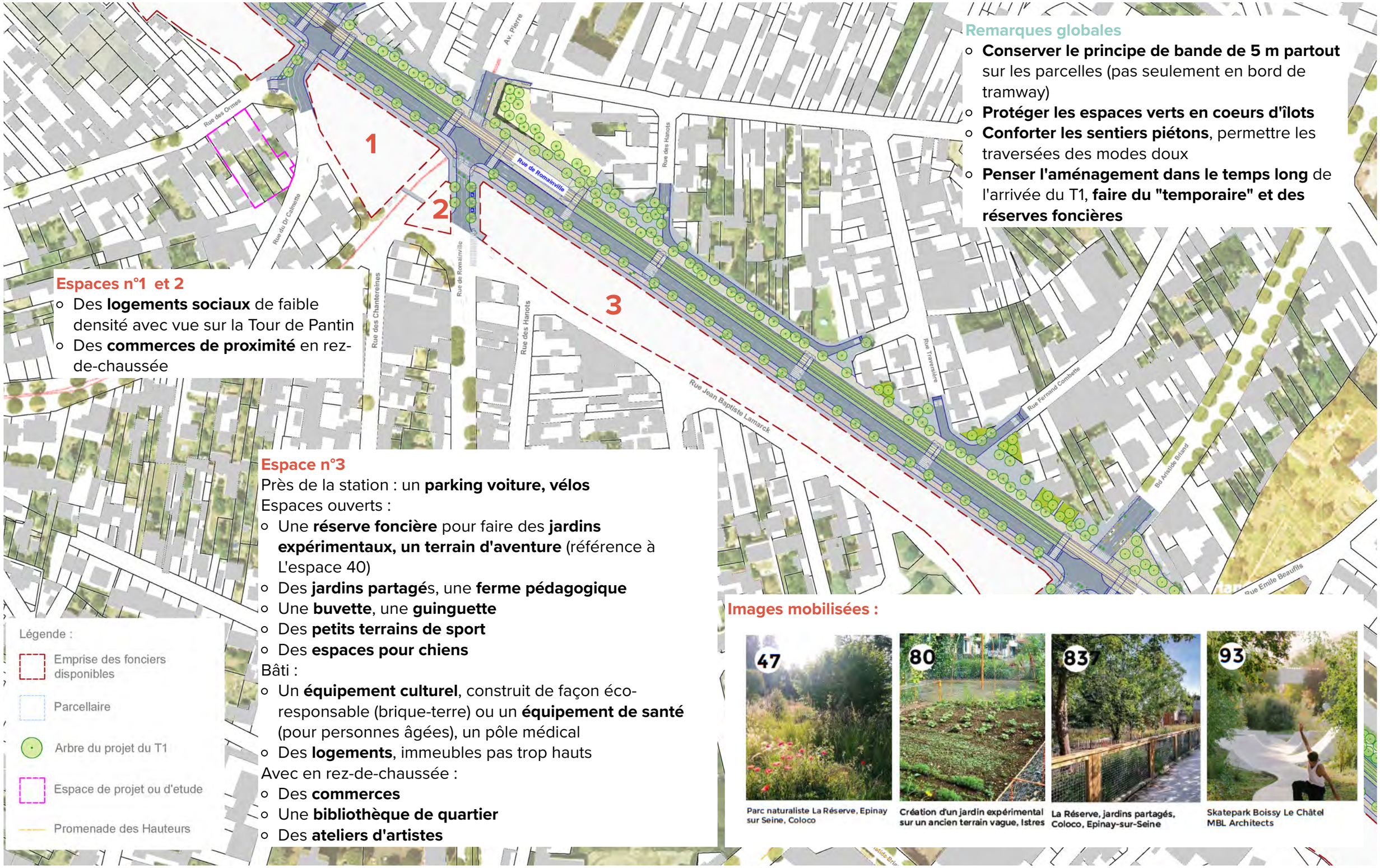
Trois groupes ont travaillé sur ce périmètre de "zoom", divisé en **deux plans au Nord et au Sud du bld. Aristide Briand**, qui comprend **7 espaces de "délaissés"** numérotés de gauche à droite (direction nord- sud du tracé du tramway).

Pour chaque espace, les participants ont proposé des **idées de programmes**, parfois sélectionné des **images inspirantes** pour illustrer leur réflexion, parfois utilisé les **gabarits d'espaces de référence** pour spatialiser leurs propositions.

Trois synthèses seront ici proposées par le groupement pour représenter les différentes propositions.

Les programmes proposés (au nord du bld. Aristide Briand)

TERRE 1



Remarques globales

- **Conserver le principe de bande de 5 m partout** sur les parcelles (pas seulement en bord de tramway)
- **Protéger les espaces verts en coeurs d'îlots**
- **Conforter les sentiers piétons**, permettre les traversées des modes doux
- **Penser l'aménagement dans le temps long** de l'arrivée du T1, **faire du "temporaire" et des réserves foncières**

Espaces n°1 et 2

- Des **logements sociaux** de faible densité avec vue sur la Tour de Pantin
- Des **commerces de proximité** en rez-de-chaussée

Espace n°3

Près de la station : un **parking voiture, vélos**

Espaces ouverts :

- Une **réserve foncière** pour faire des **jardins expérimentaux, un terrain d'aventure** (référence à L'espace 40)
- Des **jardins partagé**s, une **ferme pédagogique**
- Une **buvette**, une **guinguette**
- Des **petits terrains de sport**
- Des **espaces pour chiens**

Bâti :

- Un **équipement culturel**, construit de façon éco-responsable (brique-terre) ou un **équipement de santé** (pour personnes âgées), un pôle médical
- Des **logements**, immeubles pas trop hauts

Avec en rez-de-chaussée :

- Des **commerces**
- Une **bibliothèque de quartier**
- Des **ateliers d'artistes**

Légende :

- Emprise des fonciers disponibles
- Parcellaire
- Arbre du projet du T1
- Espace de projet ou d'etude
- Promenade des Hauteurs

Images mobilisées :

Parc naturaliste La Réserve, Epinay sur Seine, Coloco

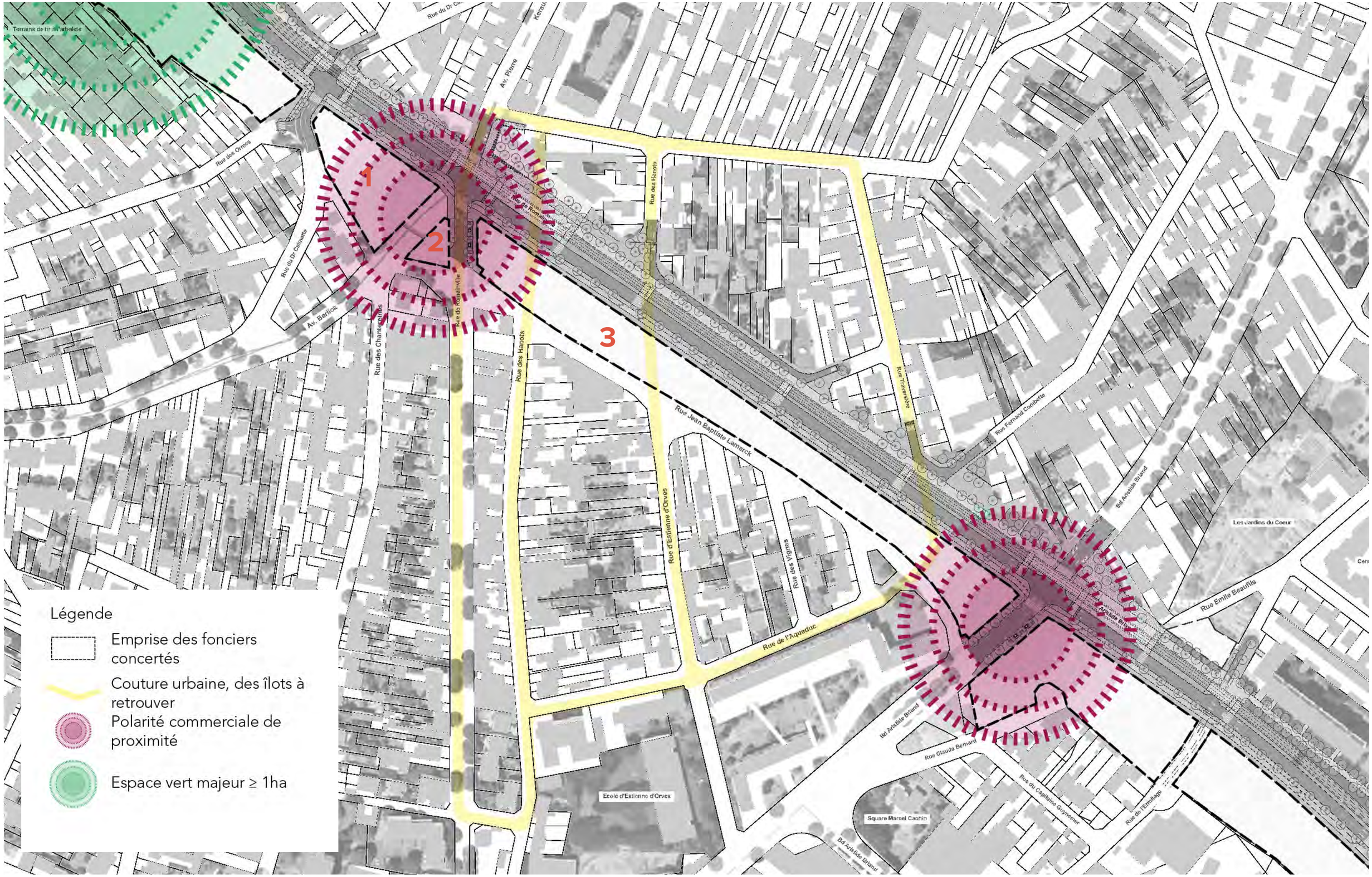
Création d'un jardin expérimental sur un ancien terrain vague, Istres

La Réserve, jardins partagés, Coloco, Epinay-sur-Seine

Skatepark Boissy Le Châtel MBL Architects

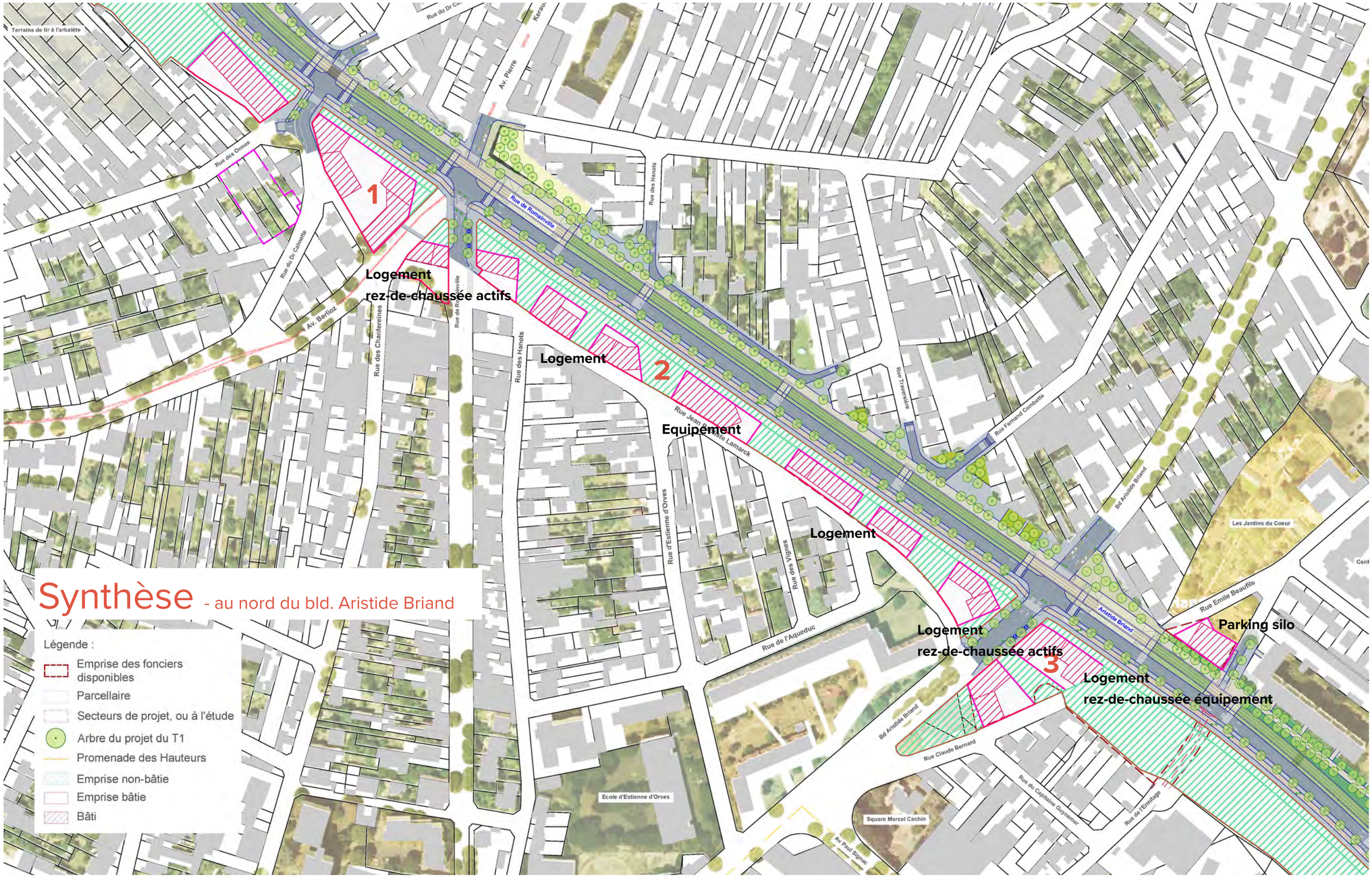
Les propositions consensuelles (au nord du bld. Aristide Briand)

TERRE 1



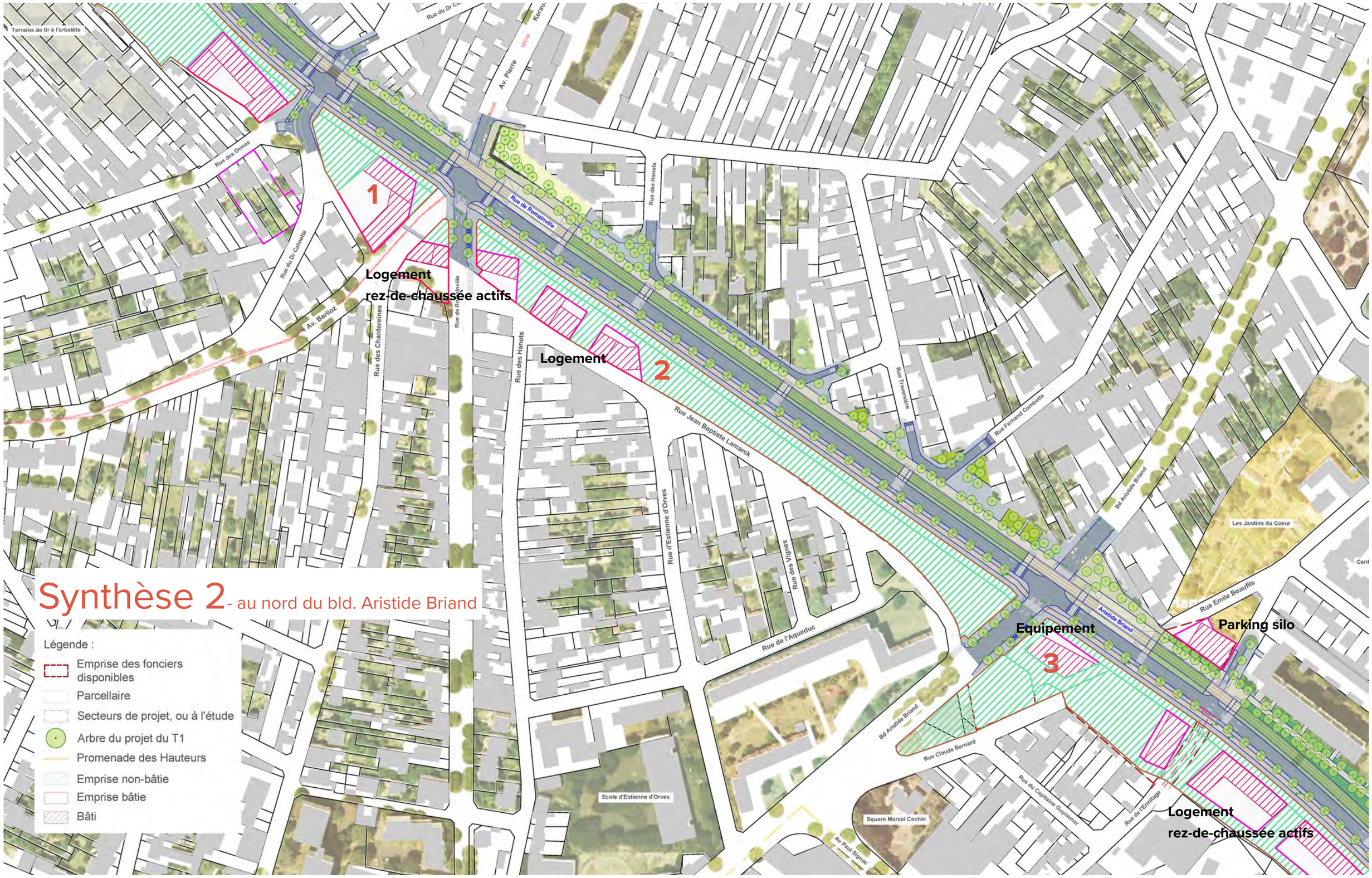
Les synthèses des contributions des habitants (1/3)

TERRE 1



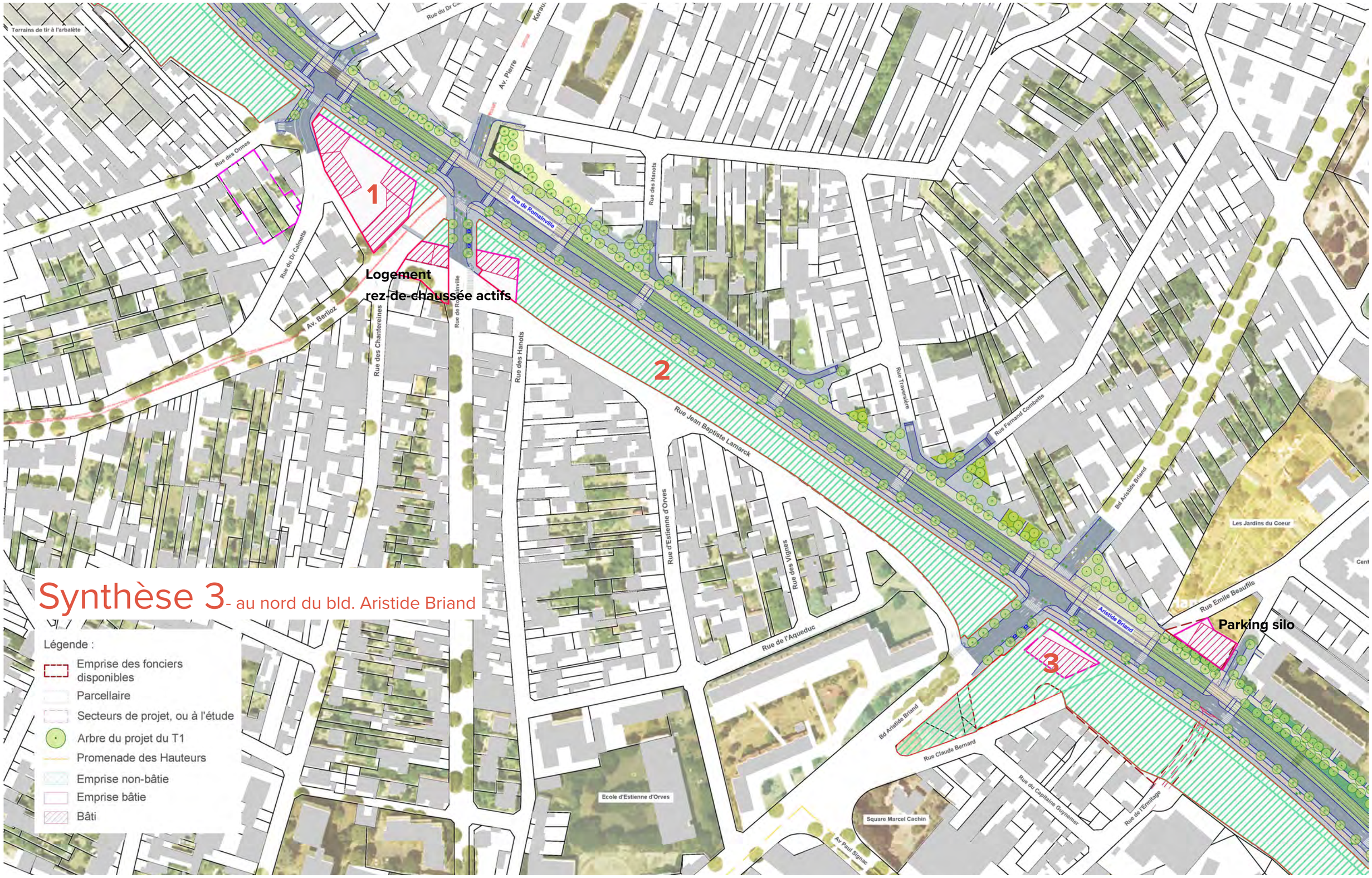
Les synthèses des contributions des habitants (2/3)

TERRE 1



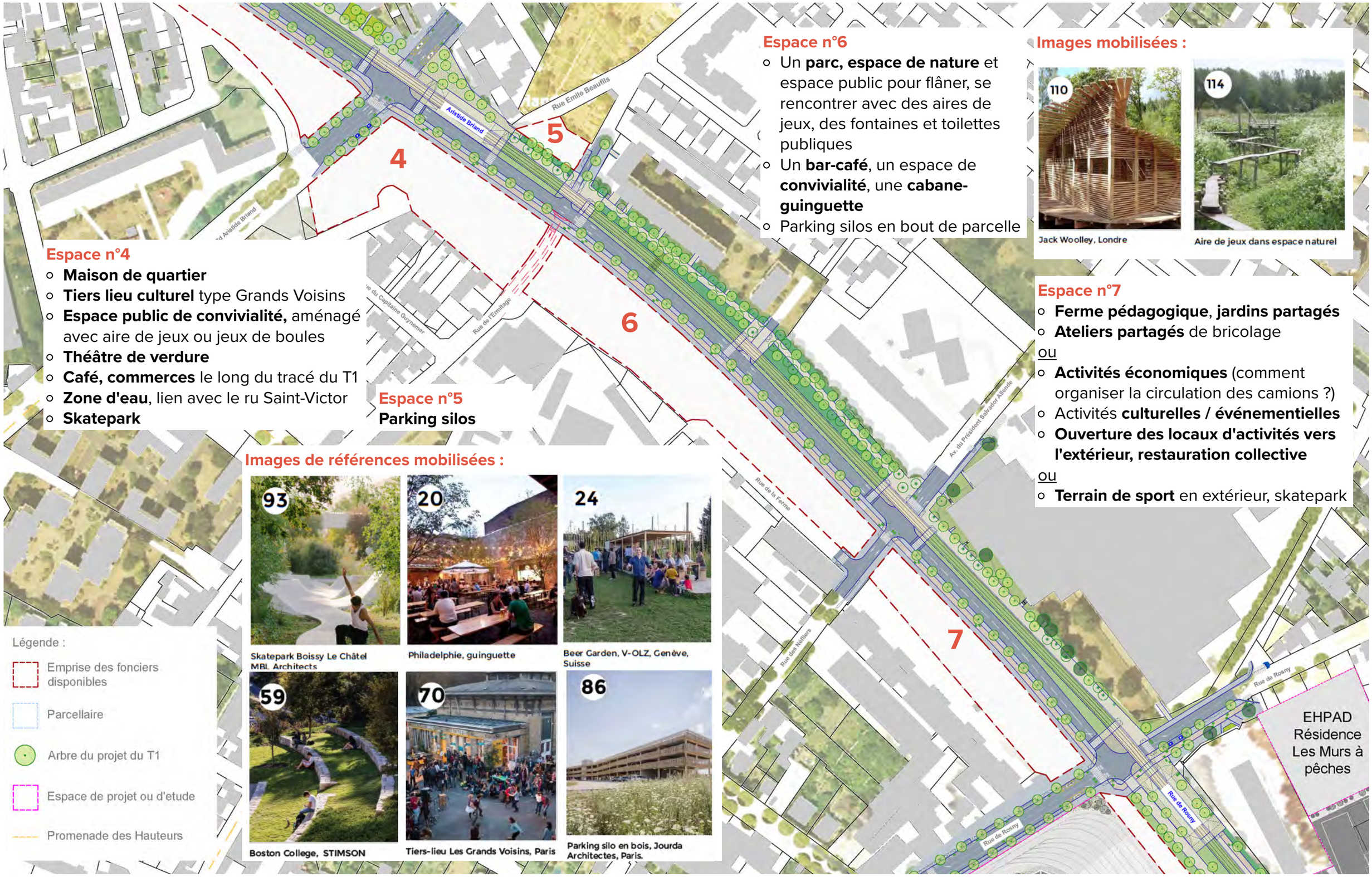
Les synthèses des contributions des habitants (3/3)

TERRE 1



Les programmes proposés (au sud du bld. Aristide Briand)

TERRE 1



Espace n°4

- **Maison de quartier**
- **Tiers lieu culturel** type Grands Voisins
- **Espace public de convivialité,** aménagé avec aire de jeux ou jeux de boules
- **Théâtre de verdure**
- **Café, commerces** le long du tracé du T1
- **Zone d'eau**, lien avec le ru Saint-Victor
- **Skatepark**

Espace n°5

Parking silos

Espace n°6

- Un **parc, espace de nature** et espace public pour flâner, se rencontrer avec des aires de jeux, des fontaines et toilettes publiques
- Un **bar-café**, un espace de **convivialité**, une **cabane-guinguette**
- Parking silos en bout de parcelle

Images mobilisées :

Jack Woolley, Londre

Aire de jeux dans espace naturel

Espace n°7

- **Ferme pédagogique**, **jardins partagés**
- **Ateliers partagés** de bricolage

ou

- **Activités économiques** (comment organiser la circulation des camions ?)
- Activités **culturelles / événementielles**
- **Ouverture des locaux d'activités vers l'extérieur, restauration collective**

ou

- **Terrain de sport** en extérieur, skatepark

Images de références mobilisées :

Skatepark Boissy Le Châtel
MBL Architects

Philadelphie, guinguette

Beer Garden, V-OLZ, Genève, Suisse

Boston College, STIMSON

Tiers-lieu Les Grands Voisins, Paris

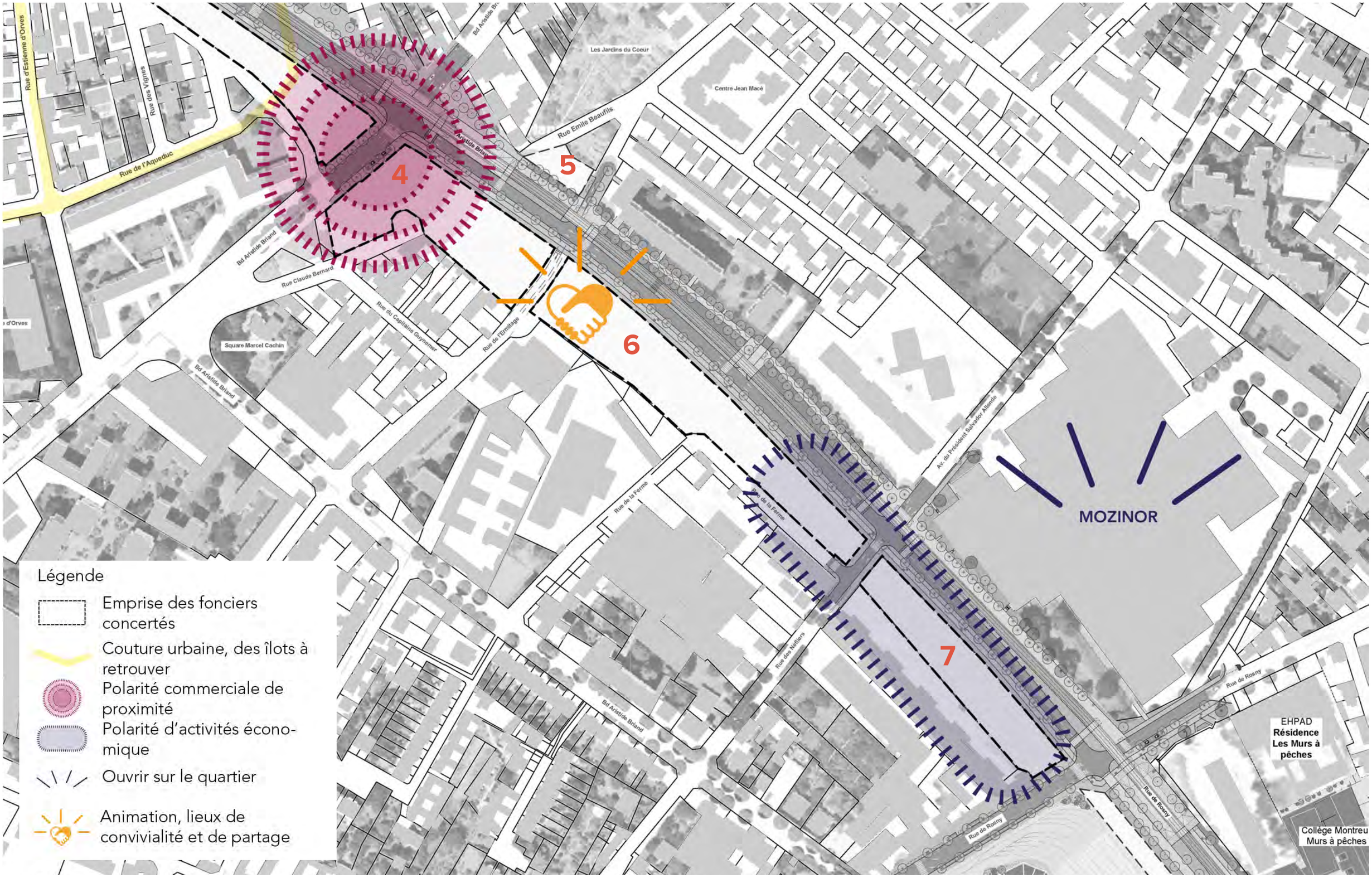
Parking silo en bois, Jourda Architectes, Paris.

Légende :

- Emprise des fonciers disponibles
- Parcellaire
- Arbre du projet du T1
- Espace de projet ou d'etude
- Promenade des Hauteurs

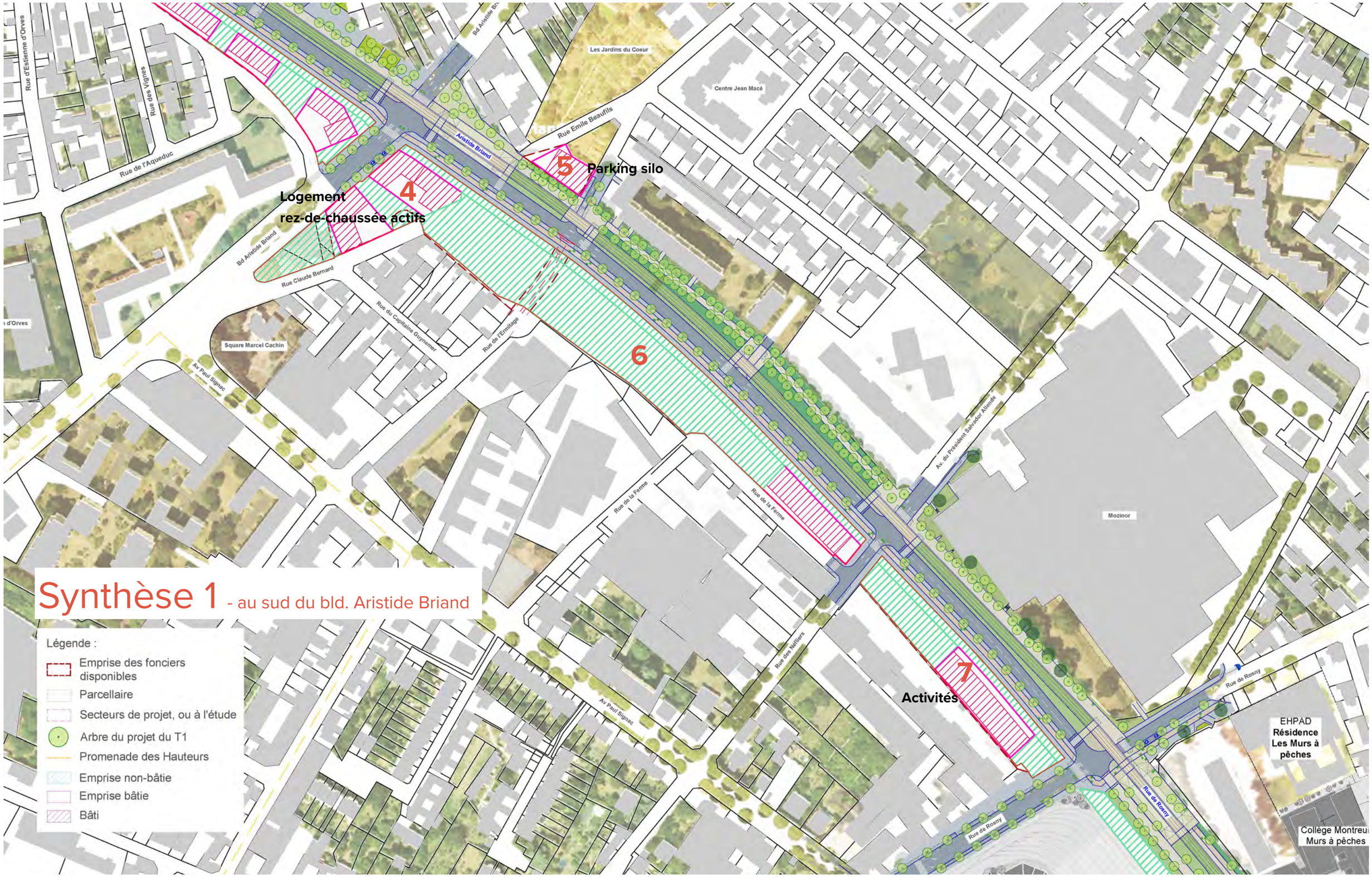
Les propositions consensuelles (au sud du bld. Aristide Briand)

TERRE



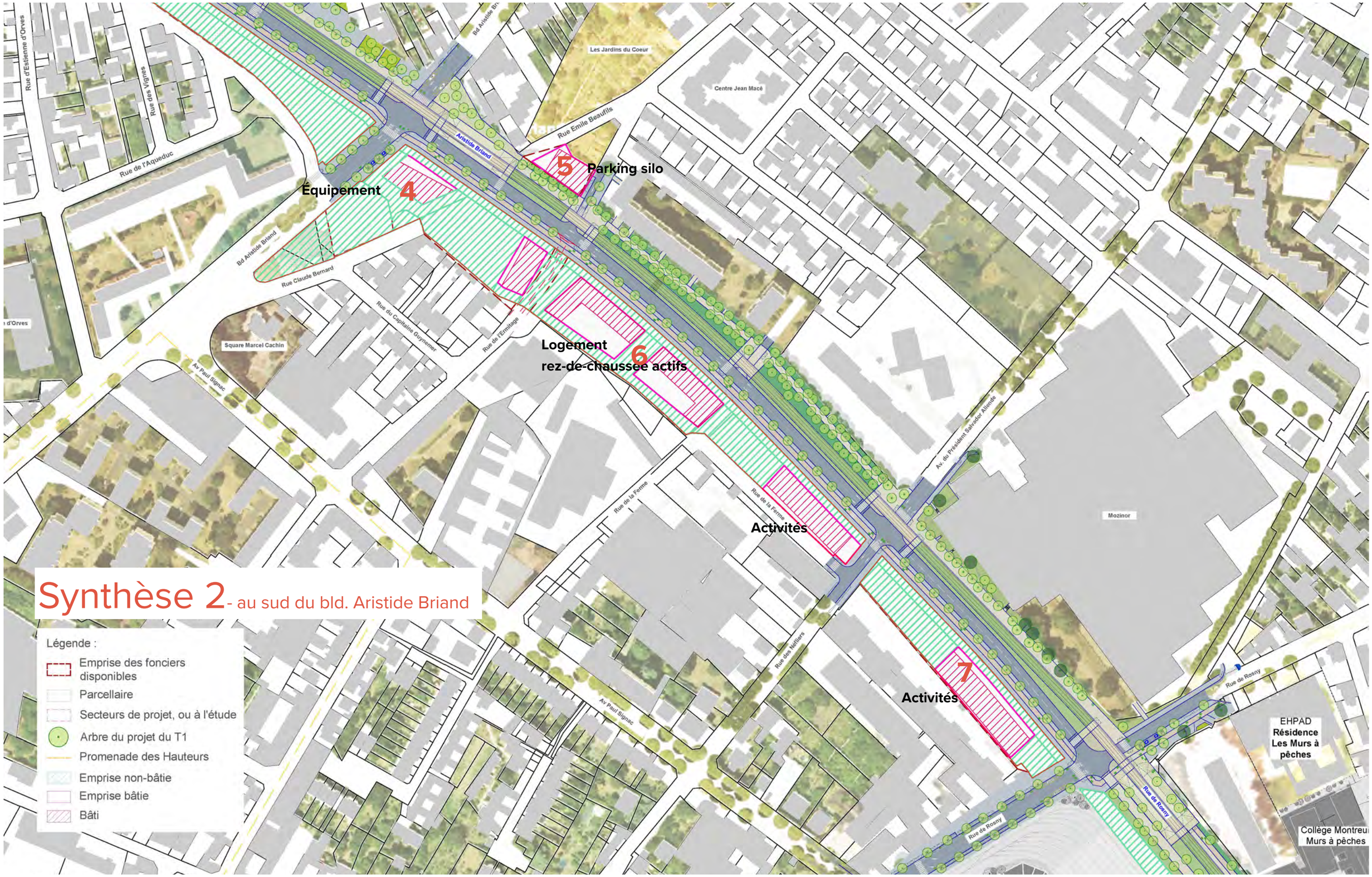
Les synthèses des contributions des habitants (1/3)

TERRE 1



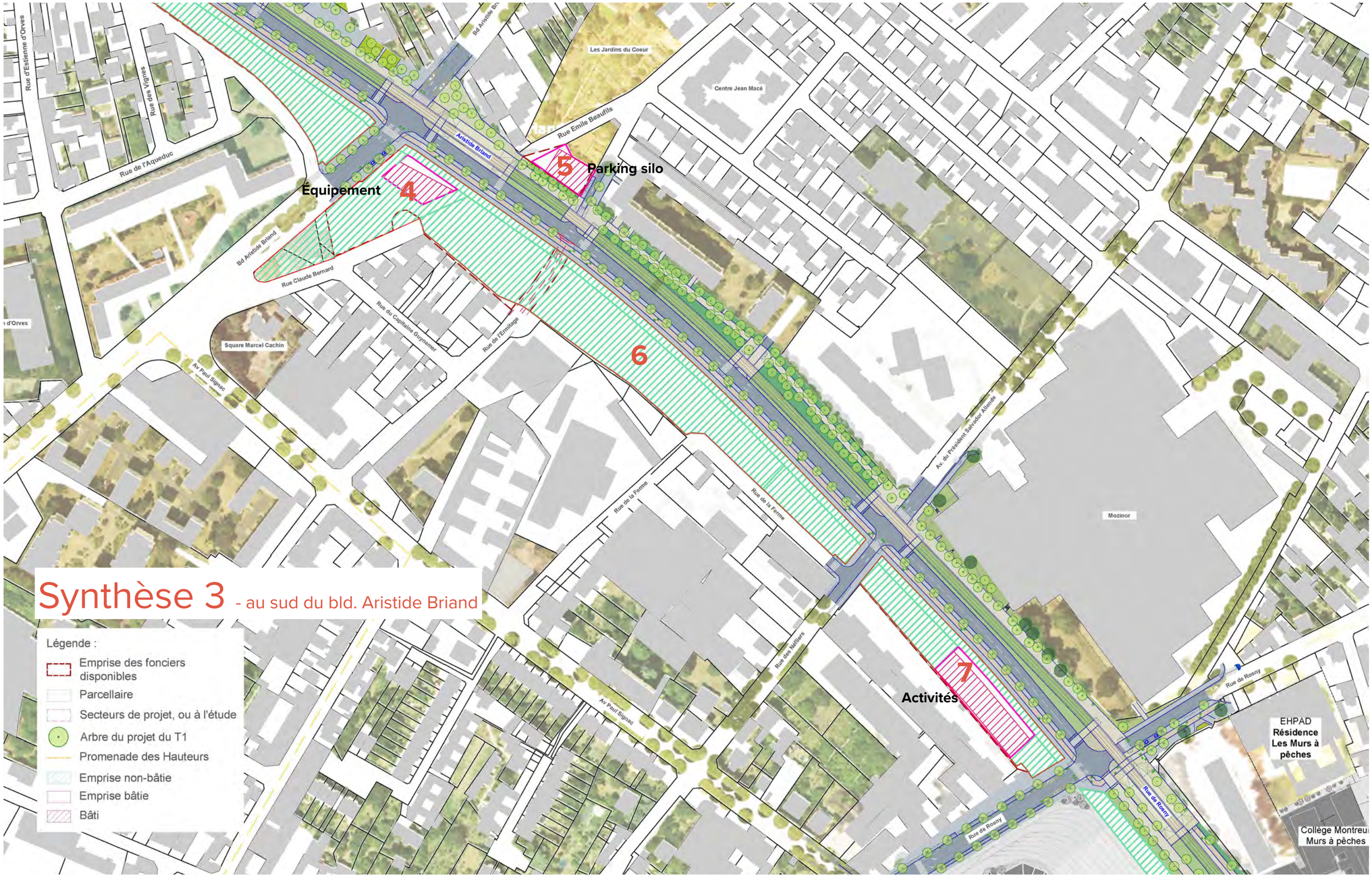
Les synthèses des contributions des habitants (2/3)

TERRE 1



Les synthèses des contributions des habitants (3/3)

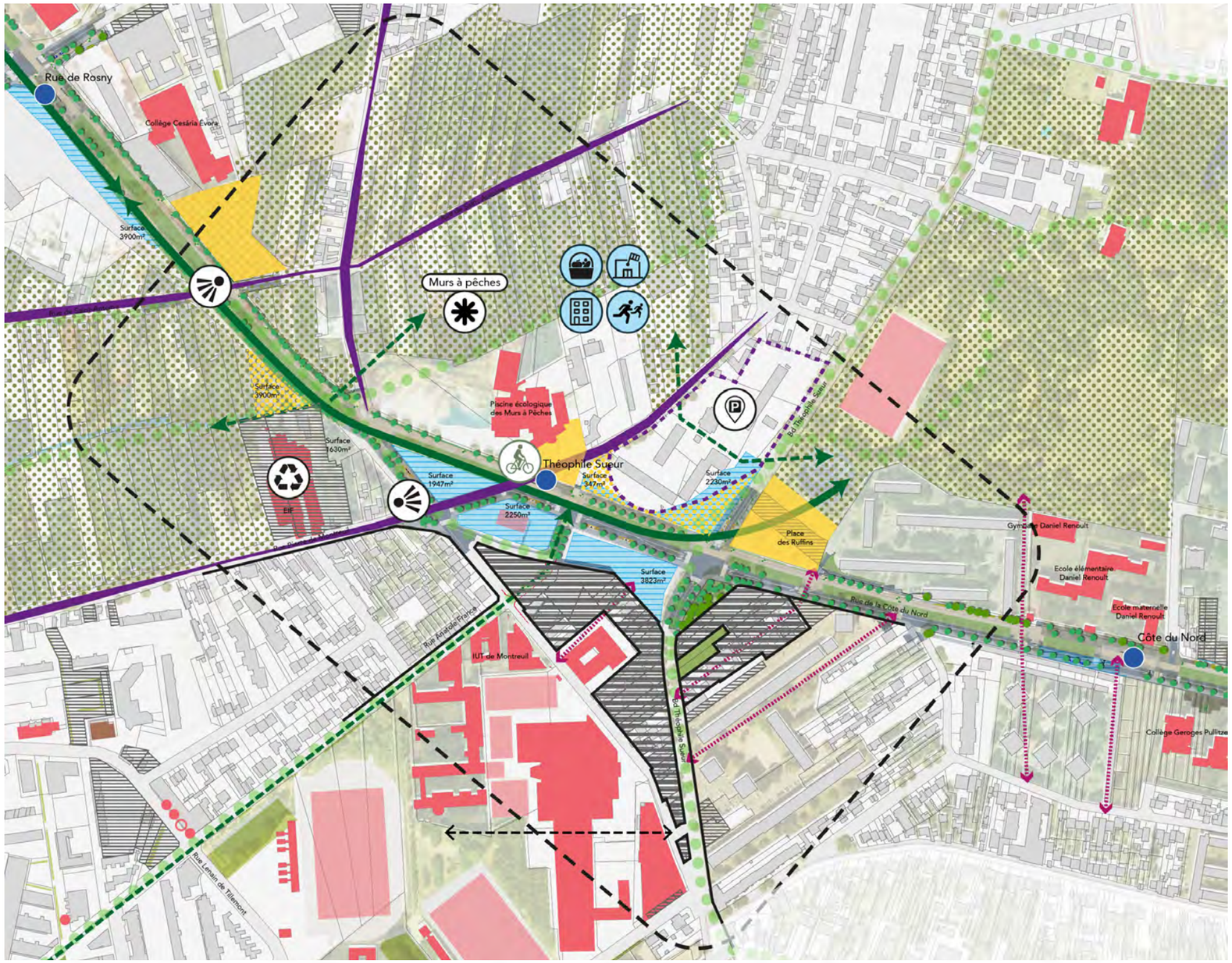
TERRE 1



ZOOM 5 : LES RUFFINS

Rappel - Les enjeux issus du diagnostic

Les propositions des habitants se sont basées sur les enjeux identifiés et validés pendant la première phase de diagnostic.



Zoom 5 : Les Ruffins

Opportunités et orientations de projet :

- **Connecter les noyaux de biodiversité**, en travaillant finement les liaisons pour la faune et la flore
- **Conforter une dimension de «campus»**, autour de l'offre de formation, du sport, et des services et aménités pouvant leur être associés (hébergement, restauration, commerces)
- **Structurer les parcours et le repérage à l'échelle du secteur**, notamment pour les piétons et cyclistes
- **Installer un réseau d'espaces publics identifiables**
- **Travailler l'adressage des îlots de commerce et d'équipements**
- **Mettre en valeur les entrées des Murs à Pêches** et les vues remarquables
- **Connecter les différents quartiers** par l'axe du Bd Théophile Sueur

Points de vigilance :

- **Associer les nombreux partenaires** à la conduite d'un travail plus fin, notamment les bailleurs sociaux et l'IUT.
- **Comment anticiper à plus long terme la deuxième phase du chantier du T1 ?**

PROJETS DE TRANSPORTS
- stations T1
- prolongation du T1
- prolongation du M11
- prolongation du M9
- prolongation du M1

EQUIPEMENTS
- existants
- en chantier
- terrains de sport
- emprises foncières libres
- foncier mutable
- foncier fragile

ESPACES PAYSAGERS
- promenade des hauteurs
- espace vert à qualifier
- espace public à qualifier
- espace public existant

- continuité plantée sur l'ancienne A186
- continuité plantée piétonne
- ouverture à la voiture
- ouverture aux piétons
- trafic à pacifier
- potentielle traversée (circulation douce)
- couture active
- stationnement à développer / requalifier
- lien avec d'autres polarités

- activité économique
- enseignement
- patrimoine
- vues
- commerces en rez-de-chaussée

- réhabilitation
- parking existant / offre à restructurer
- création d'activités économiques
- création d'espaces verts / publics
- création de logements

- création d'équipements
- création de commerces
- développement de l'offre sportive
- service vélo à développer
- restructuration des espaces publics

Deux groupes de travail

Groupe 1

Groupe 2

Restitution

Deux groupes ont travaillé sur ce périmètre de "zoom",
qui comprend **5 espaces de "délaissés"** numérotés de gauche à droite
(direction nord- sud du tracé du tramway).

Pour chaque espace, les participants ont proposé des **idées de programmes**, parfois sélectionné des **images inspirantes** pour illustrer leur réflexion, parfois utilisé les **gabarits d'espaces de référence** pour spatialiser leurs propositions.

Trois synthèses seront ici proposées par le groupement pour représenter les différentes propositions.

Les programmes proposés

TERRE 1

Espace n°1

- Des **jardins partagés, horticulteurs, activités agricoles** professionnelles

Images mobilisées :

46 — Parc naturaliste, La Réserve, Epinay sur Seine, Coloco

72 — Jardin Partagé Parc Lucie Aubrac, Les Lilas

Espace n°2

- **Espace ouvert le long du T1**
- **Garder le city-stade** en face de la station, faire un **parcours sport-santé** en extérieur, mettre un **terrain de basket**
- **Logement R+3 à l'arrière**

Image mobilisée :

115 — Moncrieff Recreation Park, Australie

Espaces n°4

- Un **parking, des garages à vélos**
- Un **centre médical** et des **espaces de coworking**
- Des **espaces ouverts et végétalisés le long du T1**, **une promenade verte** jusqu'à l'entrée du Parc
- Des **jardins partagés** et des **jardins expérimentaux**

Images mobilisées :

72 — Jardin Partagé Parc Lucie Aubrac, Les Lilas

80 — Création d'un jardin expérimental sur un ancien terrain vague, Istres

Espace n°5

- **Espace public en entrée de parc**
- ou **espace vert pour étendre le médiotope** en lien avec Parc Montreau et une promenade le long du T1

Espaces n°3

- Des **espaces ouverts avec jeux** pour enfants le long du T1

A l'arrière :

- Une **résidence étudiante**
- Des **espaces de formation**
- Des **commerces**
- **Un tiers-lieu ou un équipement culturel** (musique)
- Du **logement** (**petites maisons** sur le parcellaire étroit)

<u>OU</u>

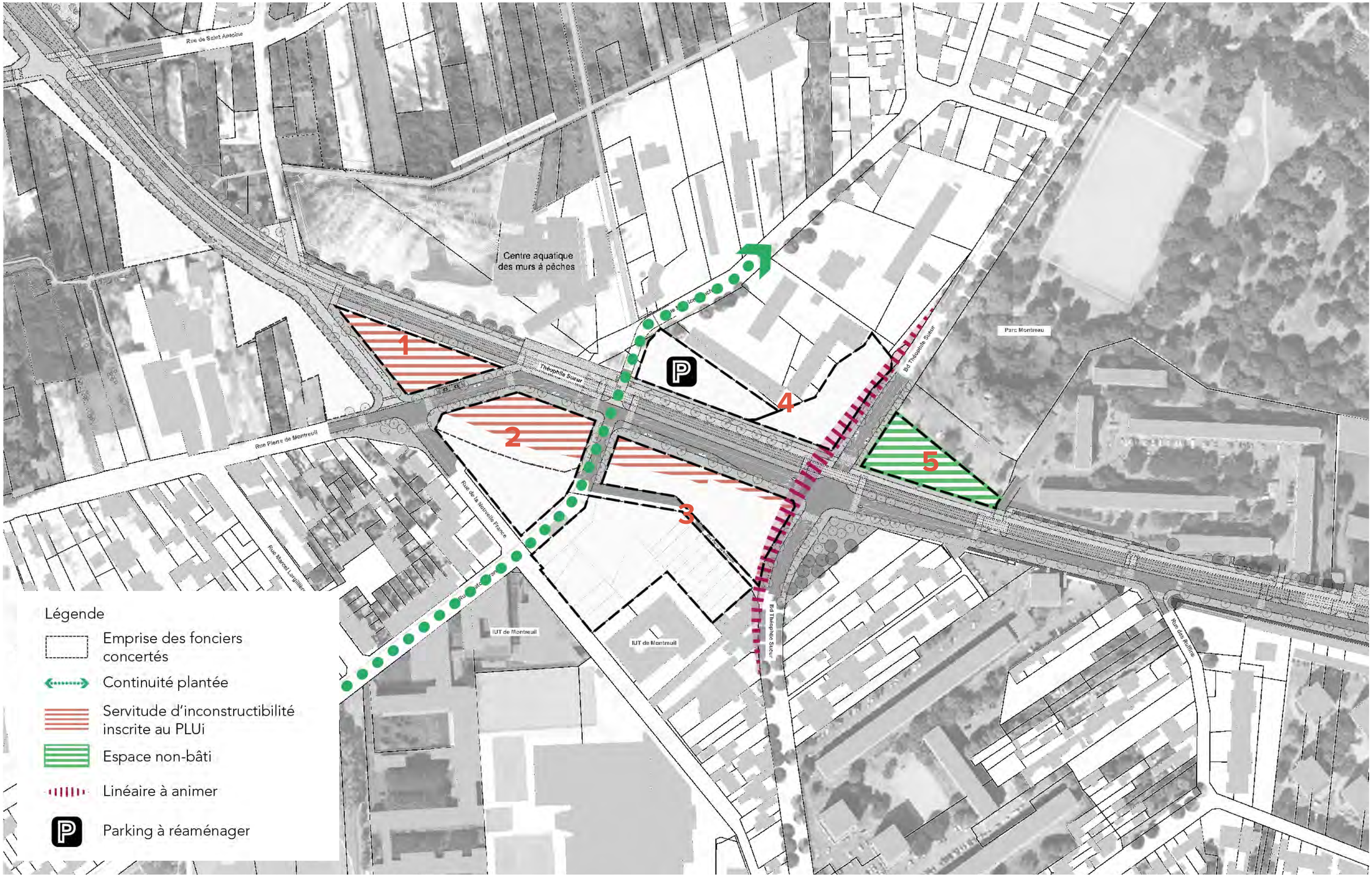
- Un **grand parc urbain sur l'ensemble des parcelles,** avec jeux pour enfants, kiosque, arbres, vergers et potagers.

Images mobilisées :

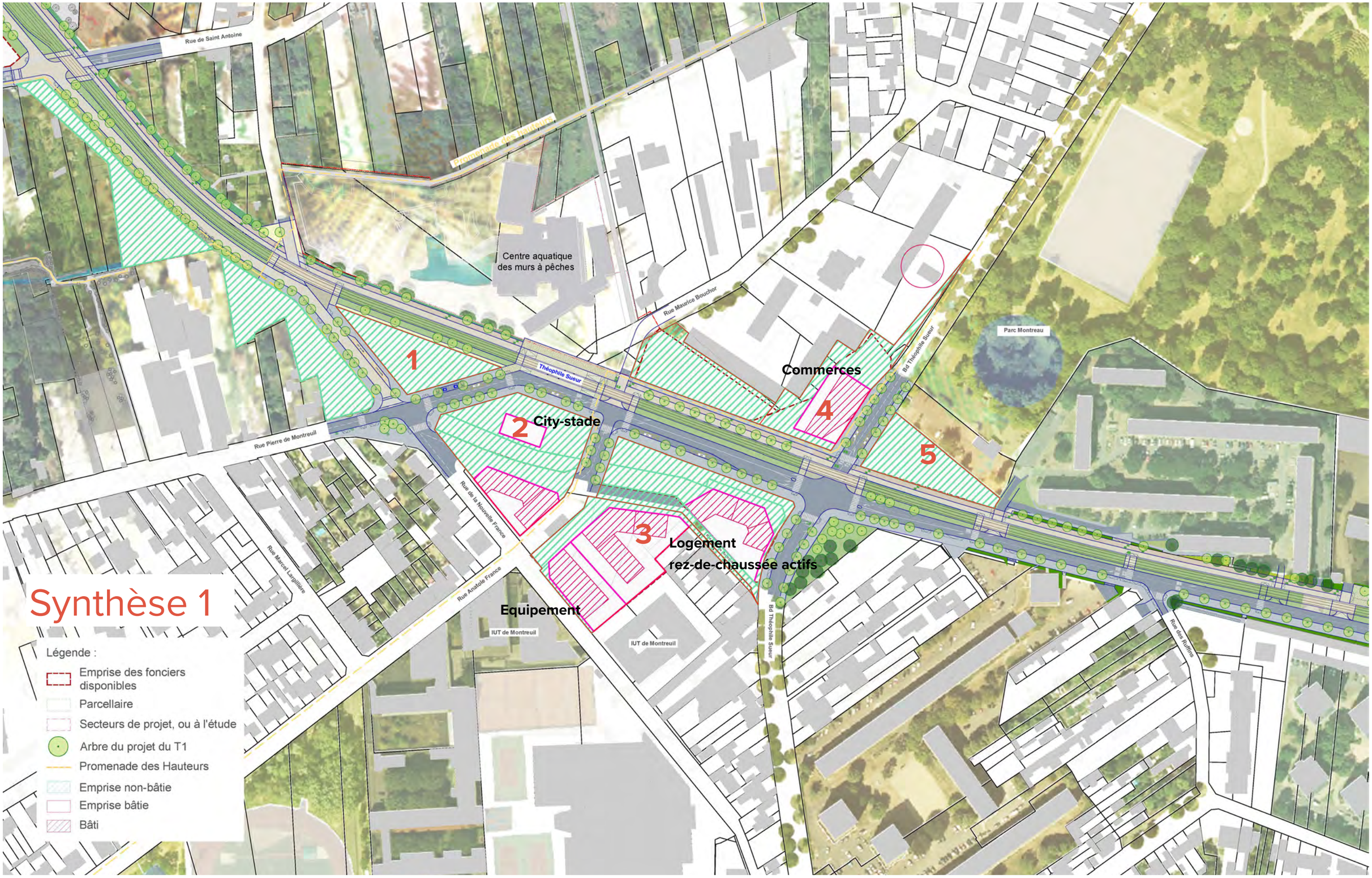
70 — Tiers-lieu Les Grands Voisins, Paris

39 — Parc du Peuple de l'herbe, Carrières-sous-Poissy

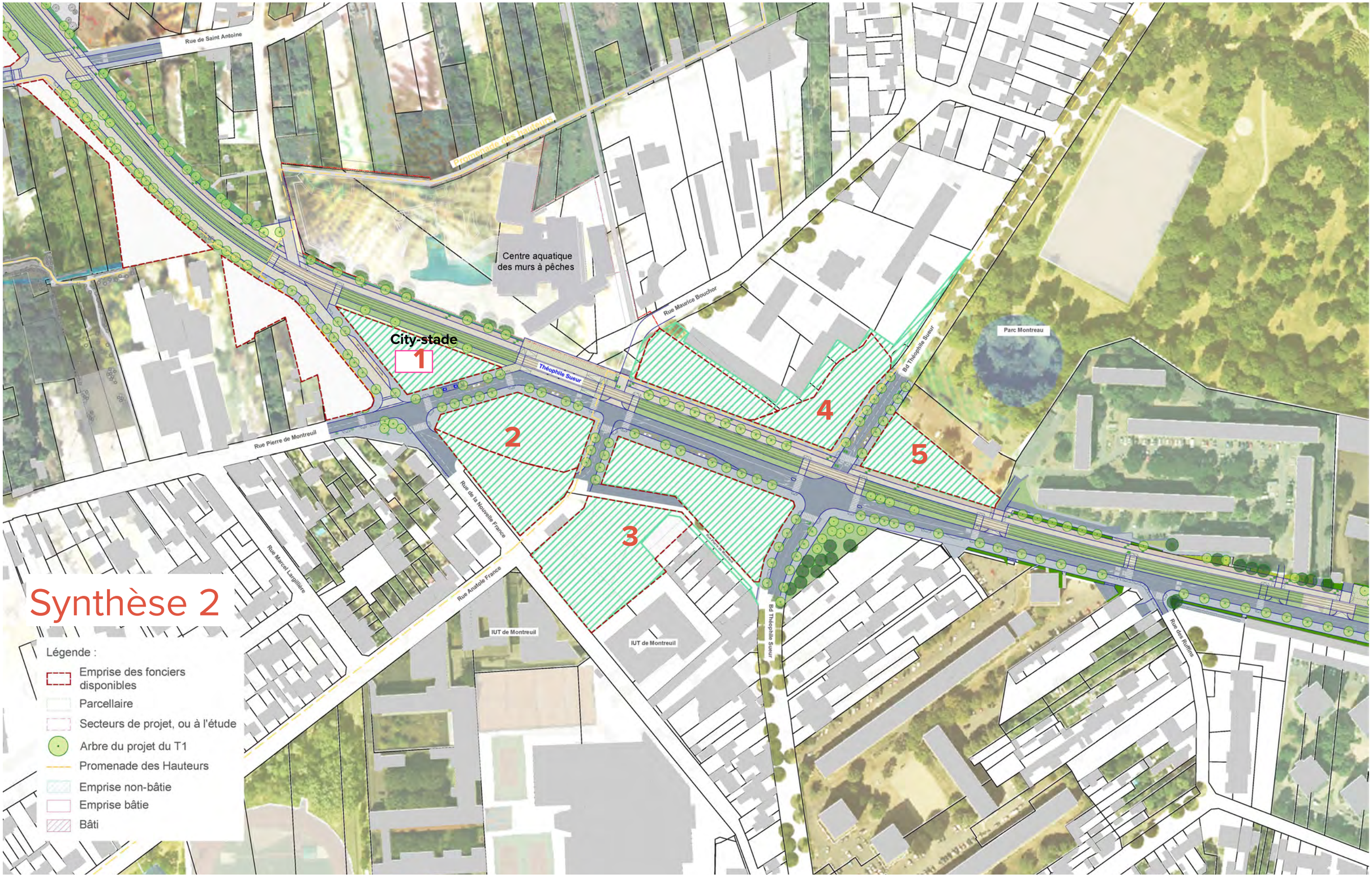
Les propositions communes



Les synthèses des contributions des habitants (1/2)



Les synthèses des contributions des habitants (2/2)



Est Ensemble Grand Paris

epf ILE-DE-FRANCE

BANQUE des TERRITOIRES | Caisse des Dépôts GROUPE

seine-saint-denis LE DÉPARTEMENT

TERRE 1

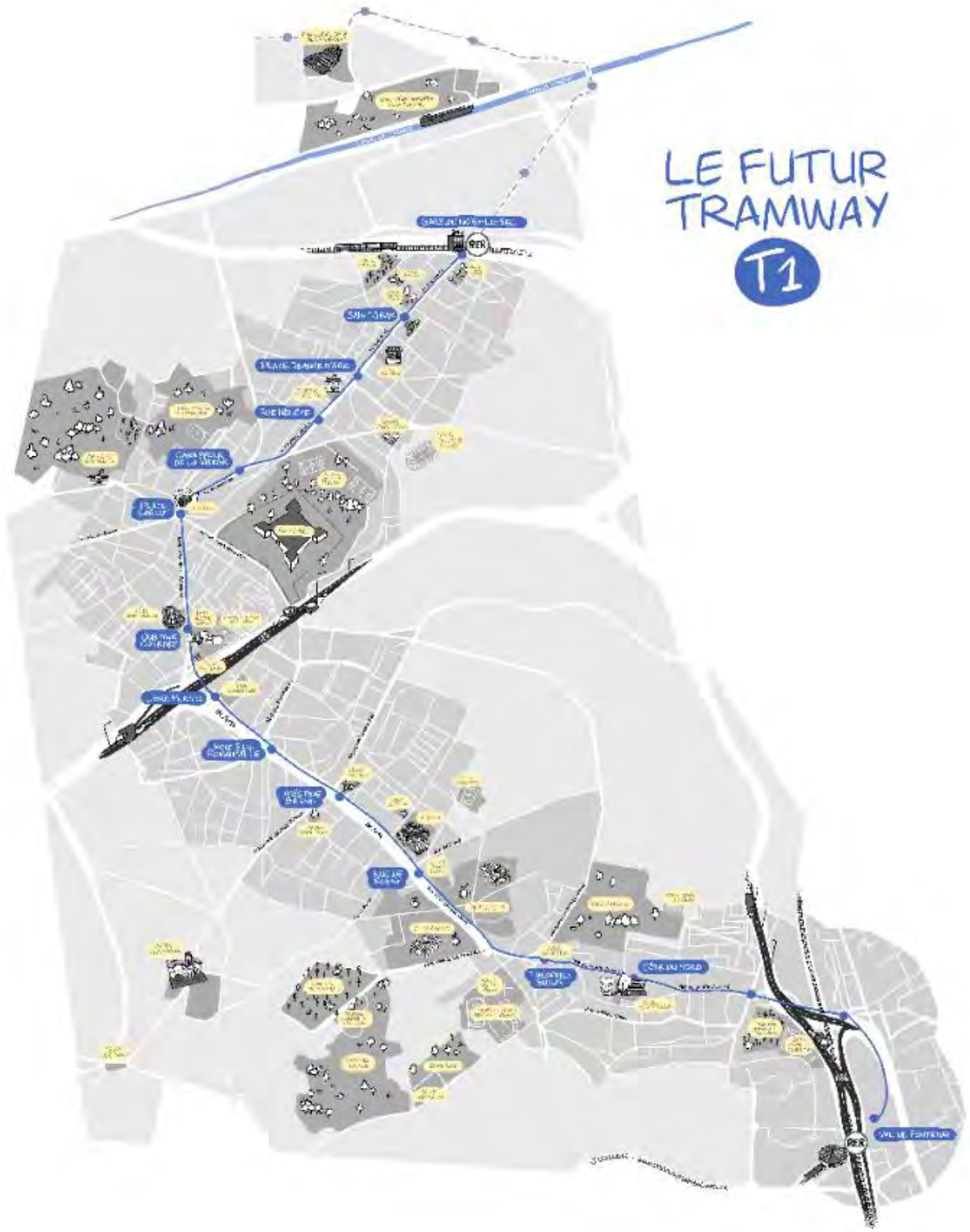
Mission d'étude urbaine concertée sur les abords du tramway T1 sur le territoire de l'EPT Est Ensemble

RESTITUTION
Forum du 6 décembre 2022

coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop
AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

RAPPEL DU CONTEXTE DE L'ÉTUDE SUR LES ABORDS DU T1

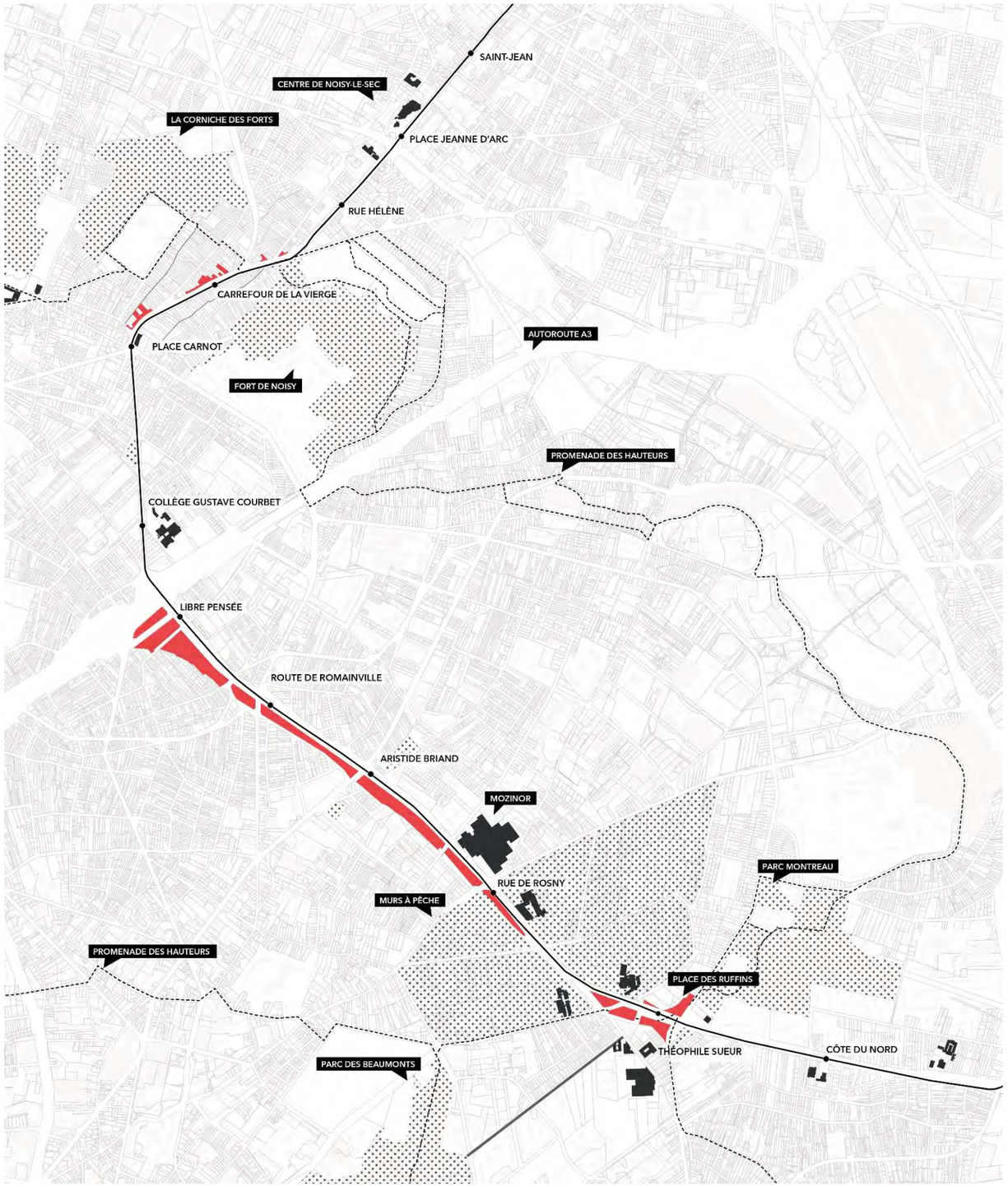
Rappel de l'objet de l'étude

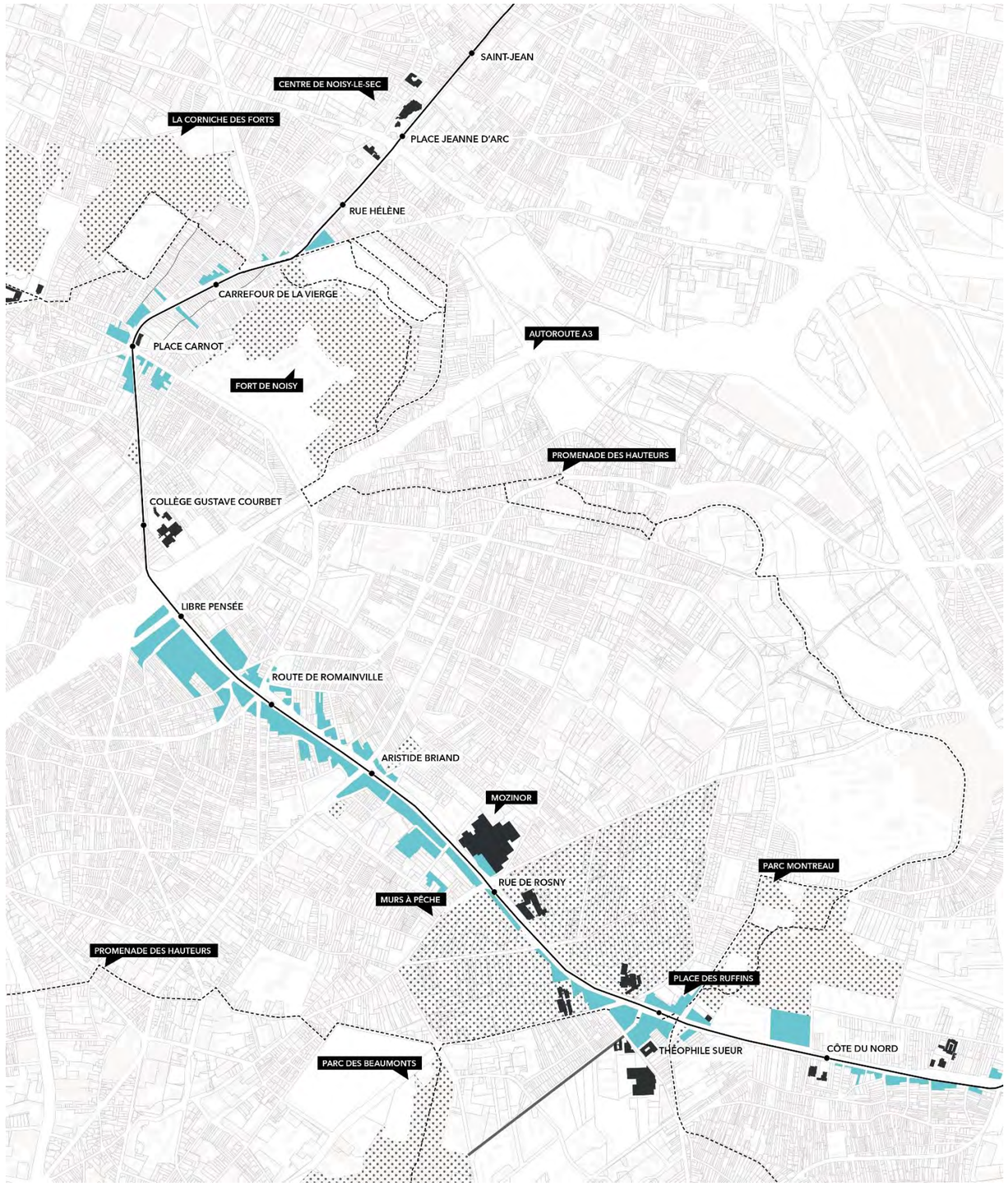


- **L'élaboration d'un projet urbain pour les abords du tramway T1, à l'échelle des 3 communes de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil**
- **Avec pour objectif d'encadrer les projets aux abords du T1 et maîtriser l'évolution du territoire**
- **Un périmètre plus large que celui des emprises foncières libérées par le projet du T1**
- **Des orientations d'aménagement à l'échelle de l'ensemble du territoire et des zooms plus précis sur plusieurs secteurs**
- **Un rapprochement des études avec le Département (étude lancée par le département sur son foncier en 2021)**
- **Une étude concertée avec les habitants**

Deux études : un périmètre resserré et un périmètre élargi

TERRE 1





Périmètre resserré (foncier des délaissés du tramway) **7 ha**

Périmètre élargi (abords du tramway) **20,2 ha**

Une méthodologie de concertation itérative

TERRE 1

	Concertation habitants	Labos T1	Ateliers techniques T1	Plan-guide
Quoi	Dialoguer et nourrir le projet en amont des décisions	Poursuivre les réflexions, formuler des orientations	Affiner et "faire atterir" les propositions en atelier technique	
Qui	Grand public	Elus / services d'Est Ensemble, des villes et du Département et les partenaires	Services techniques d'Est Ensemble et des villes, du Département et les partenaires	
Comment	Rando T1, ateliers, carte collaborative, rencontres des conseils de quartiers, mails	Diagnostic en marchant, ateliers	Diagnostic en marchant, ateliers	

Calendrier

TERRE 1

2021			2022			2023
Janvier	Juin	Octobre	Janvier	Mai	Décembre	

PHASE 1 : ÉLABORATION DU DIAGNOSTIC PARTAGÉ

PHASE2: ÉLABORATION DES SCÉNARIOS

PHASE 3: AJUSTEMENT ET CONSOLIDATION DU PLAN GUIDE

- Rencontre des Conseils de quartiers
- Rando T1
- Atelier Diagnostic
- Réunion publique de restitution du diagnostic sur ZOOM
- 3 ateliers scenarisation par commune
- Forum de présentation du plan-guide
- 2 réunions de présentation par commune

- rapport de diagnostic
- plan-guide V1
- plan-guide + stratégie de mise en oeuvre

coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Les règles du jeu de l'étude

TERRE 1

Les règles du jeu au départ de l'étude

- 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
- Proposer un projet soutenable pour les collectivités

+

Les règles du jeu proposées en concertation

- Penser la ville pour les enfants
- Favoriser la ville marchable
- Penser la ville pour les jeunes
- Développer les intermodalités
- Faire lien, entre les habitant.es, et faire lien de nature
- Préciser le cadre et les contraintes financières du projet

RESTITUTION DU FORUM DU 6 DECEMBRE 2022

Résumé

TERRE 1

Contexte et objectifs

Trois ateliers grand public ont été organisés fin octobre 2021 à Noisy-le-Sec, Montreuil et Romainville pour présenter les grandes lignes du projet issues du diagnostic et coconstruire avec les habitants les principes d'aménagement sur 5 secteurs de "zoom" de l'étude.

Ces contributions ont constitué une base de travail pour les services et élus des communes, d'Est Ensemble et du Département leur permettant d'approfondir des scénarios d'aménagement sur chaque secteur.

Pour restituer ce travail, une rencontre-forum avec les habitants a été organisée le mardi 6 décembre 2022 de 19h à 21h au Gymnase Jean Guimier à Romainville.

Elle visait à présenter aux habitants les propositions d'aménagement sur chaque secteur en les invitant à réagir sur les différentes propositions avant qu'elles ne soient soumises à l'arbitrage des élus.

Environ 120 personnes ont participé à cette rencontre.

Résumé

TERRE 1

Déroulé

Les éléments saillants du plan-guide ont d'abord été présentés en séance plénière (à l'appui d'un support vidéoprojeté).

Un temps de circulation libre entre six stands a ensuite été proposé pour permettre des échanges approfondis et inviter les habitants à réagir sur les propositions d'aménagement : un stand sur l'échelle globale du plan-guide et cinq stands sectoriels jalonnant le tracé du tramway.

Secteur 1 : Lanières, Noisy-le-Sec
Secteur 2 : L'échangeur, Romainville
Secteur 3 : Aristide Briand, Montreuil
Secteur 4 : Théophile Sueur, Montreuil
Secteur 5 : Côte du Nord, Montreuil

Restitution

Ce document présentera pour chaque secteur les scenarios d'aménagement proposés et les retours formulés par les habitants lors du Forum :

Points forts

Points d'attention

Points d'alerte

Retour en images

SECTEUR LANIERES
NOISY-LE-SEC

Les propositions consensuelles des habitants (restitution des ateliers d'octobre 2021) TERRE 1

Un socle de réflexion pour les élus

coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Secteur Lanières

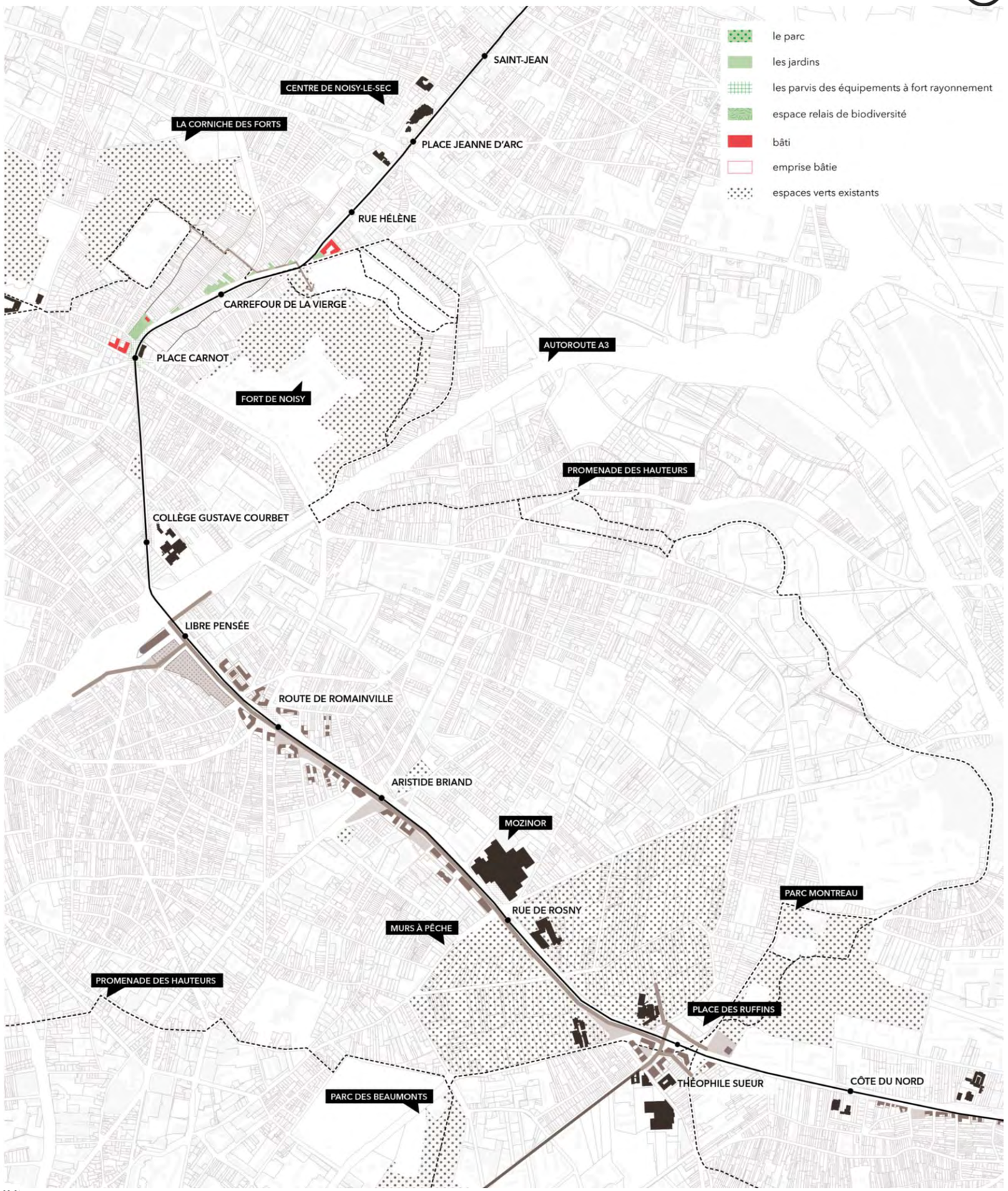
Rue Hélène/ Carrefour de la Vierge / Place Carnot

Scénarios proposés avant arbitrage des élus et soumis aux remarques des habitants :

A Noisy-le Sec, le tramway présente l'occasion de **mieux donner accès aux espaces exceptionnels** du Fort de Noisy (Stade J. Huvier), et de renforcer l'accès à la Promenade des Hauteurs.

Sur la parcelle en pointe de la rue Hélène, un équipement public s'installe et dégage un parvis qui sert aussi d'accès au Stade Huvier. La station-service est remplacée par un équipement bien visible et bien desservi.

En contrebas de la place Carnot, nous préconisons le dégagement d'un parvis planté pour gérer les flux de la place amenée à devenir un véritable hub de transports, mais aussi pour marquer une entrée sur la promenade des Hauteurs. **Une petite construction est possible en fond de parvis**, idéalement dédiée à un équipement (crèche ou maison du Parc des Hauteurs) ou un commerce (café-restaurant) profitant d'un lieu propice à la pause.

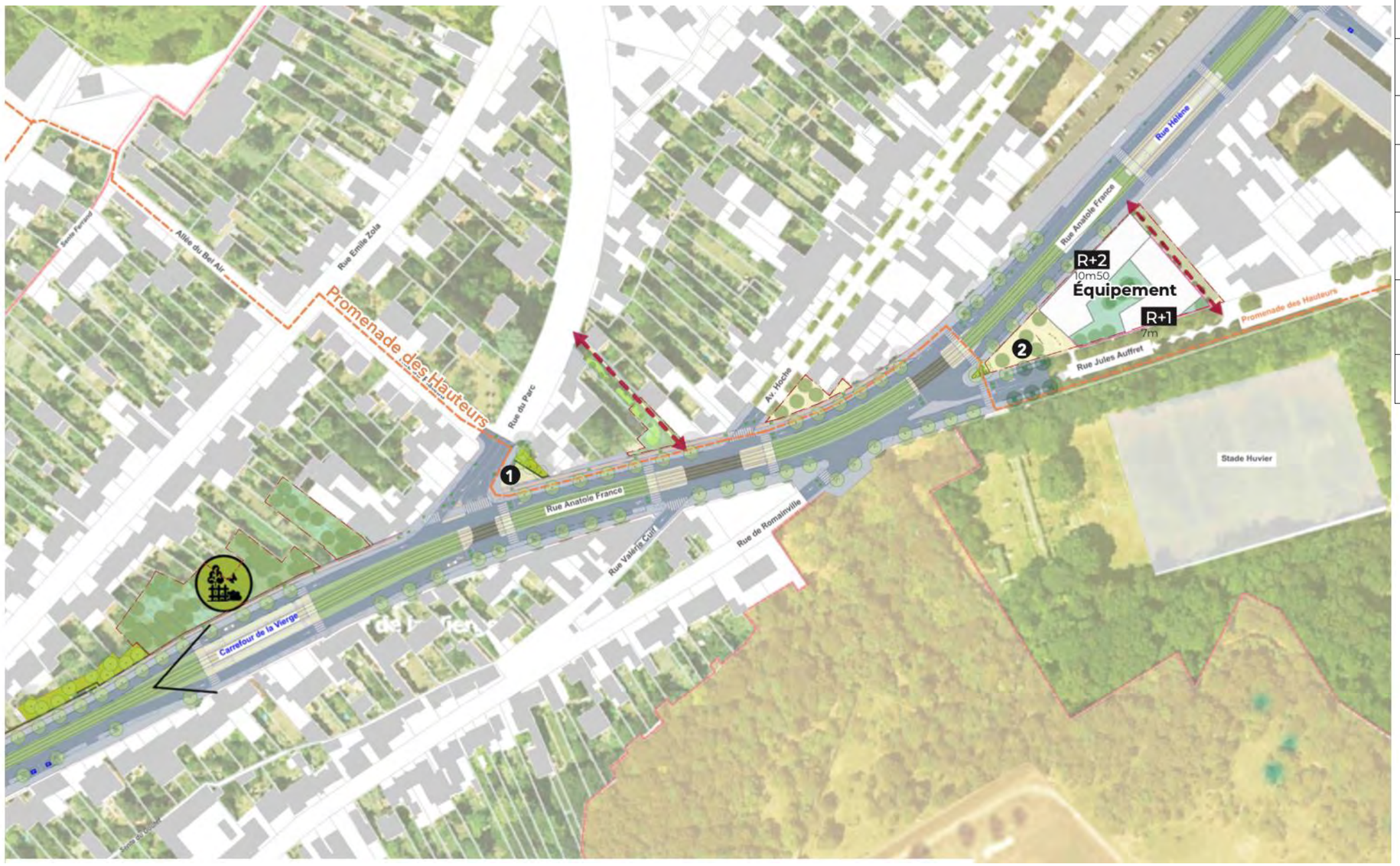


coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop
AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Séquence Carrefour de la Vierge

TERRE 1

Scenario 1 – Un espace relais de biodiversité sur les coteaux



Périmètre élargi	**10 957 m2**
Surface de plancher des logements	**2 617 m2**
Nombre de logements	**38**
Surface de plancher de commerces	**952 m2**
Surface de plancher des activités	**0**
Surface de plancher des équipements	**3 300 m2**
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	**6 702 m2**
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	**61 %**
Surface de parc/jardin créés	**2 600 m2**

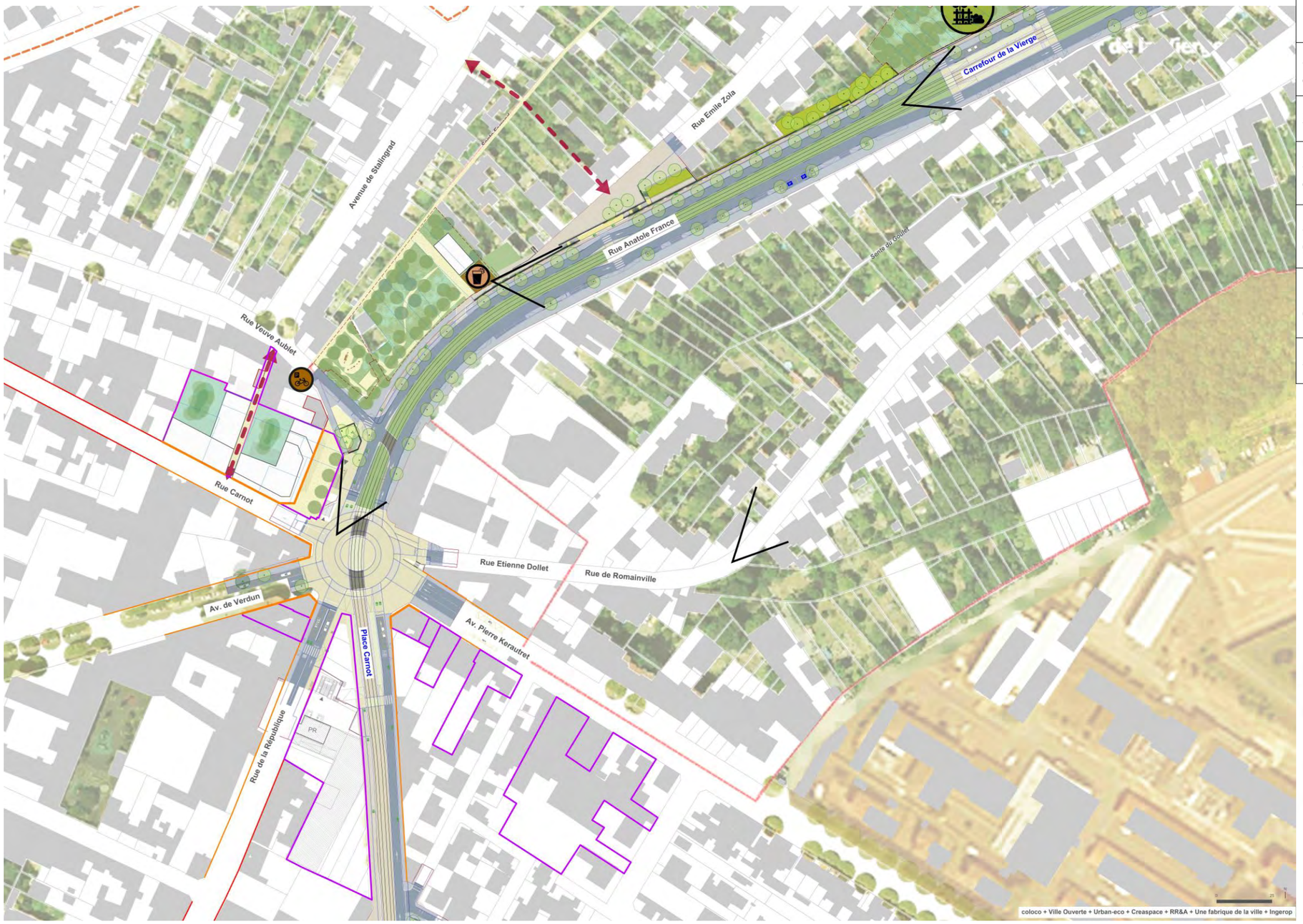
Légende :

- Foncier mutable
- Parcellaire projet
- Parcellaire existant
- Bâti
- Liaison douce à créer
- Promenade des Hauteurs
- Point de vue à préserver/valoriser
- Réserve de biodiversité
- Espace public minéral
- Espace vert de proximité
- Coeur d'îlot privé, intégrant la gestion des eaux pluviales à la parcelle
- Foncier des délaissés

Séquence Place Carnot

TERRE 1

Scenario 1 – Le square « extension verte » de la Place Carnot



Périmètre élargi	**10 957 m2**
Surface de plancher des logements	**2 617 m2**
Nombre de logements	**38**
Surface de plancher de commerces	**952 m2**
Surface de plancher des activités	**0**
Surface de plancher des équipements	**3 300 m2**
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	**6 702 m2**
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	**61 %**
Surface de parc/jardin crées	**2 600 m2**

Légende :

- Foncier mutable
- Parcellaire projet
- Parcellaire existant
- Rez-de-chaussée actif
- Bâti
- Liaison douce à créer
- Point de vue à préserver/valoriser
- Réserve de biodiversité
- Espace public minéral
- Espace vert de proximité
- Cœur d'îlot privé, intégrant la gestion des eaux pluviales à la parcelle
- Foncier des délaissés

Selon PLUI :

- Linéaire actif à créer
- Linéaire de commerces et d'activités de service à créer

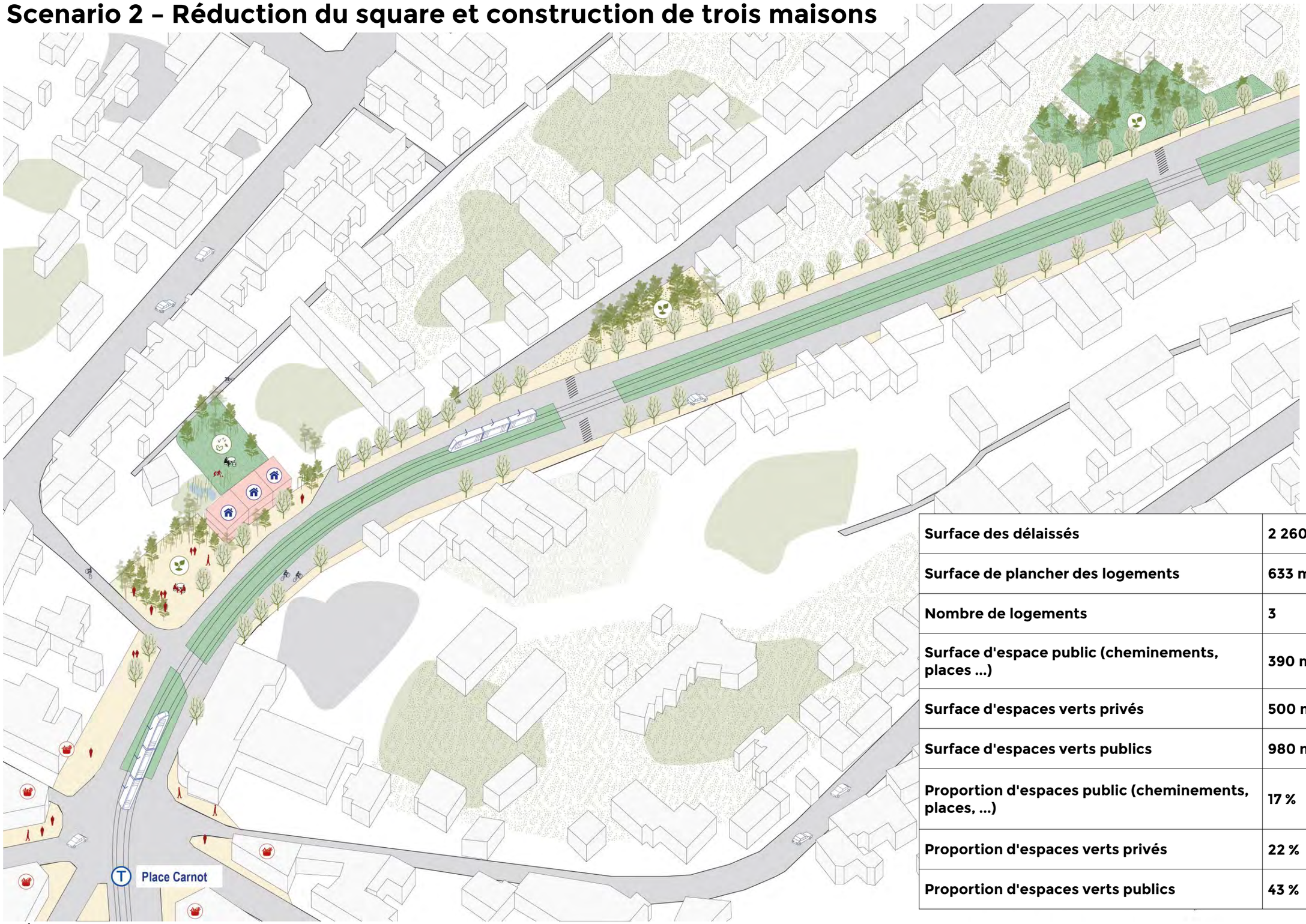
coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Séquences Carnot + Carrefour de la Vierge

TERRE 1

Scenario 2 – Réduction du square et construction de trois maisons



Surface des délaissés	**2 260 m2**
Surface de plancher des logements	**633 m2**
Nombre de logements	**3**
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	**390 m2**
Surface d'espaces verts privés	**500 m2**
Surface d'espaces verts publics	**980 m2**
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	**17 %**
Proportion d'espaces verts privés	**22 %**
Proportion d'espaces verts publics	**43 %**

Les coteaux - Carnot

TERRE 1

Les retours des habitants lors du Forum

Retours localisés :

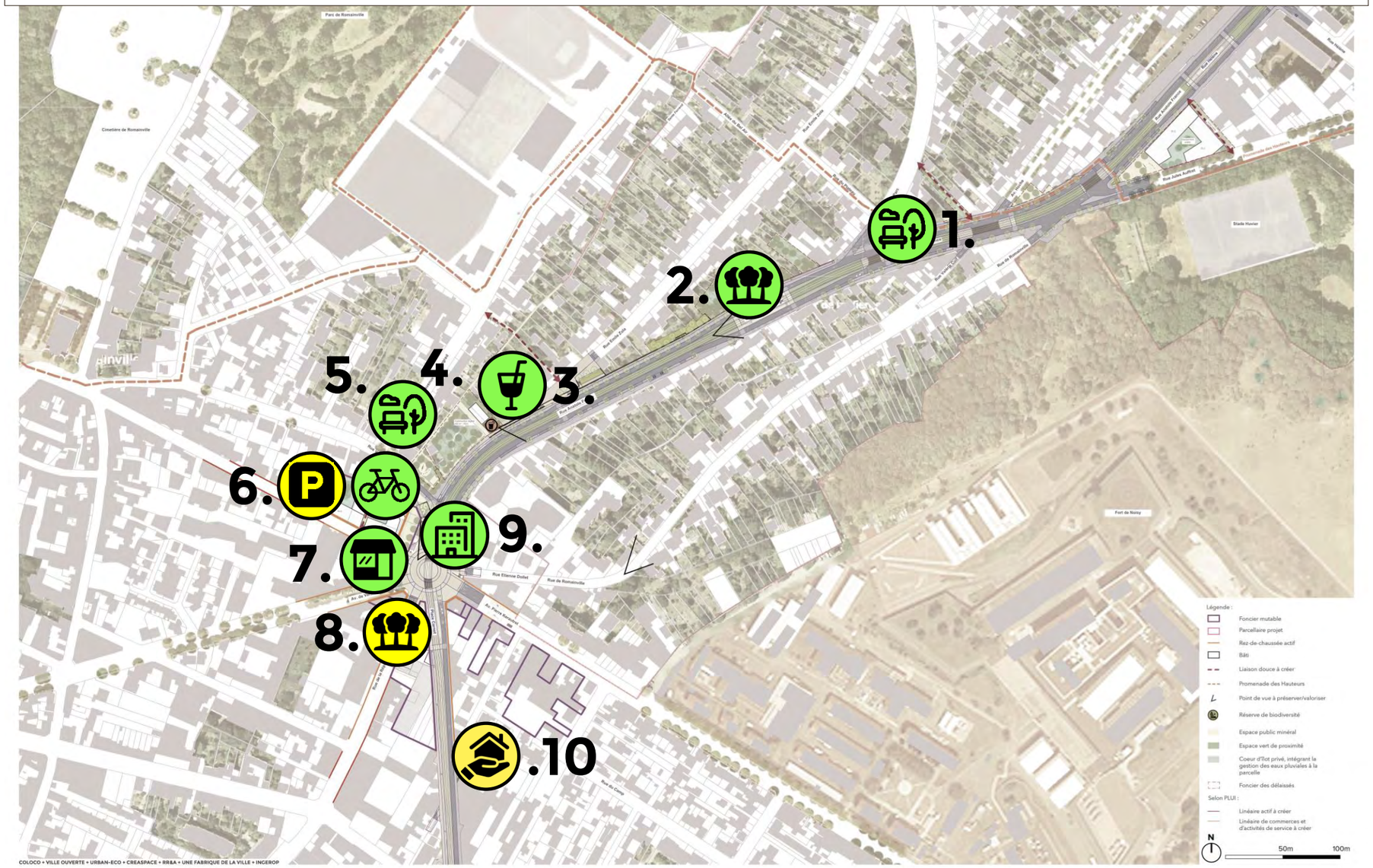
1. Des espaces publics à végétaliser : quelle forme aura celui du carrefour de la Vierge?
2. Réservoir de biodiversité bien accueilli : quelle accessibilité et quelle gestion ?
3. Dans le square, la petite construction : un lieu de convivialité, une guinguette.
4. « L'extension verte » de la Place Carnot : préférence pour un square d'un seul tenant « À choisir, on préfère bien sûr un square.» ; « Le périmètre n'est déjà pas très large, pourquoi faire des maisons ici ? »
5. Stationnement vélo nécessaire
6. Stationnement voitures : si on réduit la circulation automobile, un dépose-minute ?
7. Renforcement de la polarité commerciale bien accueilli : besoin de commerces de proximité (déjà des restaurants, besoin d'une boulangerie par exemple)
8. Place Carnot très minérale : planter des arbres au sud et sur le bd Henri Barbusse ?
9. Le retrait de l'alignement pour créer un dégagement est bien accueilli.
10. Définir ce qu'est un foncier mutable

Remarques générales :

- Aux abords du T1, une condition minimum sur les loyers 100% maîtrisés avec une part de logement sociaux ?
- Des questions sur le plan de circulation aux abords du T1, notamment rue Emile Zola et rue de Paris (sens de circulation, accès des résidents en voiture) et les pistes cyclables rue Anatole France

Synthèse :

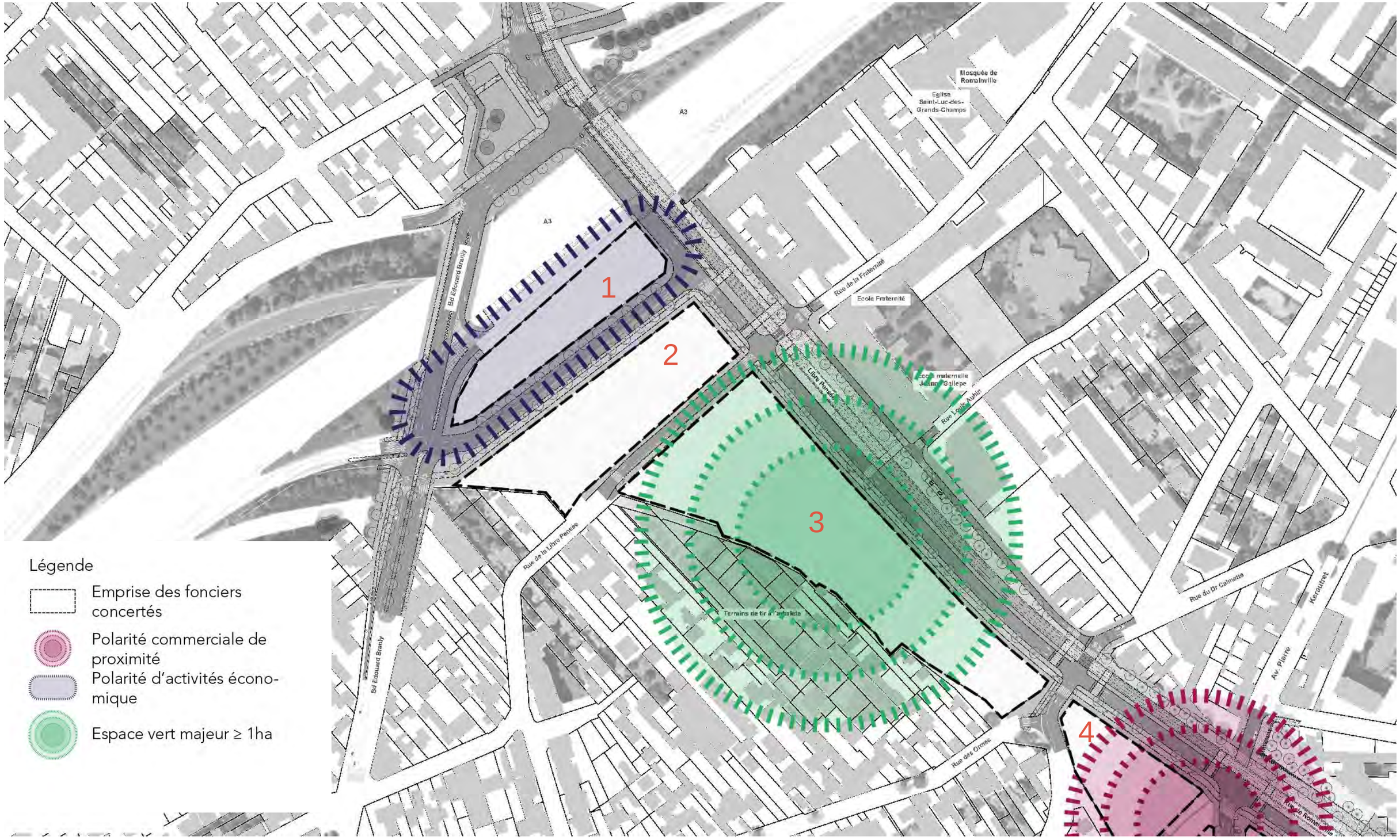
- Une envie de retrouver de l'espace public et des espaces verts sur la place Carnot
- Des espaces verts le long du tracé du tramway : très bien mais quelle en sera la gestion ? Ces éléments seront précisés quand le projet sera davantage défini.
- Préférence pour un square d'un seul tenant sur « l'extension verte de la place Carnot ».
- Besoin de définir des espaces des stationnement vélo et de gérer le stationnement voiture sur la place Carnot



SECTEUR ECHANGEUR ROMAINVILLE

Les propositions consensuelles des habitants (restitution des ateliers d'octobre 2021) TERRE 1

Un socle de réflexion pour les élus



Séquence Échangeur

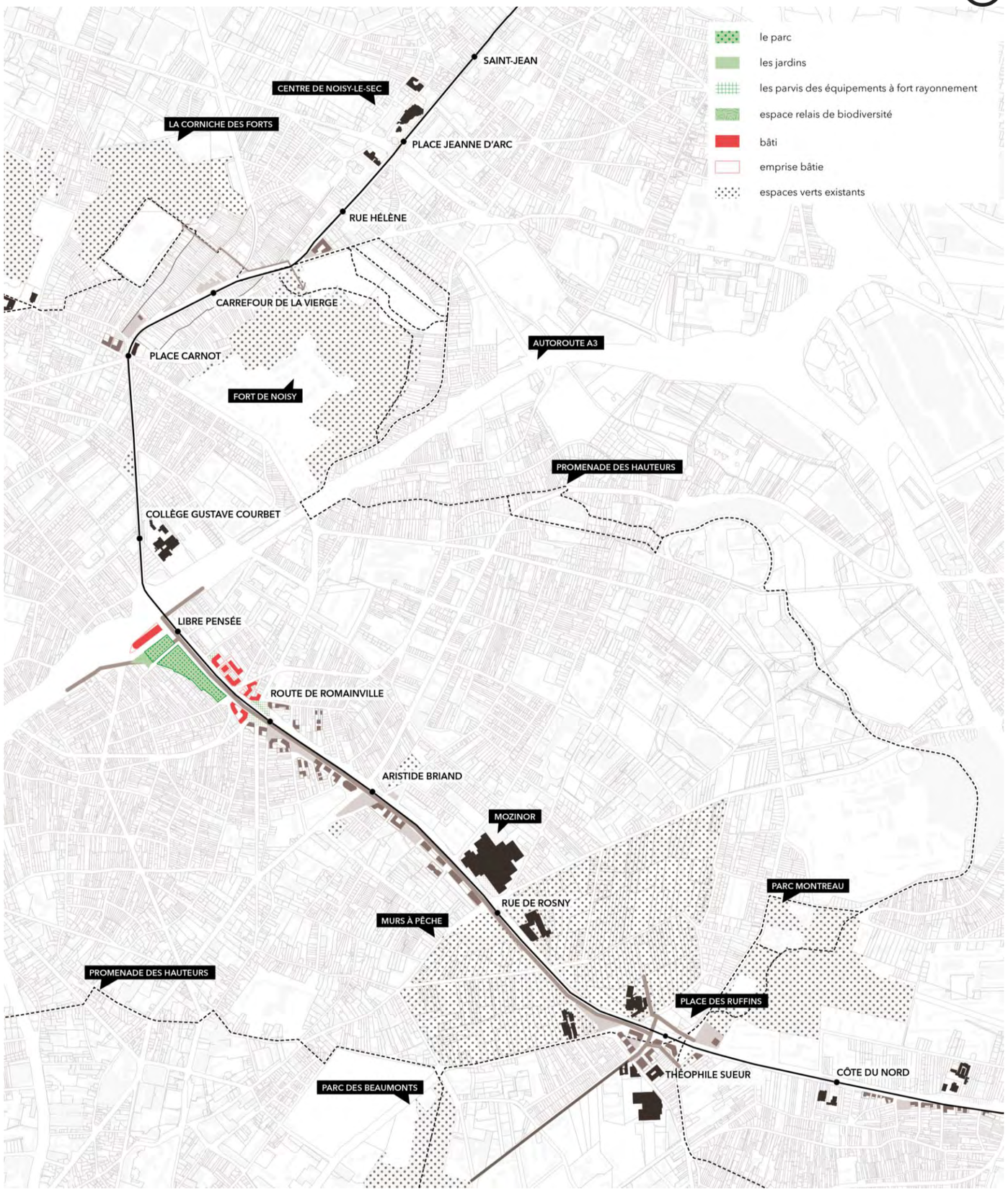
Libre Pensée / Rue de Romainville

Scénarios proposés avant arbitrage des élus et soumis aux remarques des habitants :

Le bâtiment fabrique et le logement sur le parc

Pour se protéger des nuisances de l'autoroute, et profiter du caractère exceptionnel du site, une construction est installée parallèlement aux voies, comme en promontoire, profitant des vues vers l'ouest et vers l'est dans le sillon de l'autoroute. **L'architecture de ce « bâtiment-fabrique » doit faire l'objet d'un soin particulier**. Il peut être occupé par des programmes économiques divers et exploiter la toiture – lieu dont le potentiel est exceptionnel - pour des programmes festifs ou sportifs.

Le bâtiment fabrique est l'occasion d'**être à la hauteur de l'héritage des sites « semi-industriel »** d'Est-Ensemble, il propose, dans une configuration en étages, d'accueillir les artisans, PMI dans des locaux de petites et moyennes surfaces fonctionnels. Il permet au territoire d'engager par la preuve la re-densification de ses espaces économiques pour accueillir plus et mieux les entreprises et leurs salariés.

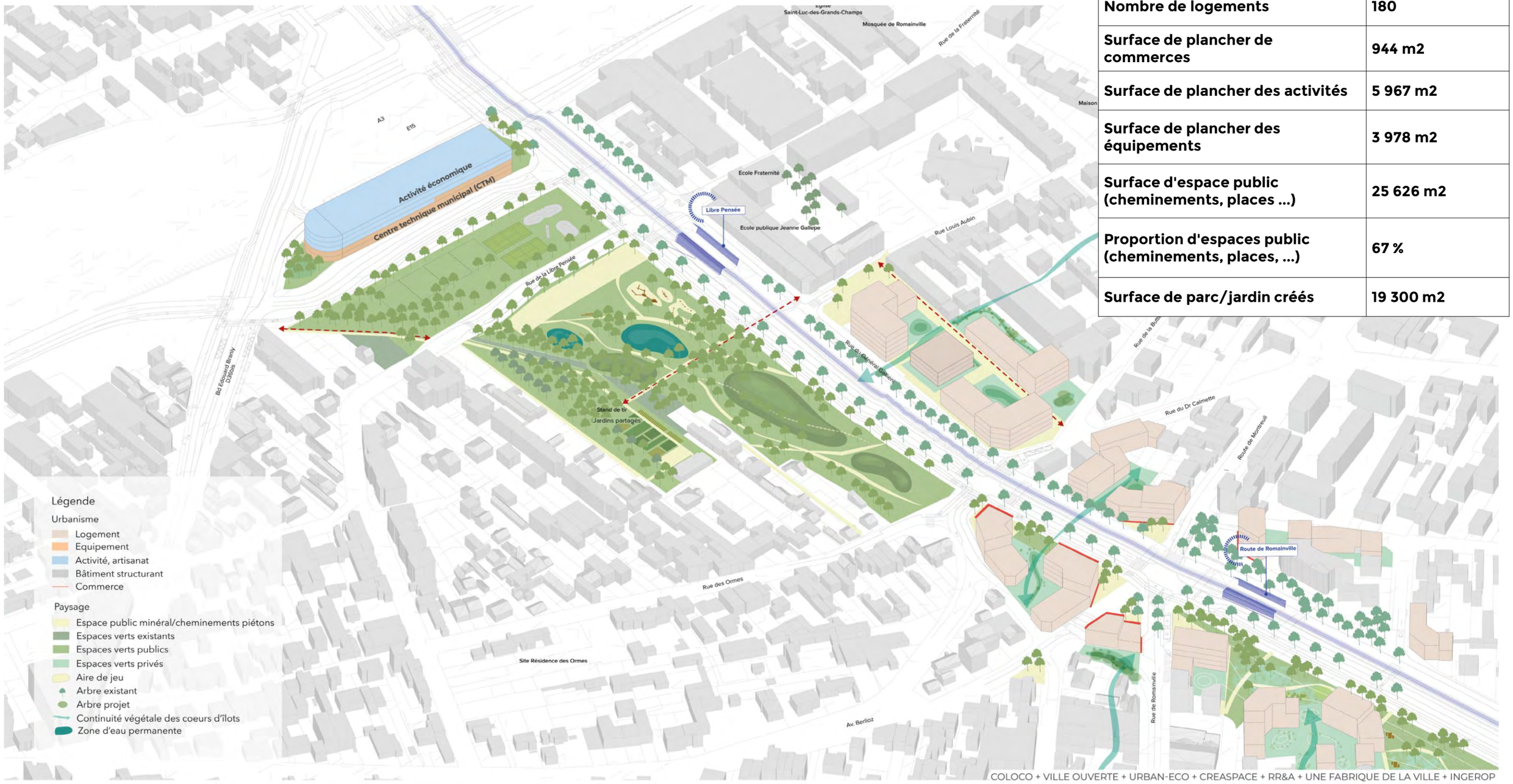


coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop
AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Séquence Échangeur

Scénario 1 - Le parc de la Libre pensée

Périmètre élargi	38 194 m2
Surface de plancher des logements	12 240 m2
Nombre de logements	180
Surface de plancher de commerces	944 m2
Surface de plancher des activités	5 967 m2
Surface de plancher des équipements	3 978 m2
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	25 626 m2
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	67 %
Surface de parc/jardin créés	19 300 m2



Séquence Échangeur

TERRE 1

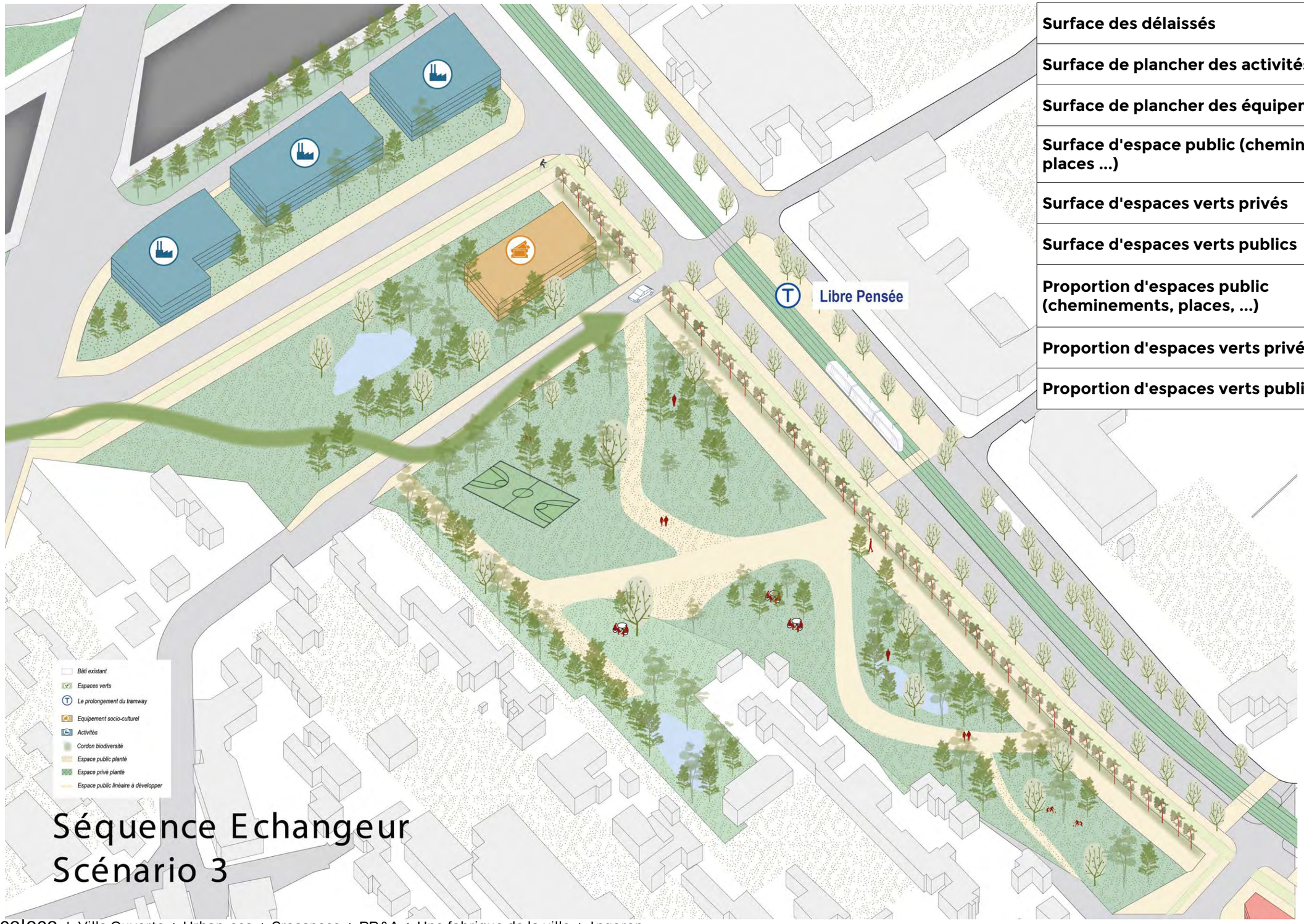
Scénario 2 - Renforcement de l'activité

Périmètre élargi	**38 194 m2**
Surface de plancher des logements	**12 240 m2**
Nombre de logements	**180**
Surface de plancher de commerces	**944 m2**
Surface de plancher des activités	**8 479 m2**
Surface de plancher des équipements	**3 978 m2**
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	**23 592 m2**
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	**62 %**
Surface de parc/jardin créés	**17 260 m2**

Romainville / L'échangeur

TERRE 1

Scenario 3 – Equipement socio-culturel



Surface des délaissés	**22 545 m2**
Surface de plancher des activités	**9 950 m2**
Surface de plancher des équipements	**1 656 m2**
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	**2 200 m2**
Surface d'espaces verts privés	**1 710m2**
Surface d'espaces verts publics	**16 170 m2**
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	**10 %**
Proportion d'espaces verts privés	**7,5 %**
Proportion d'espaces verts publics	**71 %**

Romainville / L'échangeur

Les retours des habitants lors du Forum

Retours localisés :

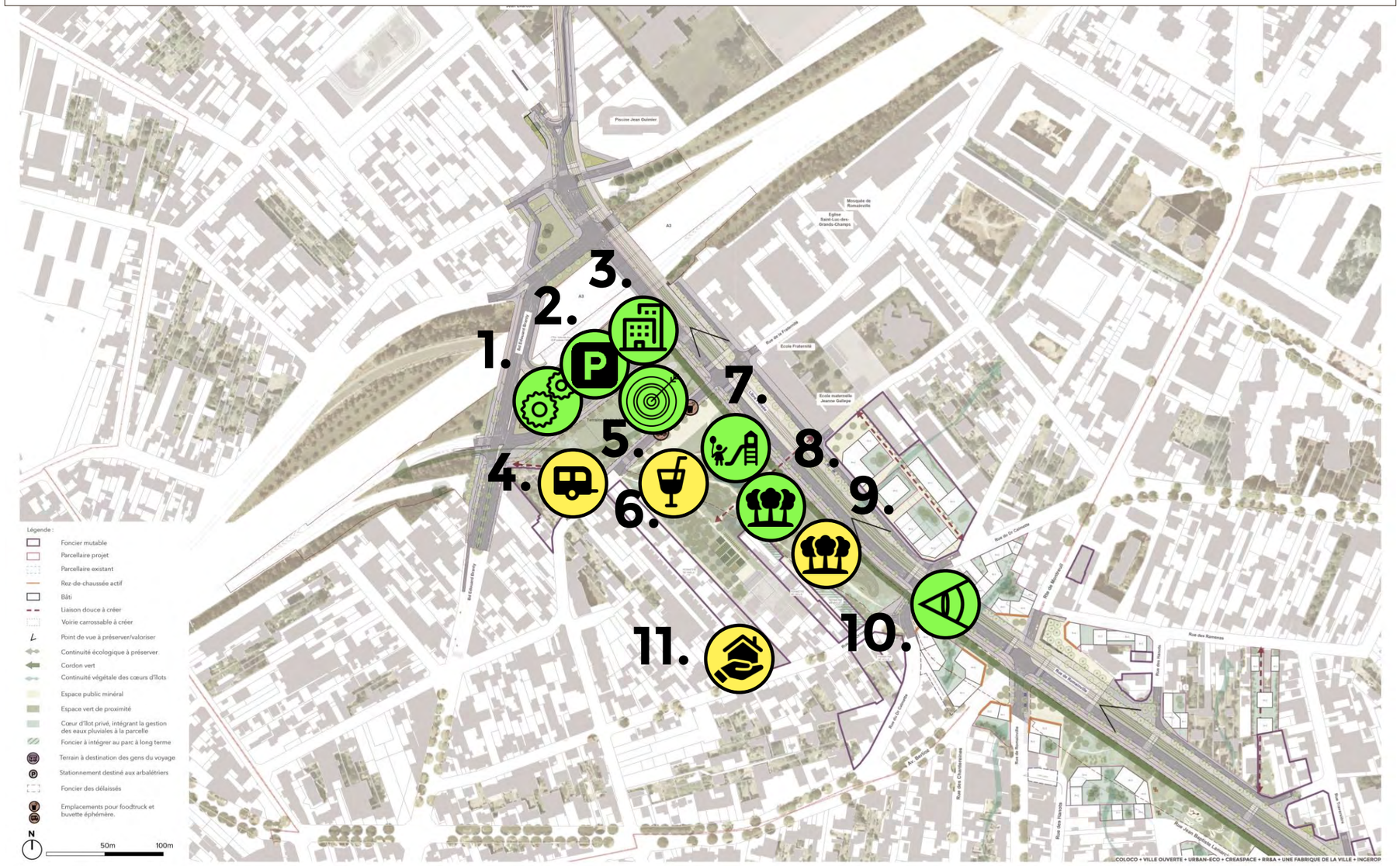
1.Construire pour des activités qui bénéficient au quartier. Prioriser l'installation d'activités non polluantes et de petits artisans.
2.Un bâtiment qui intègre la question du stationnement professionnel sans report ou influence sur l'espace public.
3.Une forme bâtie compacte qui peut accueillir un Centre technique municipal (CTM) dans de bonnes conditions.
4.Cette parcelle est-elle assez grande pour reloger les gens du voyage potentiellement déplacés ?
5.Conserver les terrains de tirs à l'arbalète et les intégrer à un parc plus large.
6.Veiller à programmer un lieu de rencontre convivial
7.Une aire de jeux proche des écoles et intégrée au parc.
8.Un parc aussi grand que possible
9.Veiller à programmer un parc avec un végétation diversifiée
10.Vue remarquable à préserver <
11. Bien expliquer la définition des fonciers mutables

Remarques générales :

- Pour le stationnement privé à l'échelle du T1 : Intégration d'une centrale de mobilité le long du tramway.

Synthèse :

- Volonté d'avoir un grand parc
- Des activités qui doivent bénéficier au quartier : petits artisans et activités non polluantes
- Intégrer la question du stationnement et notamment des entreprises
- La parcelle est-elle assez grande pour reloger les gens du voyage ?
- Bien expliquer la notion de foncier mutable

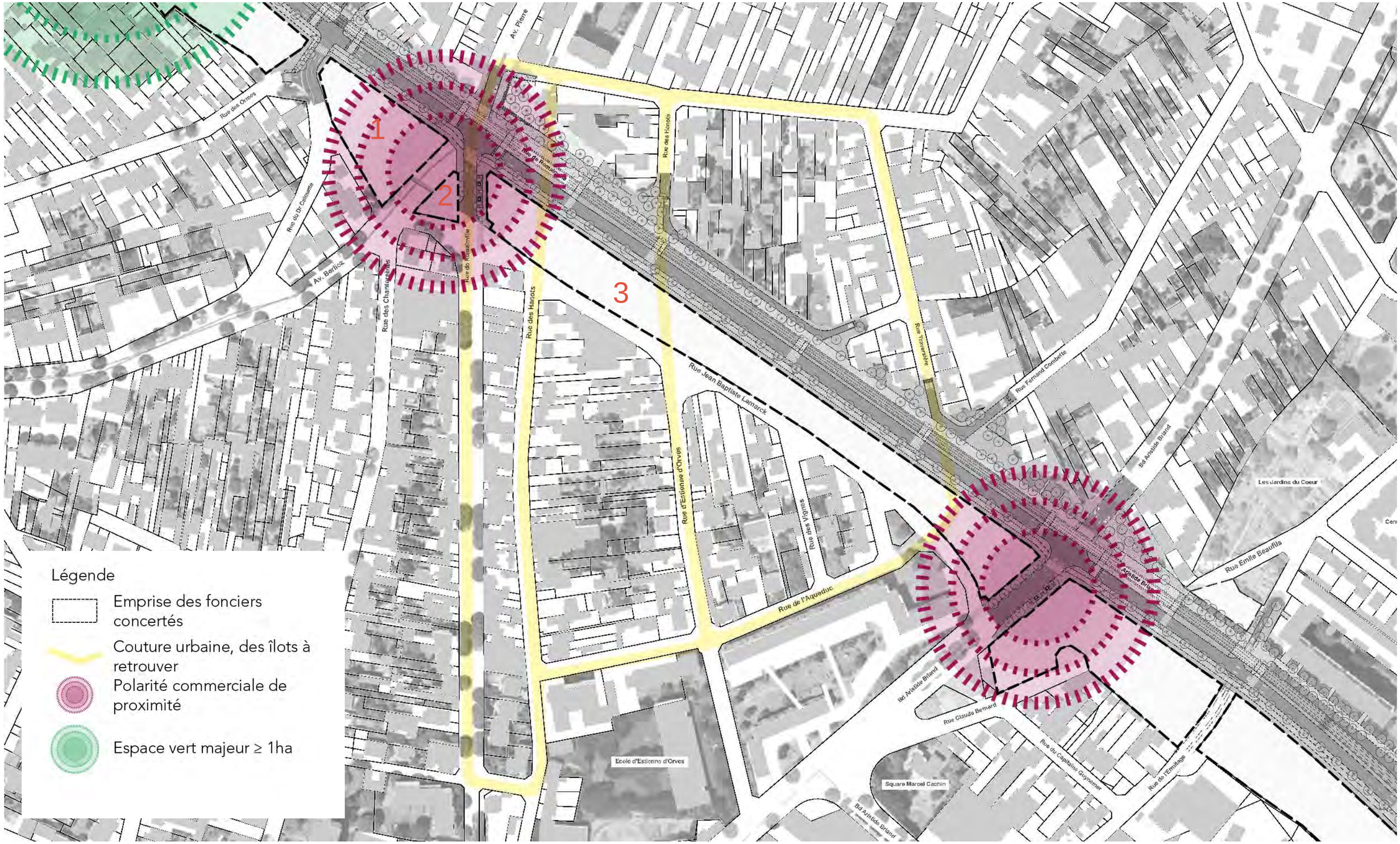


SECTEUR ARISTIDE BRIAND MONTREUIL

Séquence Route de Romainville (au nord du bld. Aristide Briand)

Les propositions consensuelles des habitants (restitution des ateliers d'octobre 2021)

TERRE 1



coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Séquence Route de Romainville

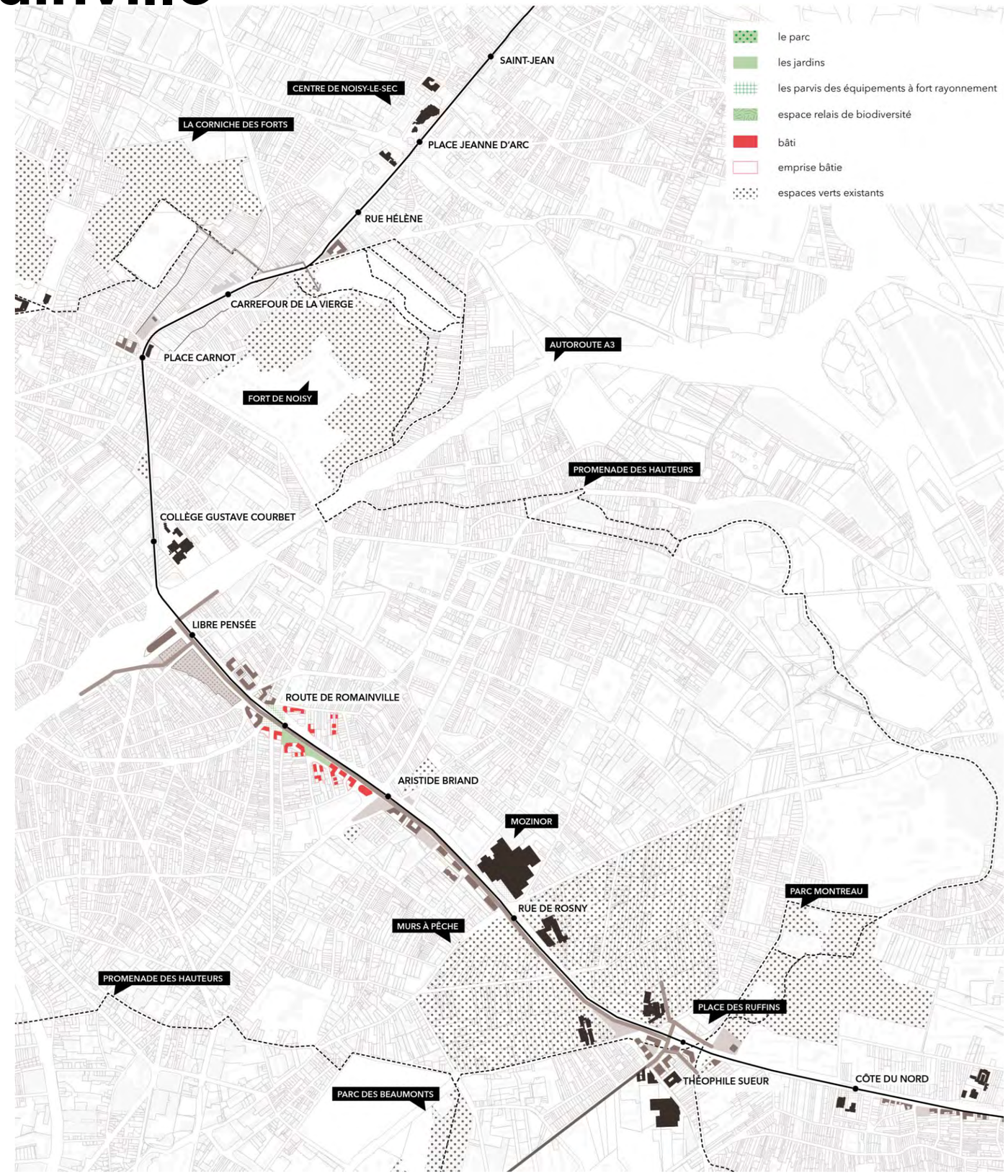
TERRE 1

Route de Romainville / Boulevard Aristide Briand

Scénarios proposés avant arbitrage des élus et soumis aux remarques des habitants :

Restructurer dans la profondeur des tissus :
> l'**orientation des rues à 45 degrés** par rapport au tramway présente un rythme et une structure intéressante qu'il serait intéressant de **terminer soigneusement sur le linéaire du tramway.**
> **ne pas retourner les voiries sur le linéaire du tramway** mais plutôt en arrière des opérations de bord de tramway.
> Prolonger et terminer ces îlots en proposant des appartements avec des espaces extérieurs généreux qui viennent **chercher des vues sur l'ouest.**

Une stratégie d'animation commerciale proportionnée
> qui s'accroche à l'offre commerciale existante et qui la complète pour réduire les distances de la proximité.
Au pied de la station de « rue de Romainville » une polarité de proximité
A l'accroche de la station Aristide Briand et du futur métro, une polarité commerciale complète se déploiera dans les RDC en prolongeant les séquences au sud vers le nord.



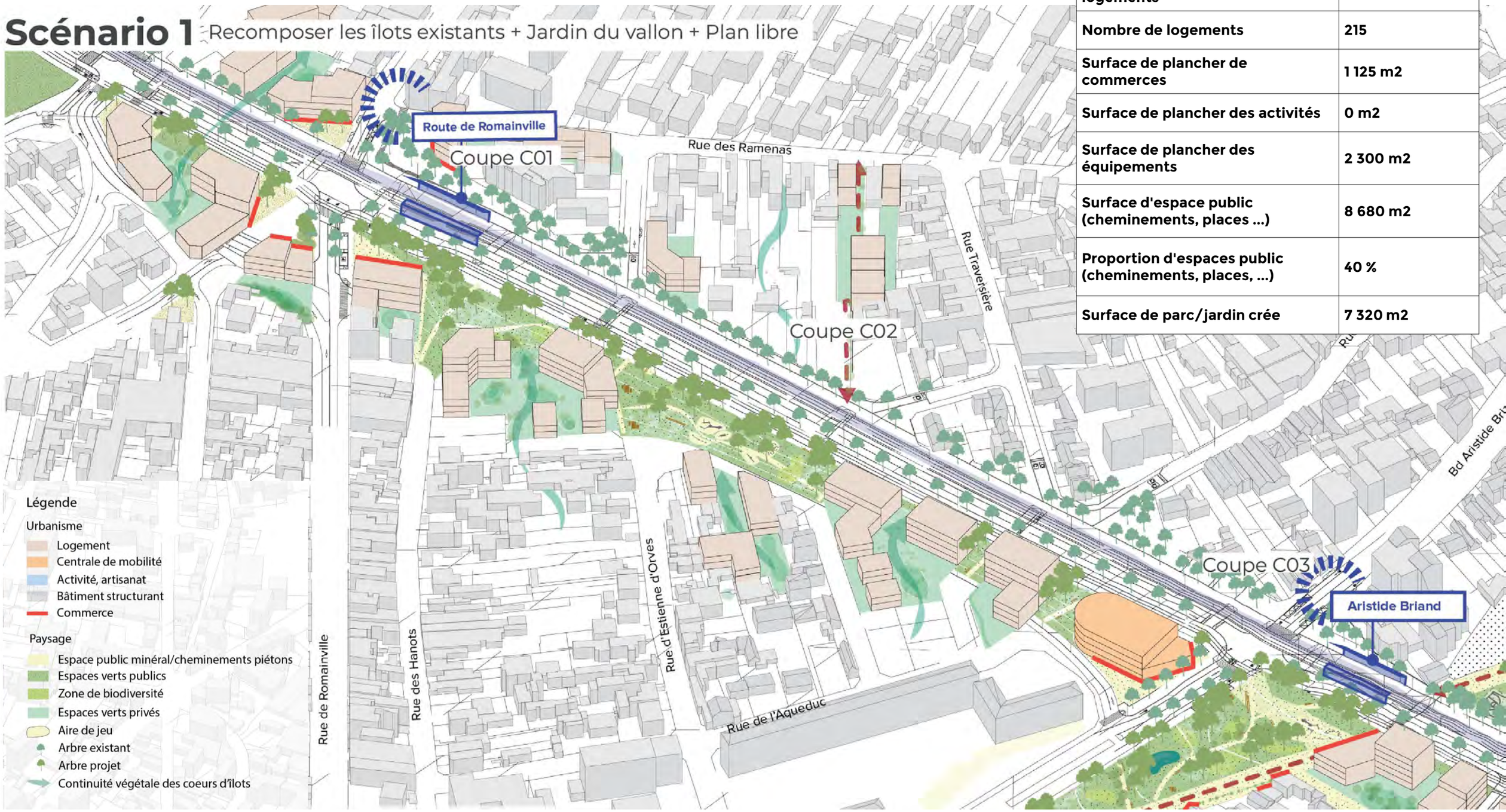
coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop
AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Route de Romainville (au nord du bld. Aristide Briand)

TERRE 1

Scenario 1

Périmètre élargi	**21 648 m2**
Surface de plancher des logements	**14 674 m2**
Nombre de logements	**215**
Surface de plancher de commerces	**1 125 m2**
Surface de plancher des activités	**0 m2**
Surface de plancher des équipements	**2 300 m2**
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	**8 680 m2**
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	**40 %**
Surface de parc/jardin crée	**7 320 m2**



Séquence Route de Romainville (au nord du bld. Aristide Briand)

TERRE 1

Scenario 2

Surface des délaissés	12 900 m2
Surface de plancher des logements	8 234 m2
Nombre de logements	127
Surface de plancher de commerces	1483 m2
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	5 240 m2
Surface d'espaces verts privés	3 450 m2
Surface d'espaces verts publics	0
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	40 %
Proportion d'espaces verts privés	27 %
Proportion d'espaces verts publics	0

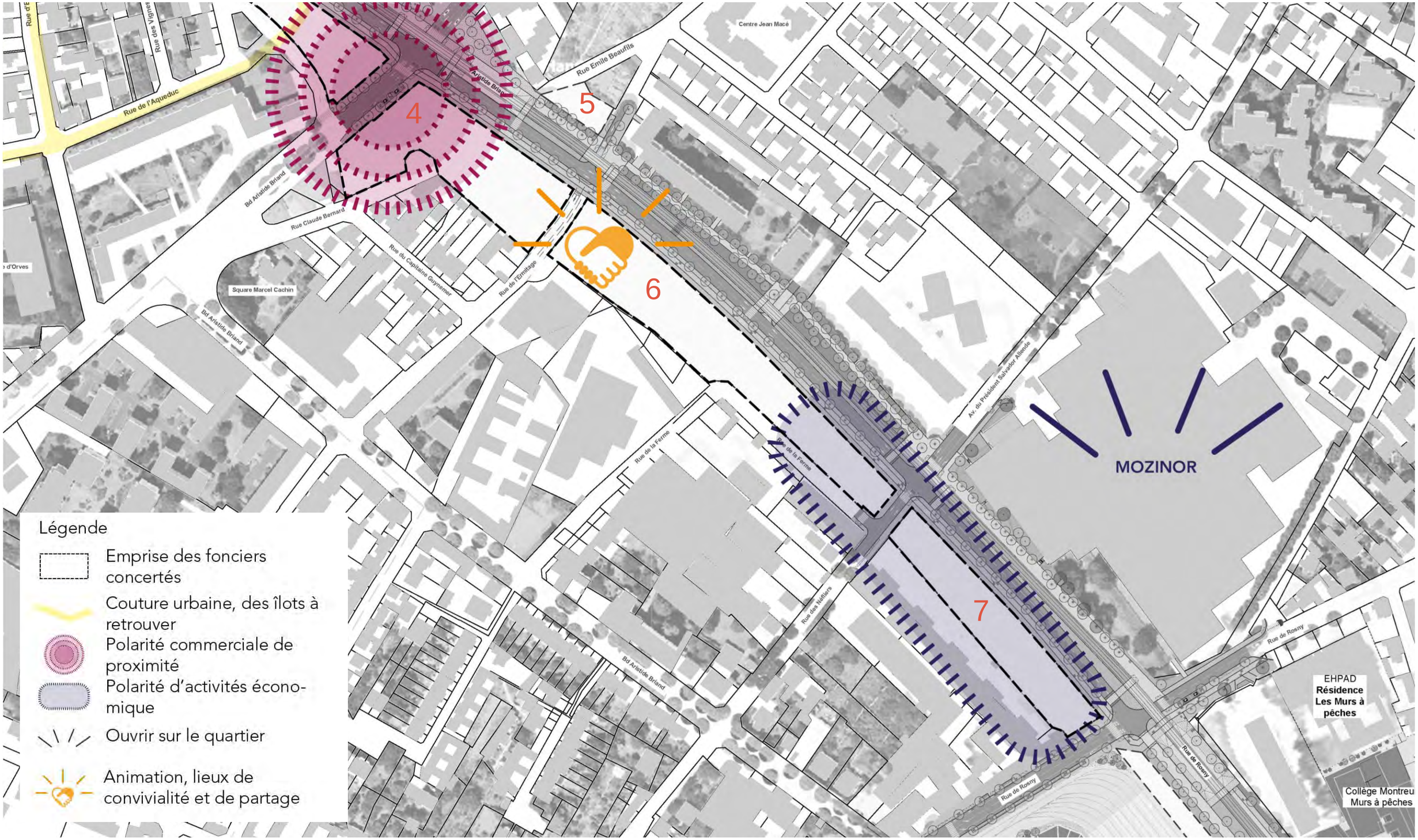
COIOCO + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Séquence Mozinor (au sud du bld. Aristide Briand)

Les propositions consensuelles des habitants (restitution des ateliers d'octobre 2021)

TERRE 1



coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Séquence Aristide Briand - Mozinor

TERRE 1

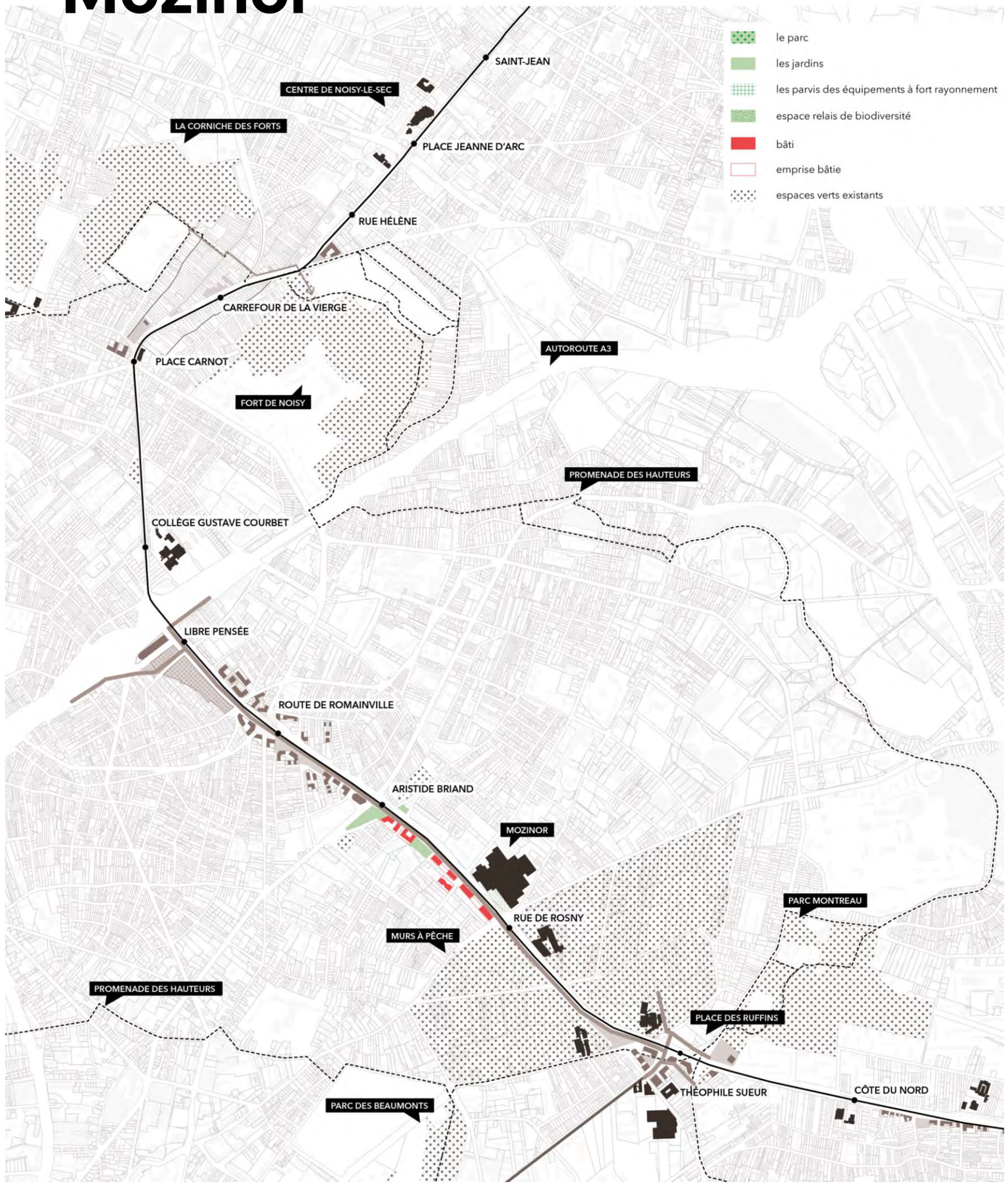
Aristide Briand / Rue de Rosny

Scénarios proposés avant arbitrage des élus et soumis aux remarques des habitants :

Maintenir et développer l'économie productive
- l'importance des **césures plantées** dans le tissu,
- l'**absence de clôtures** qui viendraient fragmenter la trame plantée dans laquelle le bâti s'insère
- l'importance de **penser des formes ouvertes et non uniquement des immeubles à cour qui déroulent une façade longue sur le tramway.**
- la recherche d'une **écriture architecturale qui s'intéresse à l'implantation du bâti dans un parc**, en particulier le travail du socle, qui peut parfois se soulever pour ménager la continuité des sols.

Le bâtiment de Mozinor, un repère paysager et architectural, y développer, sur son toit, des programmes accessibles à tous : belvédère sur la coulée verte du tramway, équipements sportifs insolites de plein air, activités nocturnes, événementiel…

Au pied du grand Mozinor, de nouveaux espaces économiques en continuité des CAP, et s'adapter à la ville et aux bâtiments par une mixité des destinations économiques (artisanales, artistiques, servicielles..), à leur pointe sud, des services aux travailleurs viendront apporter une animation supplémentaire.

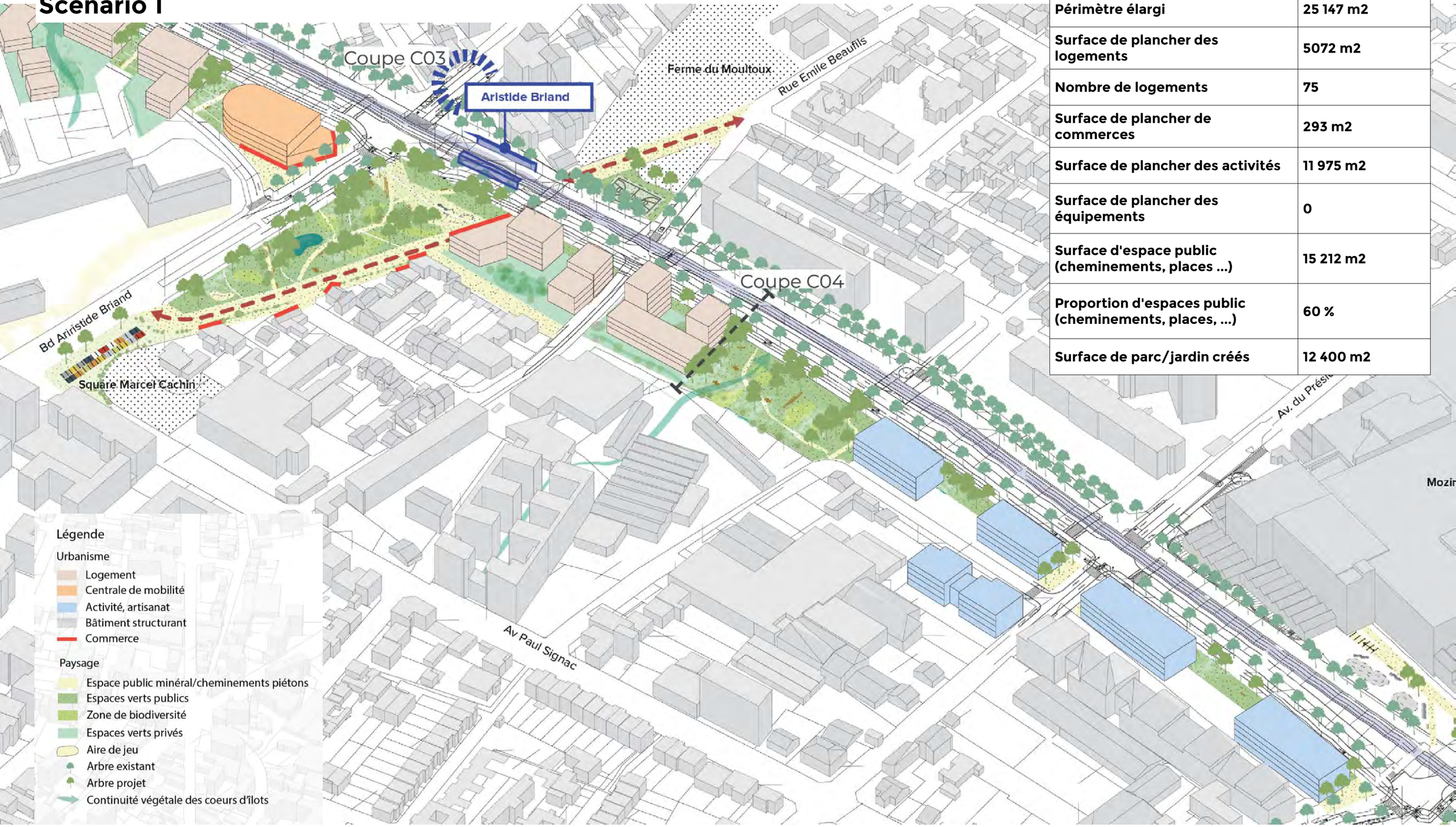


coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop
AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Séquence Mozinor (au sud d'Aristide Briand)

TERRE 1

Scenario 1

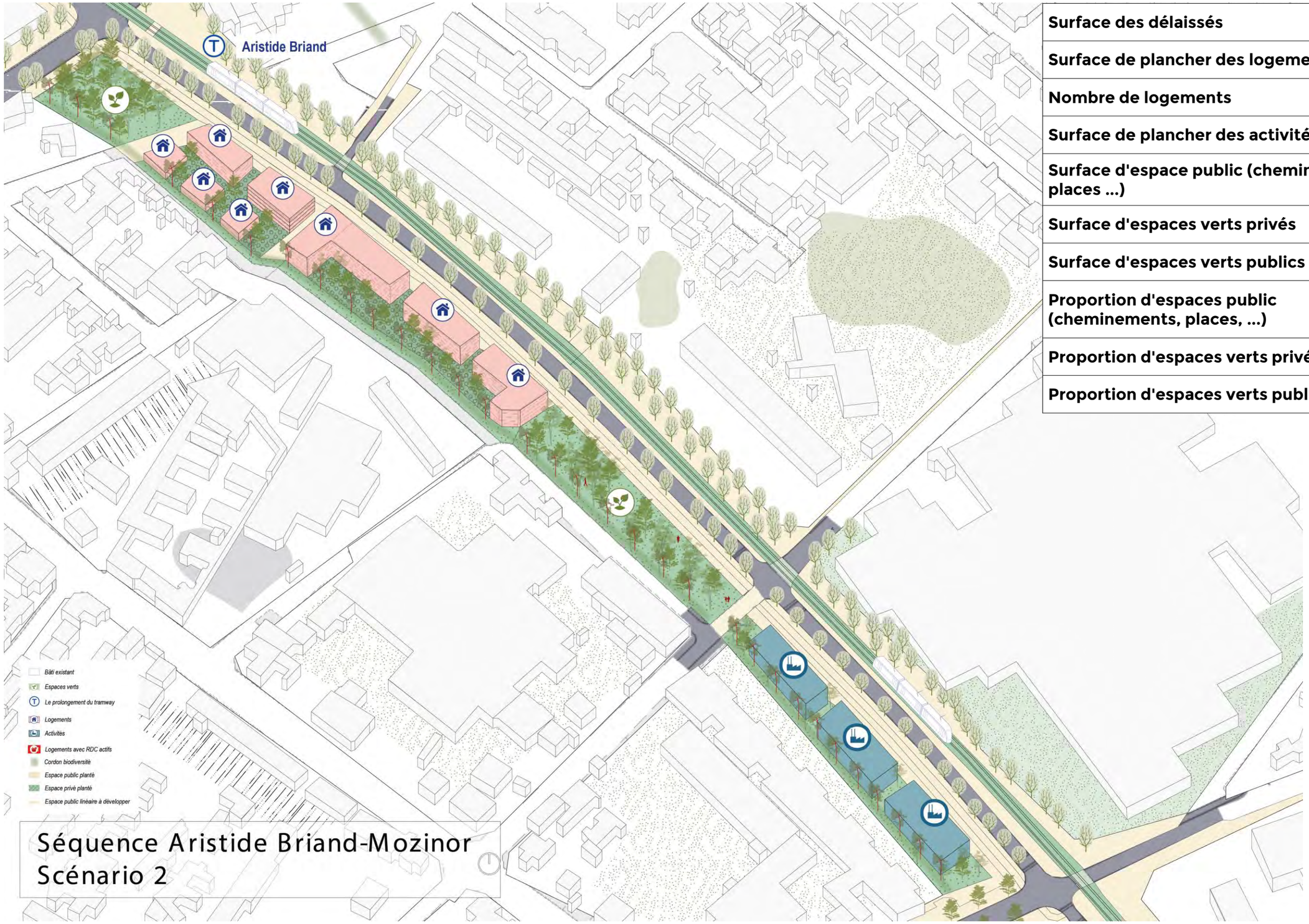


Périmètre élargi	25 147 m2
Surface de plancher des logements	5072 m2
Nombre de logements	75
Surface de plancher de commerces	293 m2
Surface de plancher des activités	11 975 m2
Surface de plancher des équipements	0
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	15 212 m2
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	60 %
Surface de parc/jardin créés	12 400 m2

Scenario 2 – Mozinor (au sud d'Aristide Briand)

TERRE 1

Scenario 2



Surface des délaissés	16 606 m2
Surface de plancher des logements	7 558,6 m2
Nombre de logements	119
Surface de plancher des activités	6 632 m2
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	4 340 m2
Surface d'espaces verts privés	2 500 m2
Surface d'espaces verts publics	4 750 m2
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	26 %
Proportion d'espaces verts privés	15 %
Proportion d'espaces verts publics	28 %

Rue de Romainville / Mozinor

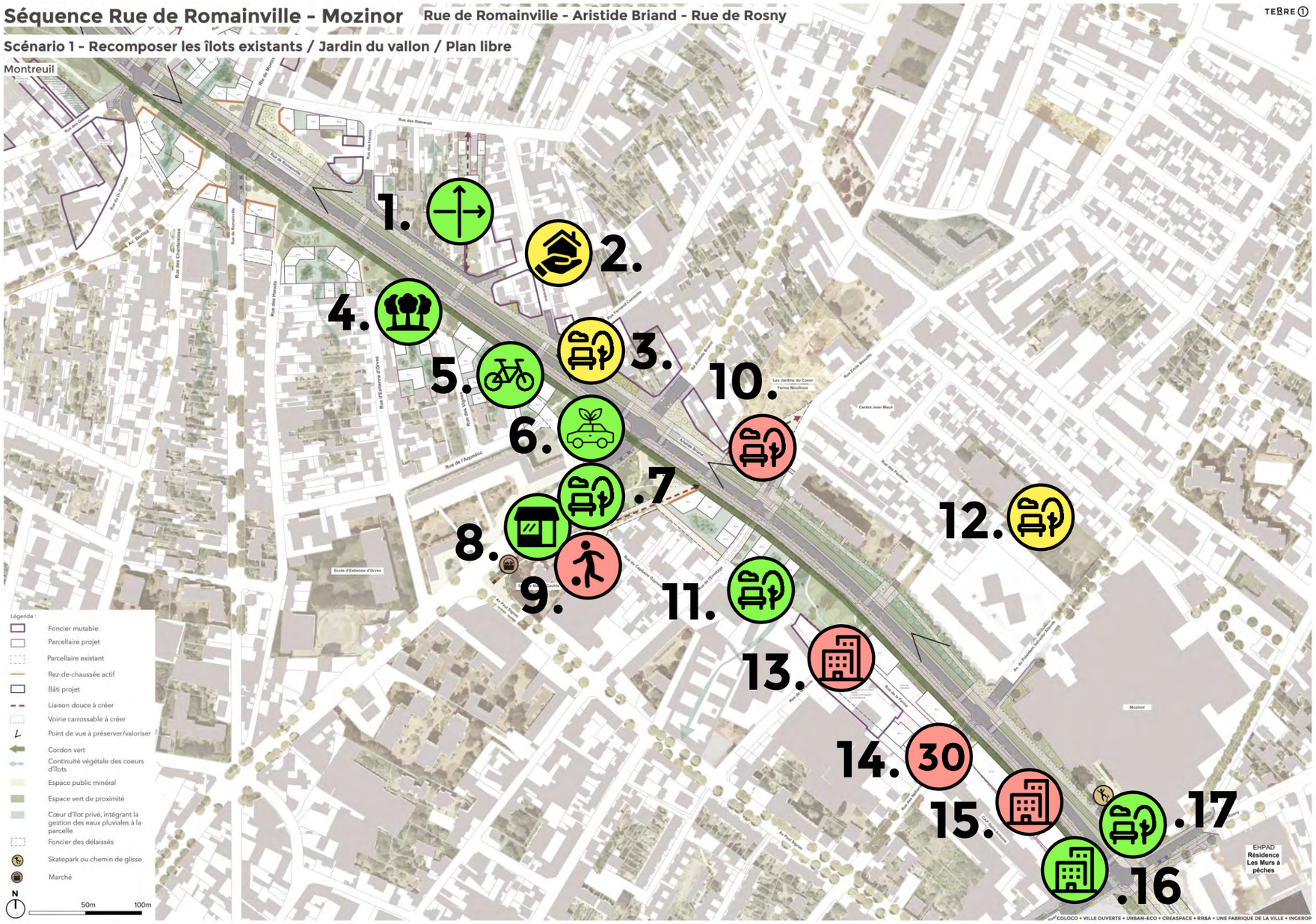
Les retours des habitants lors du Forum

Retours localisés :

1. Des espaces qui s'ouvrent sur les quartiers : attention à ne pas recréer une barrière végétale, laisser des porosités
2. Définition des fonciers mutables ?
3. Attention à la qualité des espaces verts construits le long du tramway
4. Des arbres à grand développement
5. Liaisons douces à la piste cyclable du T1
6. Centrale de Mobilité très intéressante
7. Espace vert central très apprécié
8. Retrouver commerces et services au pied des immeubles, mieux intégrer les barres OPH
9. Réintégrer dans l'espace public le city stade issu du budget participatif
10. Ne pas déplacer le city-stade ici mais plutôt proposer un espace planté ouvert pour ce quartier qui en a très peu
11. Très positif d'avoir des espaces verts ouverts sur le tramway et les deux parties de la ville par rapport au scénario 2
12. Attention à la perte prévue de 50% de ce champ de poires, à récupérer sur les délaissés, si possible à proximité
13. Ne pas construire de bâtiment ici mais proposer un espace ouvert en continuité avec le square face à la cité
14. Attention à ce que cette route ne devienne pas trop passante/ un raccourci
15. Attention à la façade cour des matériaux qui doit être qualitative
16. Se servir de ces bâtiment pour un pendant qualitatif face à Mozinor et ne pas hésiter à monter et optimiser
17. Ouverture du Parvis de Mozinor : très positif

Synthèse :

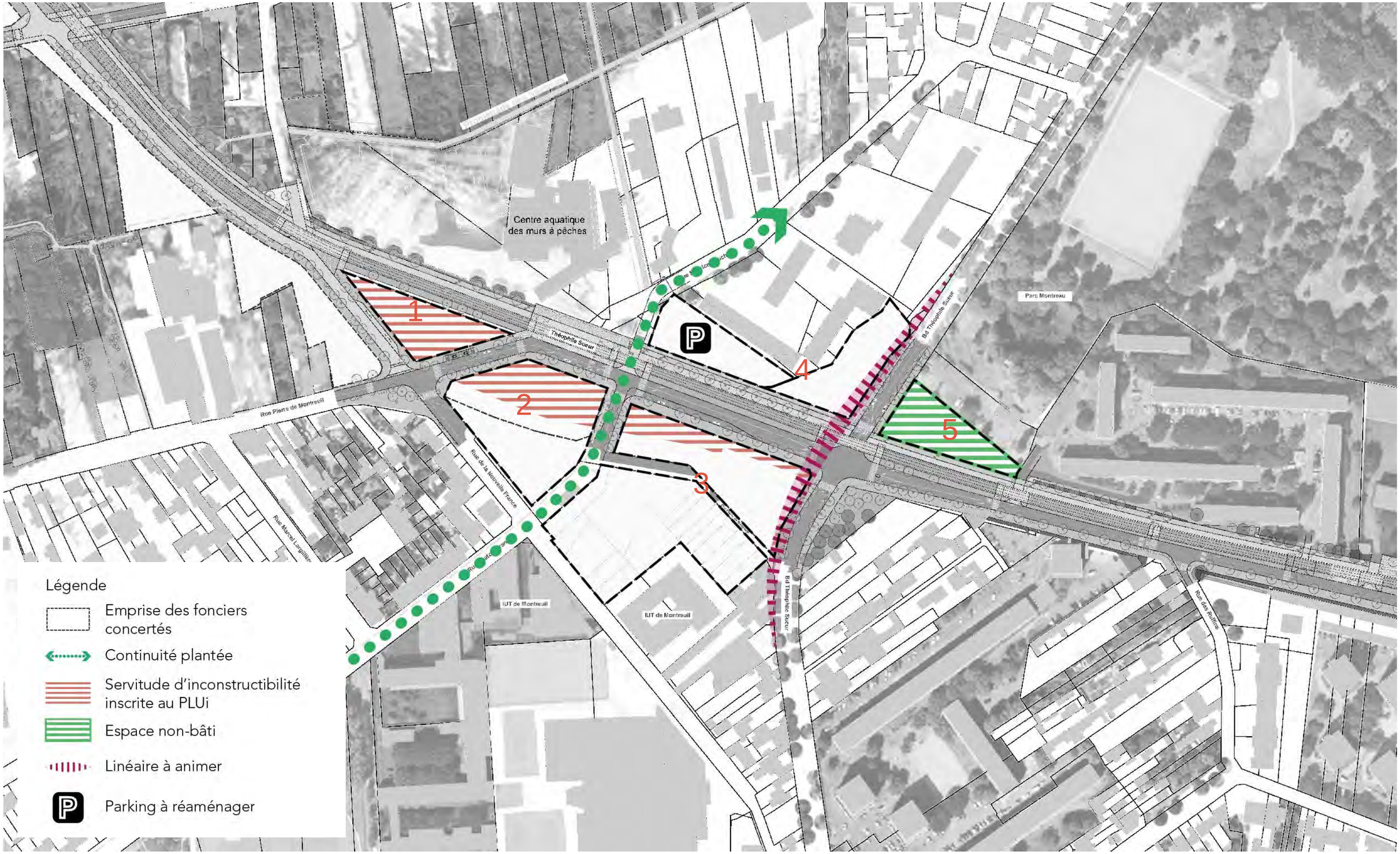
- La présence de nombreux espaces publics qui s'ouvrent sur le tramway et les quartiers plus défavorisés à l'est est très appréciée par les habitants (scenario 1). La notion de continuité et de couture avec le foncier existant est appréciée.
- Le déplacement du city-stade sur l'espace de stationnement est remis en question. Une demande d'un espace vert en continuité de la ferme des Jardins du cœur.
- Volonté de remplacer un bâtiment d'activité par un espace vert en face des logements, quitte à monter plus haut sur les bâtiments d'activités face à Mozinor.



SECTEUR THEOPHILE SUEUR MONTREUIL

Les propositions consensuelles des habitants (restitution des ateliers d'octobre 2021) TERRE 1

Un socle de réflexion pour les élus



coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Séquence Théophile Sueur

TERRE 1

Scénarios proposés avant arbitrage des élus et soumis aux remarques des habitants :

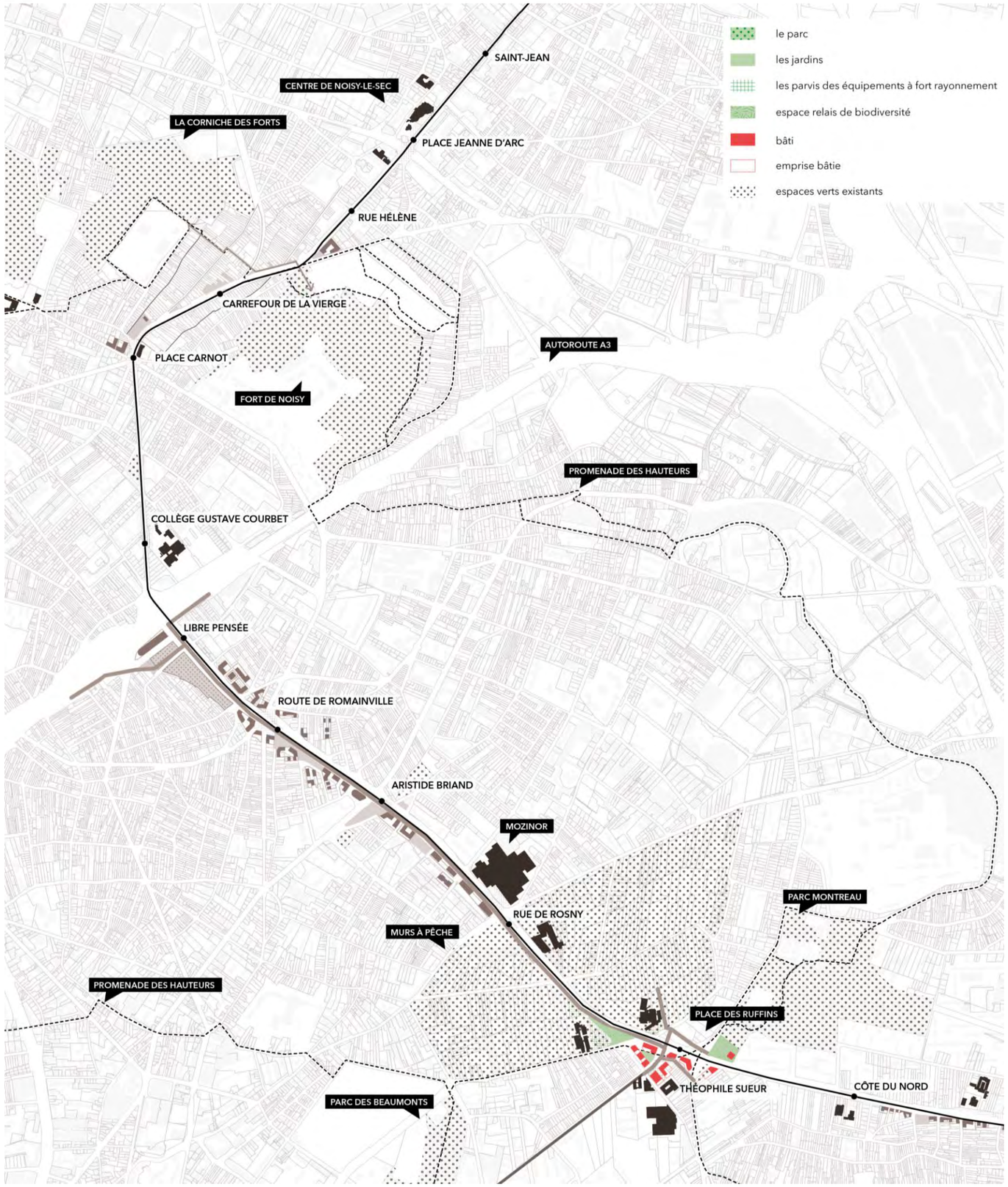
Îlots ouverts

Le pendant de la Croix de Chavaux dans le Haut Montreuil.

Valoriser les équipements à fort rayonnement déjà présents par un **resserrement de l'espace public** une meilleure **visibilité des entrées et des cheminements**, une diversification et densification de l'**offre de services.**

Venir soutenir, renforcer le développement social des quartiers. Nous proposons le déplacement de la station de tram
Le maintien, le développement, la modernisation (nouvelles forme plus dense plus mixte) de l'offre de formation (IUT-AFORTP)

Une forme urbaine d'ilots ouverts
qui permet d'envisager des **densités urbaines organisées autour d'un coeur d'îlot planté** qui fait à la fois l'agrément des logements et la qualité de l'espace public sur lequel il s'ouvre.



coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop
AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

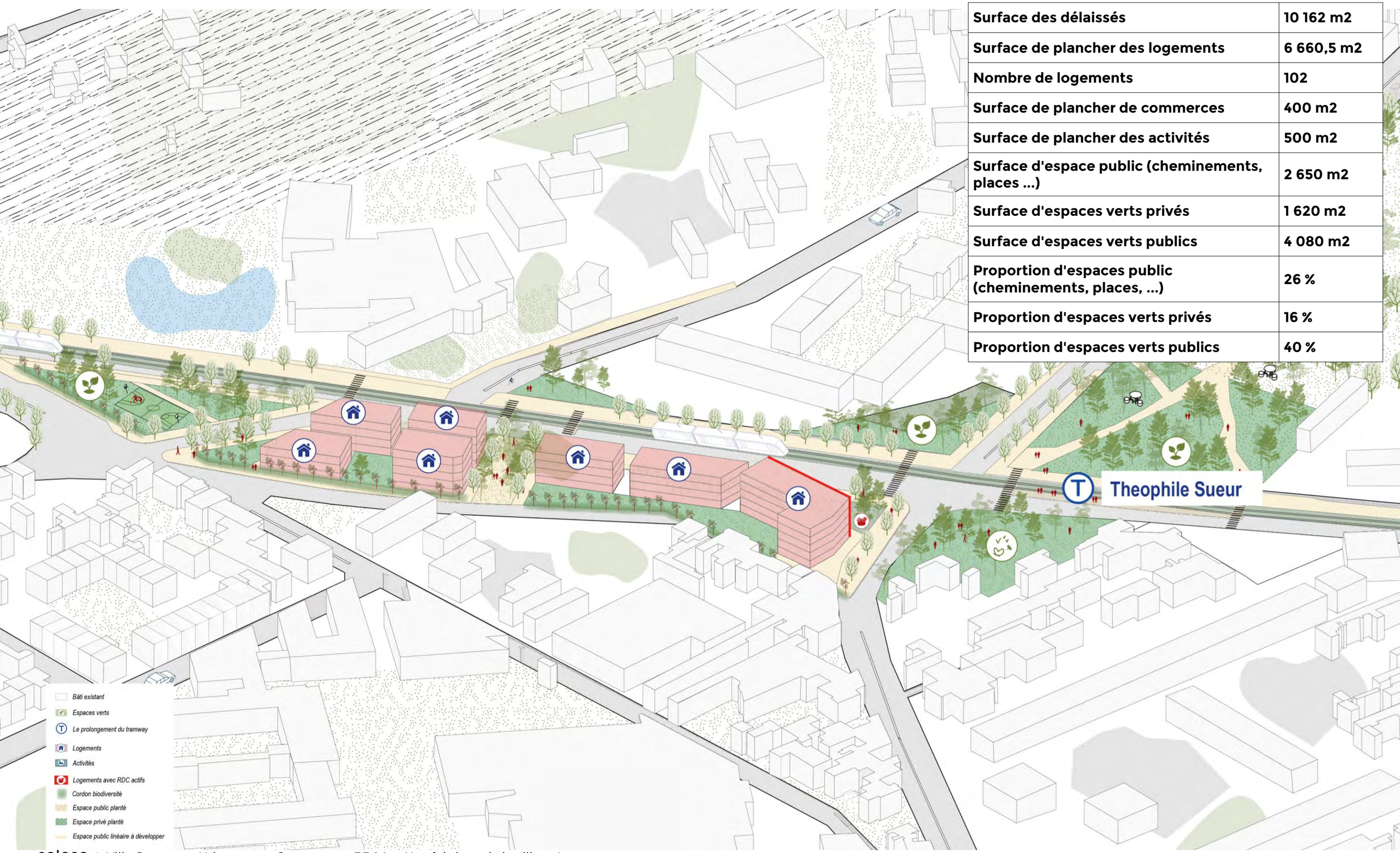
Scenario 1 - Théophile Sueur

Périmètre élargi	**27 952 m2**
Surface de plancher des logements	**11 890 m2**
Nombre de logements	**175**
Surface de plancher de commerces	**1 930 m2**
Surface de plancher des activités	**0 m2**
Surface de plancher des équipements	**2 672 m2**
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	**20 117 m2**
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	**72 %**
Surface de parc/jardin créés	**9400 m2**

Scenario 2 - Théophile Sueur

TERRE 1

Surface des délaissés	10 162 m2
Surface de plancher des logements	6 660,5 m2
Nombre de logements	102
Surface de plancher de commerces	400 m2
Surface de plancher des activités	500 m2
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	2 650 m2
Surface d'espaces verts privés	1 620 m2
Surface d'espaces verts publics	4 080 m2
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	26 %
Proportion d'espaces verts privés	16 %
Proportion d'espaces verts publics	40 %



Séquence Théophile Sueur

TERRE 1

Les retours des habitants lors du Forum

Retours localisés :

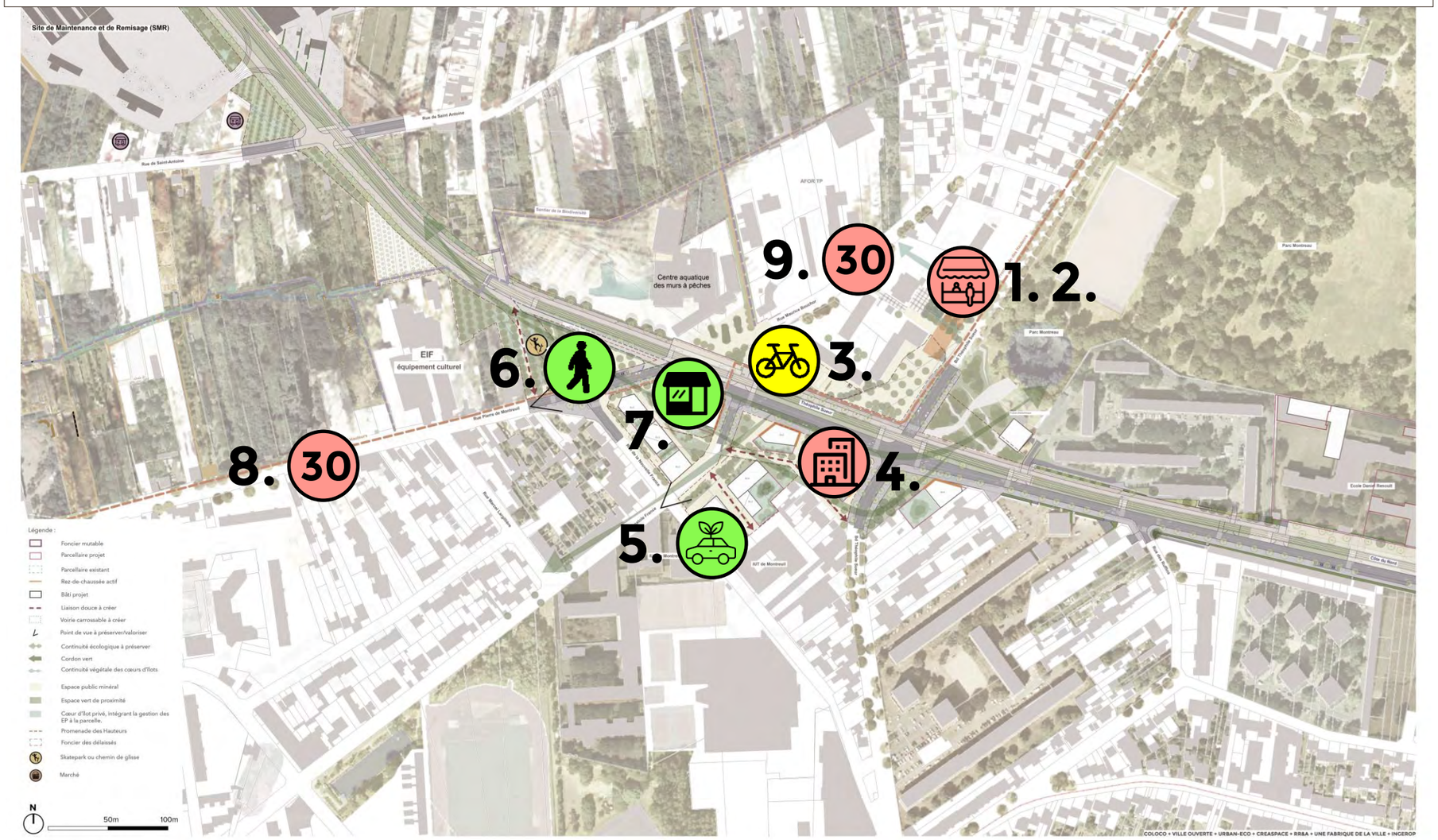
1. Le positionnement du marché entre en conflit avec les logements. Il faut préciser sa localisation
2. Concevoir une halle de marché
3. Prévoir des garages à vélo à proximité de la station avec des vélos électriques en libre service, station vélib'
4. Les bâtiments sont trop hauts à côté des pavillons, monter plutôt au-dessus des commerces et en face de la piscine
5. Préciser un programme de centrale de mobilité
6. Les circulations douces et traversées sont très appréciées
7. La nouvelle polarité commerciale très appréciée
8. Apaiser la rue Pierre de Montreuil
9. Apaiser la rue Maurice Bouchor

Remarques générales :

- Communiquer, présenter, discuter avec l'ensemble des parties prenantes, les associations locales et les antennes de quartier, afficher sur l'espace public

Synthèse :

- Inquiétude forte et questionnements sur la localisation de la déchetterie
- Comment circuler en voiture avec des voiries apaisées perpendiculaires au tramway ?
- Nouvelle polarité commerciale très appréciée
- Être moins haut à proximité du pavillonnaire et monter plus haut face au parvis de la piscine
- Garder plusieurs scénarios pour la localisation du marché et réfléchir à la construction d'une halle
- Une réflexion à poursuivre sur les services de mobilité alternatives à la voiture individuelle
- Un souhait de concertation élargie à l'ensemble des habitants du quartier avec un affichage des propositions dans l'espace public et la mobilisation des équipes de quartier



SECTEUR CÔTE DU NORD
MONTREUIL

Séquence Côte du Nord

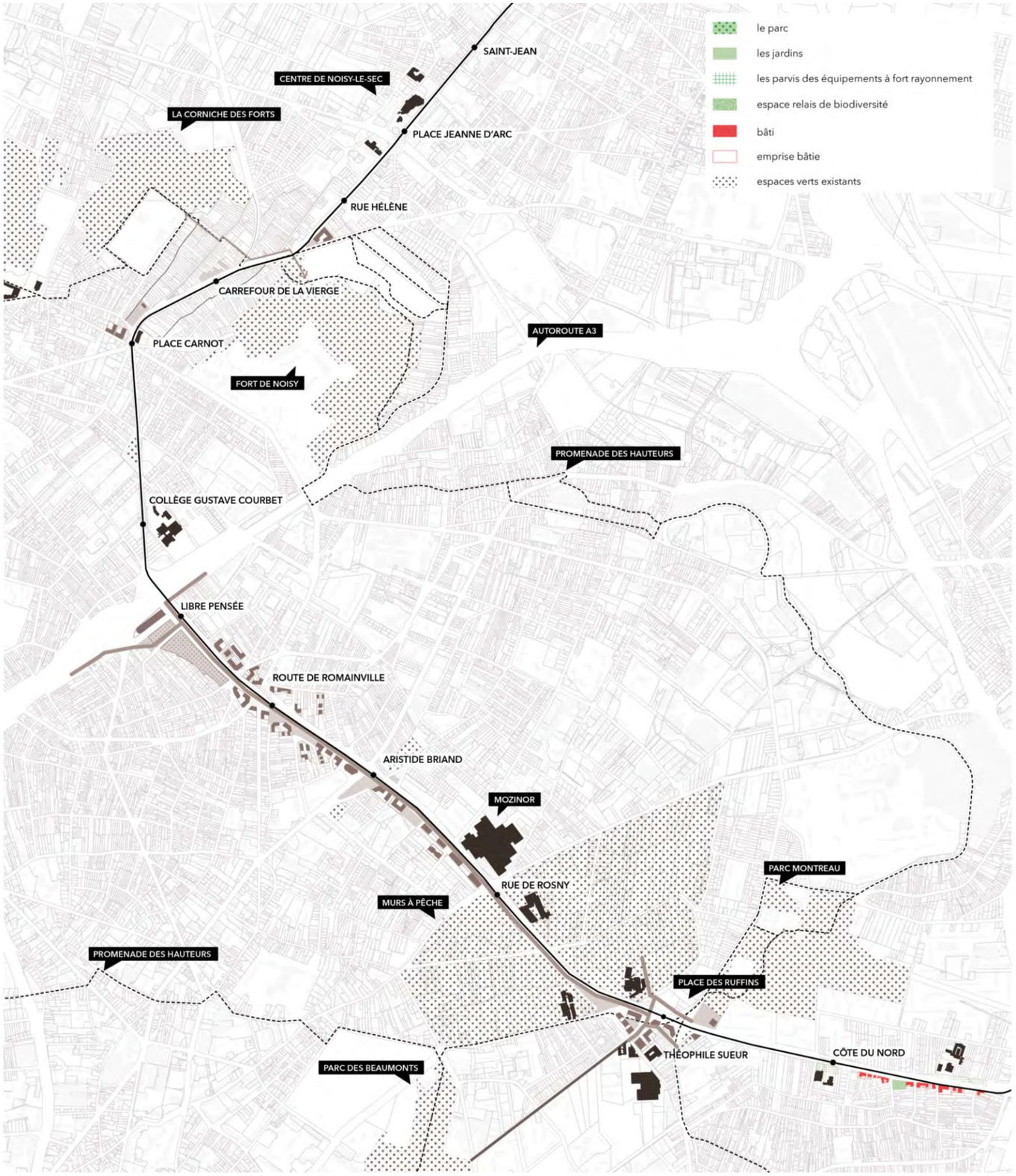
Côte du Nord / Victor Hugo

Ponctuations

un quartier résidentiel, présentant un voisinage classique de grands ensembles et de pavillons.

proposer **une opération architecturale sur mesure**, venant ponctuer le tissu de pavillons d'opérations plus contemporaines.

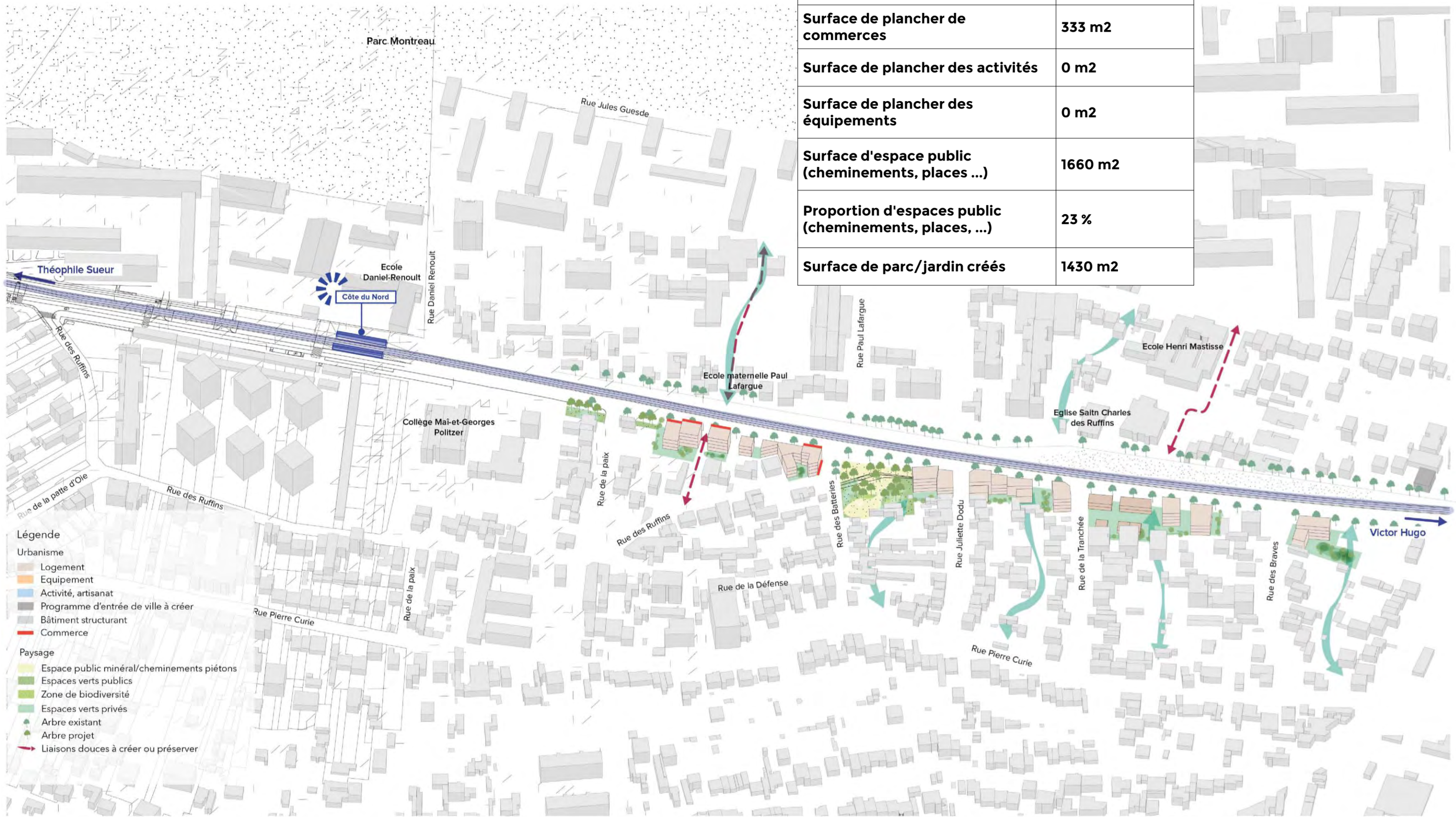
Des jardins / squares de poches s'alterneront avec les nouvelles constructions.



Séquence Côte du Nord

Un seul scenario

Périmètre élargi	**7 183 m2**
Surface de plancher des logements	**5 994 m2**
Nombre de logements	**88**
Surface de plancher de commerces	**333 m2**
Surface de plancher des activités	**0 m2**
Surface de plancher des équipements	**0 m2**
Surface d'espace public (cheminements, places ...)	**1660 m2**
Proportion d'espaces public (cheminements, places, ...)	**23 %**
Surface de parc/jardin créés	**1430 m2**



Séquence Côte du Nord

Les retours des habitants lors du Forum

Retours localisés :

1. Des commerces à positionner pour animer la rue en soirée. Réfléchir à l'implantation de commerces supplémentaires

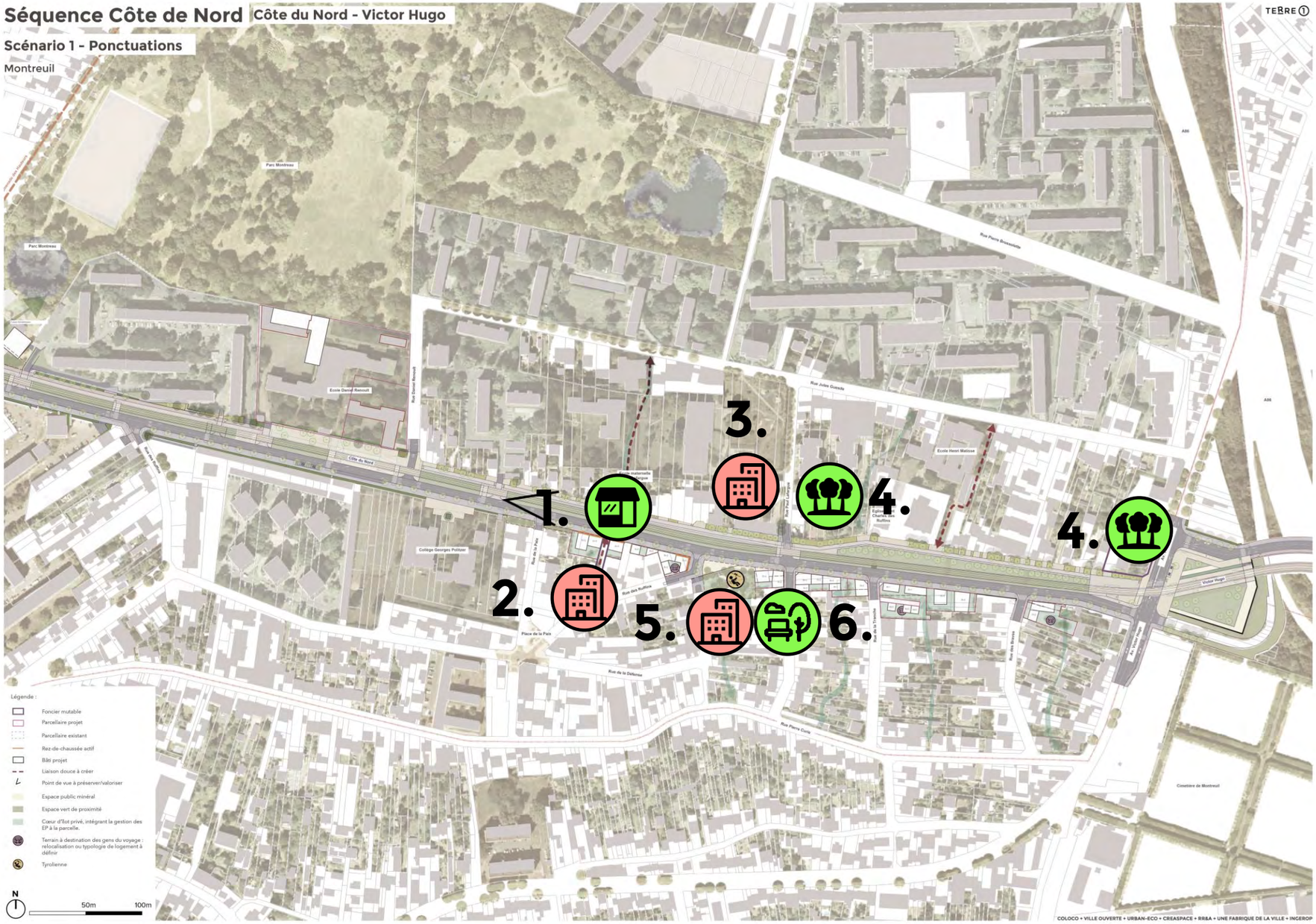
2. Des R+2 et R+3 trop haut par rapport aux pavillons

3. Les constructions récentes dans le secteur sont trop denses et trop hautes

4. Des cèdres à conserver

5. Un bâti qui rompt le cône de vue : l'espace vert pourrait être d'un seul tenant et plus grand

6. Conserver la tour de la tyrolienne pour la repositionner plus tard dans le futur square ?



Est Ensemble Grand Paris

epf ILE-DE-FRANCE

BANQUE des TERRITOIRES | Caisse des Dépôts GROUPE

seine-saint-denis LE DÉPARTEMENT

TERRE 1

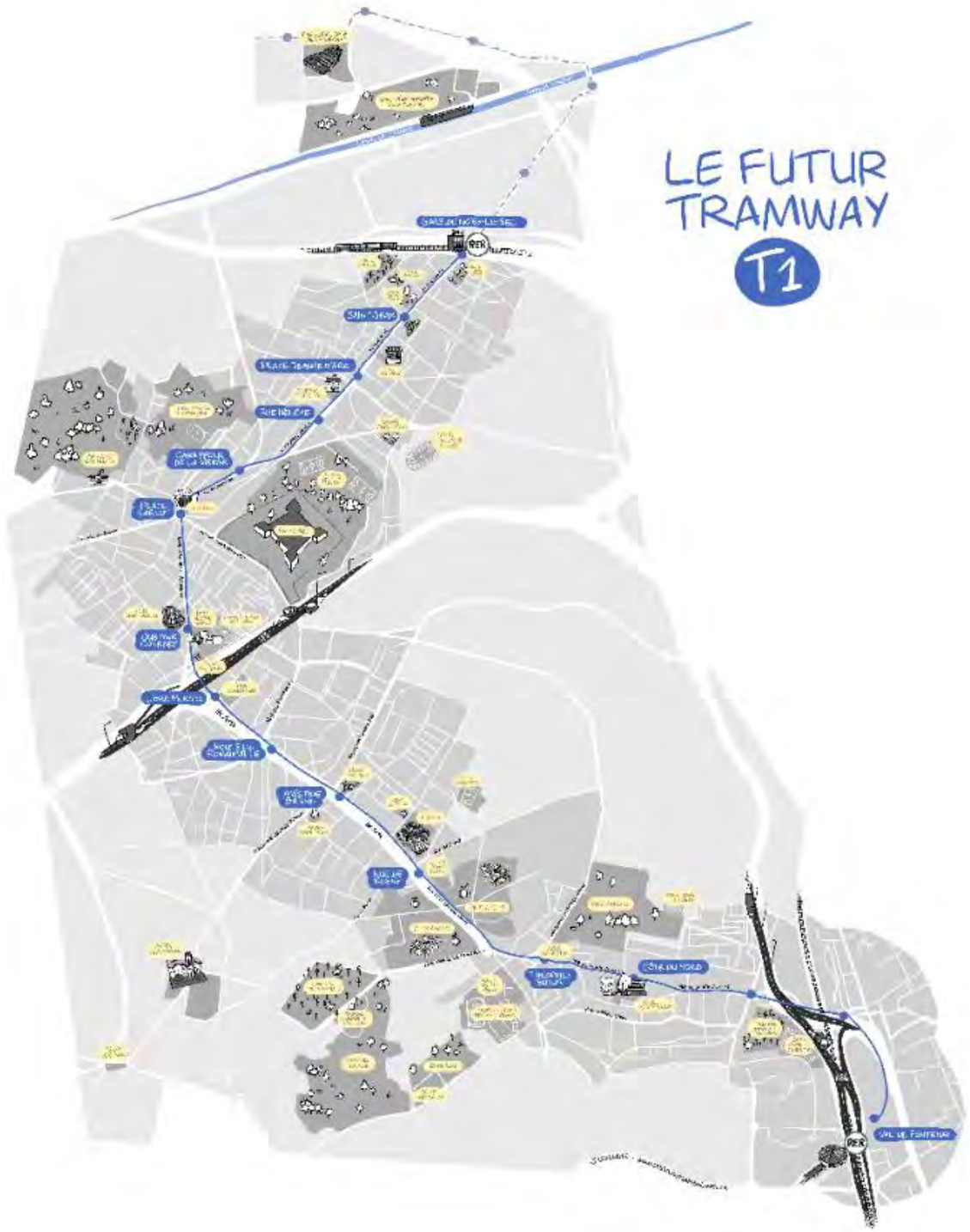
Mission d'étude urbaine concertée sur les abords du tramway T1 sur le territoire de l'EPT Est Ensemble

COMPTE-RENDU
Forum de restitution
17 avril 2023

coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop
AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

RAPPEL DU CONTEXTE DE L'ÉTUDE SUR LES ABORDS DU T1

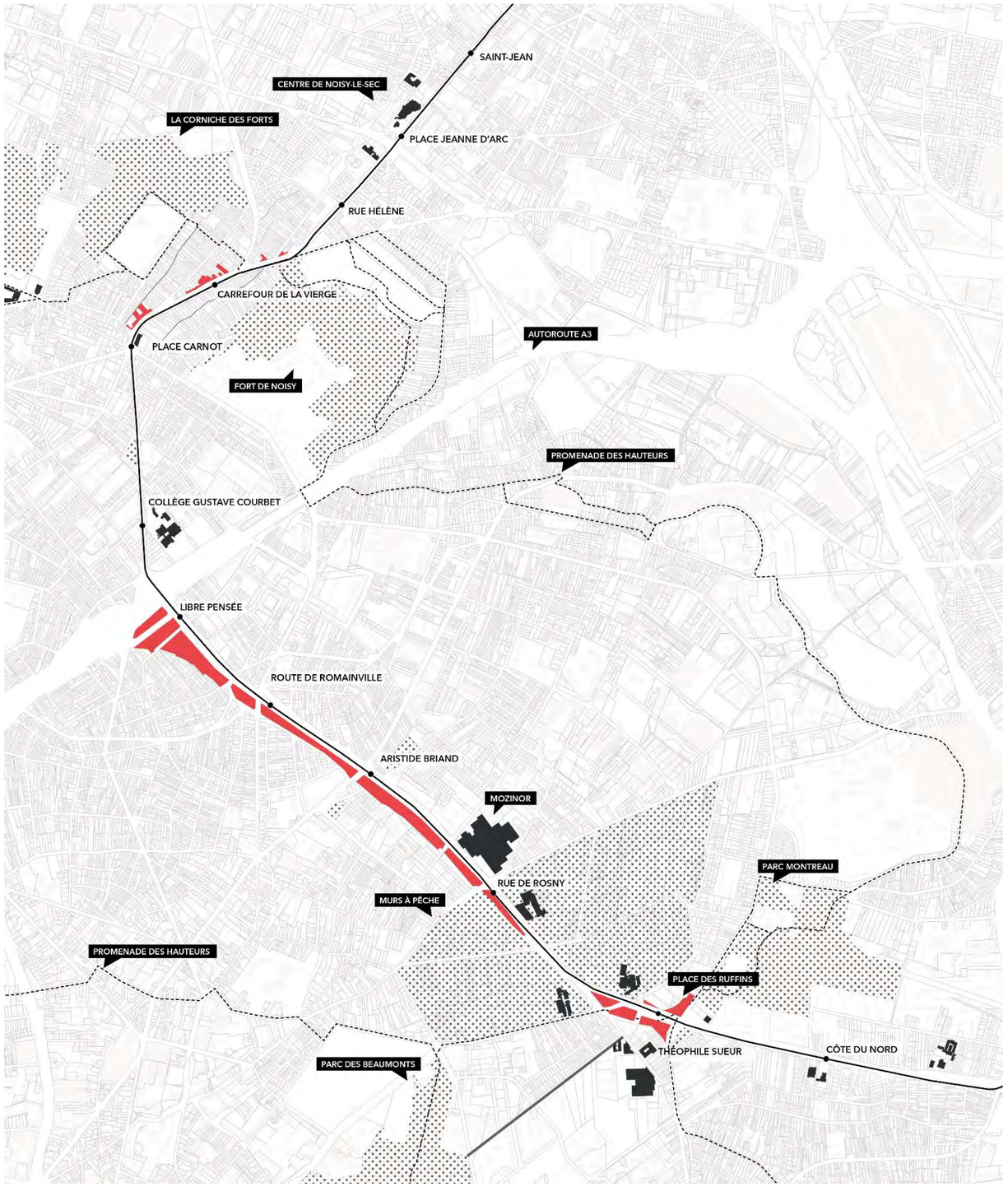
Rappel de l'objet de l'étude

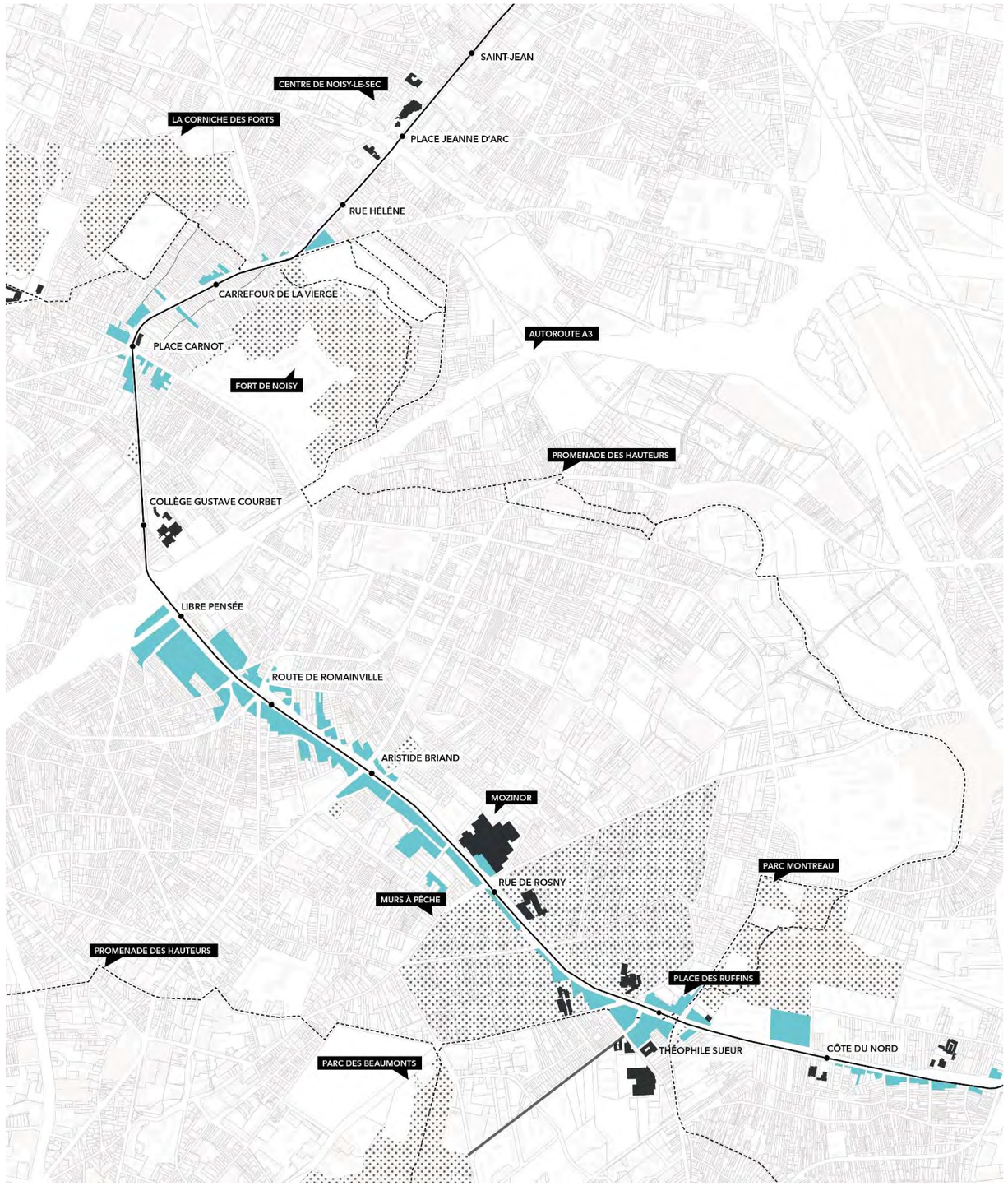


- **L'élaboration d'un projet urbain pour les abords du tramway T1, à l'échelle des 3 communes de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil**
- **Avec pour objectif d'encadrer les projets aux abords du T1 et maîtriser l'évolution du territoire**
- **Un périmètre plus large que celui des emprises foncières libérées par le projet du T1**
- **Des orientations d'aménagement à l'échelle de l'ensemble du territoire et des zooms plus précis sur plusieurs secteurs**
- **Un rapprochement des études avec le Département (étude lancée par le département sur son foncier en 2021)**
- **Une étude concertée avec les habitants**

Deux études : un périmètre resserré et un périmètre élargi

TERRE 1





Périmètre resserré (foncier des délaissés du tramway) **7 ha**

Périmètre élargi (abords du tramway) **20,2 ha**

Une méthodologie de concertation itérative

TERRE 1

	Concertation habitants	Labos T1	Ateliers techniques T1	Plan-guide
Quoi	Dialoguer et nourrir le projet en amont des décisions	Poursuivre les réflexions, formuler des orientations	Affiner et "faire atterir" les propositions en atelier technique	
Qui	Grand public	Elus / services d'Est Ensemble, des villes et du Département et les partenaires	Services techniques d'Est Ensemble et des villes, du Département et les partenaires	
Comment	Rando T1, ateliers, carte collaborative, rencontres des conseils de quartiers, mails	Diagnostic en marchant, ateliers	Diagnostic en marchant, ateliers	

Calendrier

TERRE 1

2021			2022			2023
Janvier	Juin	Octobre	Janvier	Mai	Décembre	

PHASE 1 : ÉLABORATION DU DIAGNOSTIC PARTAGÉ

PHASE2: ÉLABORATION DES SCÉNARIOS

PHASE 3: AJUSTEMENT ET CONSOLIDATION DU PLAN GUIDE

- Rencontre des Conseils de quartiers
- Rando T1
- Atelier Diagnostic
- Réunion publique de restitution du diagnostic sur ZOOM
- 3 ateliers scenarisation par commune
- Forum de présentation du plan-guide
- Rencontre-forum de restitution

- rapport de diagnostic
- plan-guide V1
- plan-guide + stratégie de mise en oeuvre

coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Les règles du jeu de l'étude

TERRE 1

Les règles du jeu au départ de l'étude

- 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
- Proposer un projet soutenable pour les collectivités

+

Les règles du jeu proposées en concertation

- Penser la ville pour les enfants
- Favoriser la ville marchable
- Penser la ville pour les jeunes
- Développer les intermodalités
- Faire lien, entre les habitant.es, et faire lien de nature
- Préciser le cadre et les contraintes financières du projet

LE PLAN-GUIDE FINALISÉ

Planter d'abord, bâtir parfois

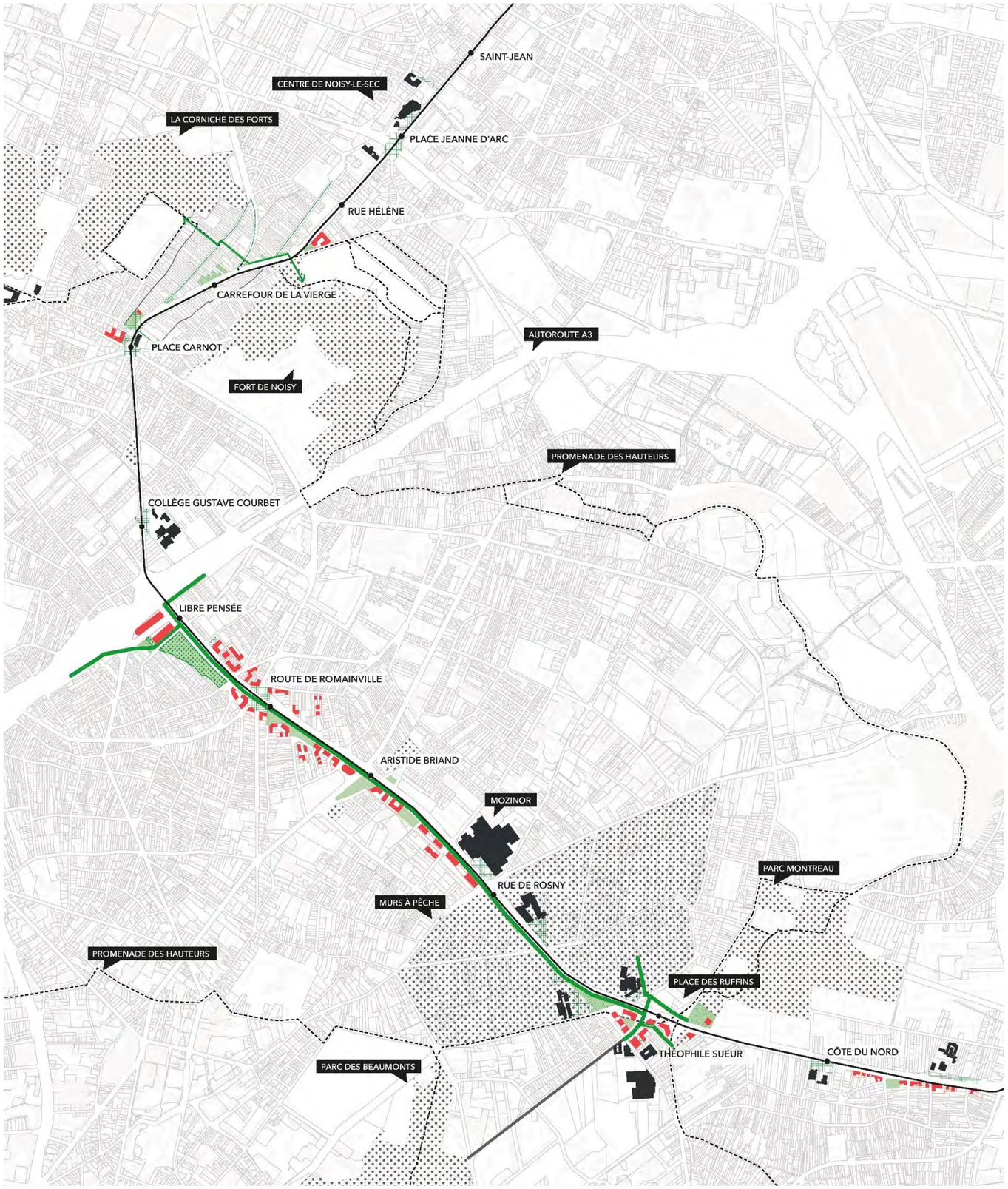
Réparer, recoudre, engager la transition des abords du T1 sur Est Ensemble.

> Poursuivre les grandes politiques publiques qui contribuent à façonner une Seine-Saint-Denis où il fait bon vivre

> Faire face au nouveau régime climatique tout en continuant de répondre aux défis socio-économiques du territoire

> Mettre en oeuvre 3 grandes ambitions issues de l'avis citoyen de la conférence citoyenne pour le climat voté en janvier 2022 :

- un territoire végétalisé, aux espaces verts et conviviaux
- un territoire solidaire qui s'engage pour un habitat rénové et éco-responsable
- un territoire qui limite l'usage de la voiture et qui déploie les mobilités actives



- le cordon vert
- le parc
- les jardins
- les parvis des équipements à fort rayonnement
- les seuils de biodiversité
- lien de biodiversité
- valorisation des sentes
- bâti
- emprise bâtie

Après l'étude, une traduction réglementaire et opérationnelle

TERRE 1

Du plan-guide à une traduction réglementaire…

- Pour encadrer et traduire les intentions du plan-guide dans le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) et s'assurer ainsi qu'elles seront mises en œuvre
- Inscrire des orientations et des règles d'utilisation des sols opposables aux demandes individuelles d'aménagement ou de construction aux abords du T1.

… et une traduction opérationnelle

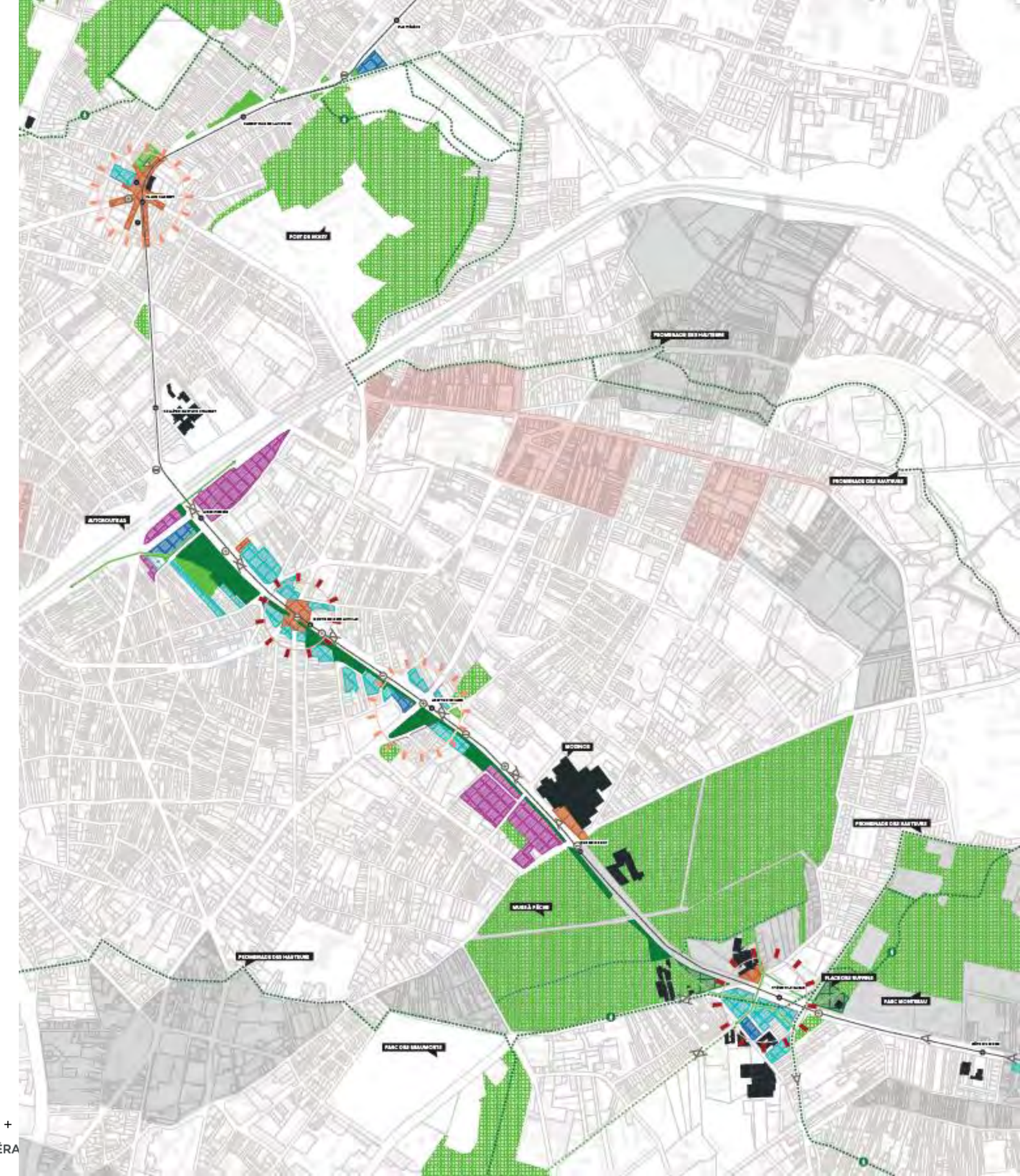
- Création d'une opération d'aménagement avec un aménageur, viabilisation des fonciers pour permettre d'accueillir les programmes voulus (le parc, les logements, etc.)
- En attendant l'arrivée du tramway et les premiers aménagements à ses abords, une réflexion en matière d'urbanisme temporaire pour occuper les terrains vacants et préfigurer demain

La création d'une OAP T1…

→ CRÉATION D'UNE ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SPÉCIFIQUE AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAMWAY T1 AU SEIN DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

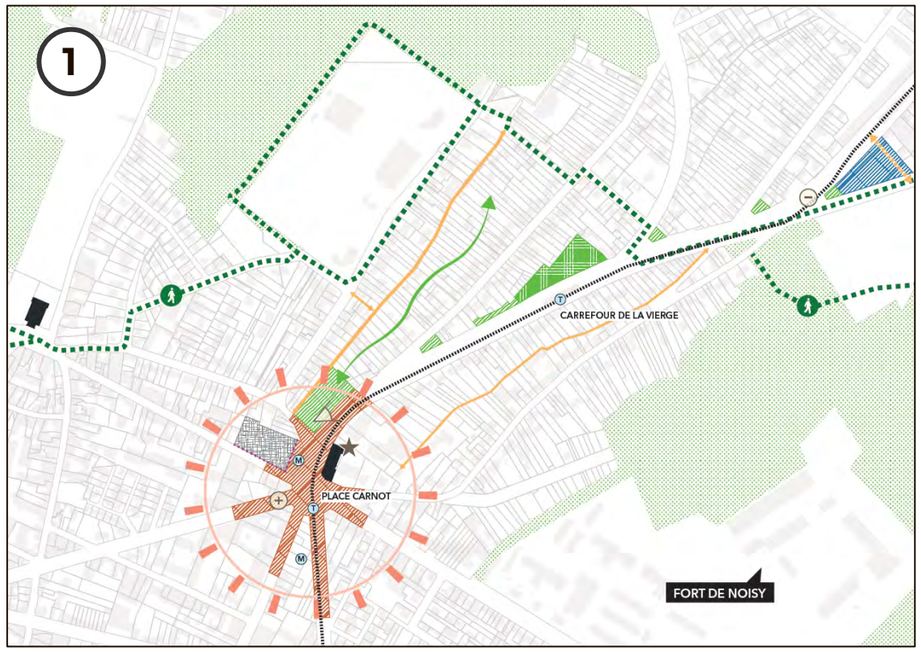
- Inscrite au cœur de l'OAP Territoire du Parc des Hauteurs
- Pour affirmer la prise en compte du caractère structurant des infrastructures de transports pour le territoire d'Est Ensemble
- Et décliner des ambitions fortes de :

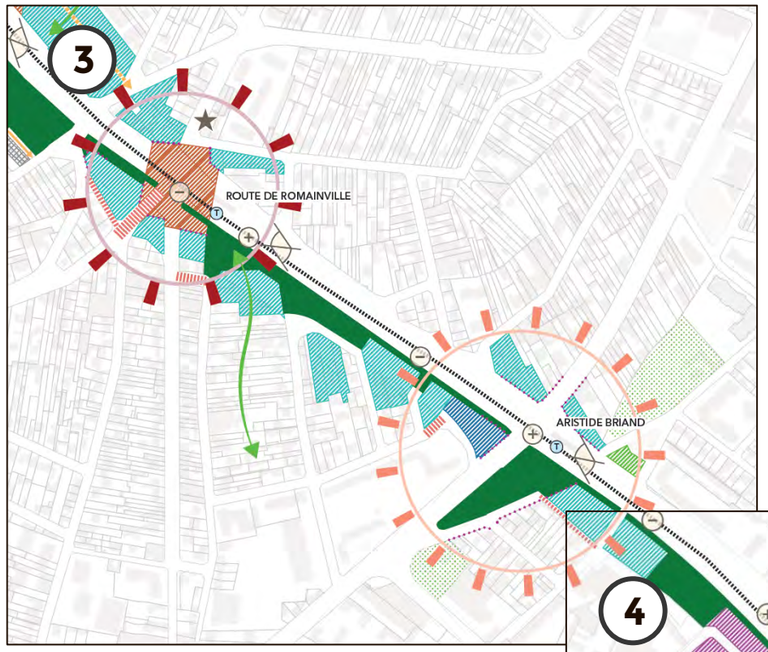
- création d'espaces verts,
- réduction des coupures urbaines,
- de préservation des atouts paysagers et patrimoniaux,
- De renforcement des commerces et services de proximité en alliant mixité sociale et fonctionnelle.



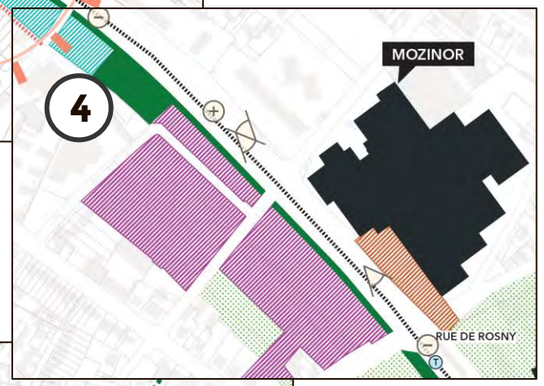
Une déclinaison en 6 OAP sectorielles

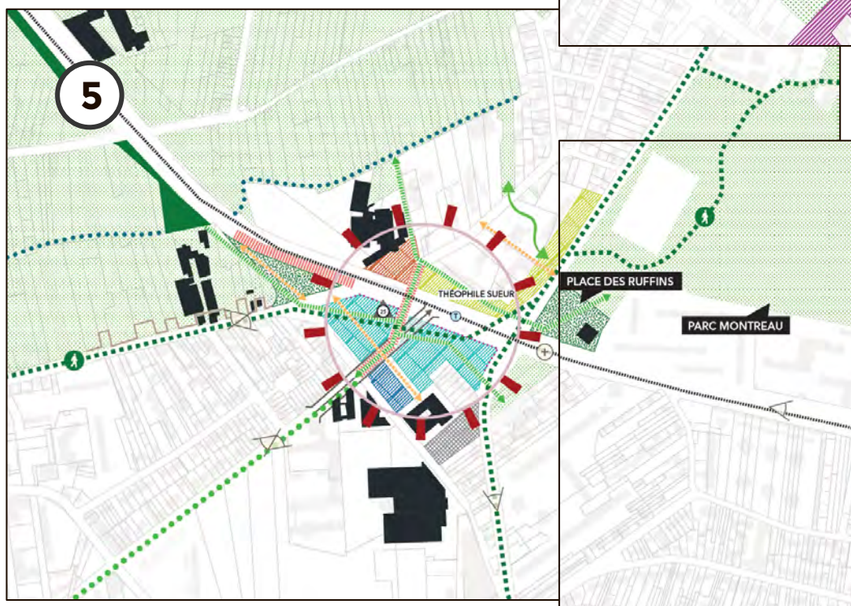
TERRE 1

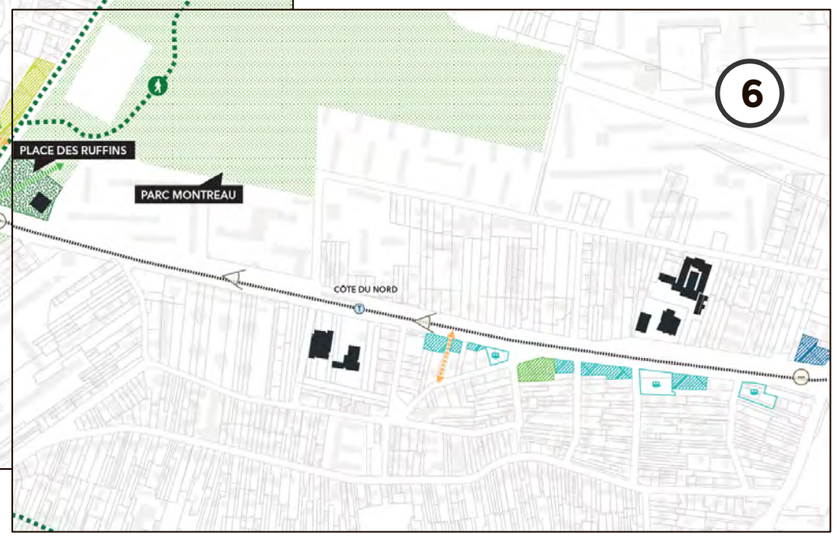




Les différents tronçons traversés par le prolongement du tramway T1 revêtent des enjeux variés et des caractéristiques spécifiques. Ainsi, l'OAP chapô précédemment présentée se décline et se précise au travers de 7 OAP sectorielles (6 OAP communales et 1 OAP intercommunale).







coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Rappel des prochaines étapes

TERRE 1

2021

Instauration d'un
PÉRIMÈTRE D'ATTENTE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT sur la commune de Romainville
(modification n°1 du PLUi)

→ depuis 2021

2023

Instauration en cours d'un
PÉRIMÈTRE D'ATTENTE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT
sur la commune de Montreuil
(modif n°2 du PLUi)

→ approbation en juin 2023

2025

TRADUCTION DU PLAN-GUIDE
(modification n°3 du PLUi)

→ mi-2025

NB. Un périmètre de gel signifie qu'aucun permis de construire n'est instruit sauf constructions/extensions < à 50m²
➔ Aucune mutation du territoire au-delà du seuil de 50m²
➔ Pour ne pas compromettre le projet et empêcher les opérations non maîtrisées

RESTITUTION DU FORUM DU 17 AVRIL 2023

Résumé

TERRE 1

Contexte et objectifs

Suite aux derniers ateliers grand public organisés en fin d'année 2021 à Noisy-le-Sec, Montreuil et Romainville pour coconstruire avec les habitants les principes d'aménagement sur 5 secteurs de "zoom" de l'étude, les services et élus des communes, d'Est Ensemble et du Département ont approfondi des scénarios d'aménagement sur la base des contributions habitantes.

Une rencontre-forum avec les habitants a été organisée fin 2022 pour présenter aux habitants les propositions d'aménagement et les inviter à réagir sur les différentes propositions avant qu'elles ne soient soumises à l'arbitrage des élus.

Une nouvelle rencontre-forum intercommunale était organisée le 17 avril 2023 à l'Hôtel de Ville de Romainville pour restituer le plan-guide finalisé aux habitants des trois communes et expliquer la suite de la démarche.

En particulier, il s'agissait d'informer sur la traduction réglementaire du plan-guide dans le plan local d'urbanisme intercommunal et les périmètres de sursis à statuer mis en place dans l'attente de sa modification, pour garantir la mise en œuvre du plan-guide.

Résumé

Déroulé

Les éléments saillants du plan-guide ont d'abord été présentés en séance plénière (à l'appui d'un support vidéoprojeté).

Un temps de circulation libre entre des stands a ensuite été proposé pour présenter les plans des scenarios validés à l'échelle des cinq secteurs jalonnant le tracé du tramway et travaillés dans le cadre de l'étude urbaine.

Secteur 1 : Les coteaux, Noisy-le-Sec
Secteur 2 : L'échangeur, Romainville
Secteur 3 : Aristide Briand, Montreuil
Secteur 4 : Théophile Sueur, Montreuil
Secteur 5 : Côte du Nord, Montreuil

Les plans présentés en séance sont rassemblés dans les pages suivantes de ce document. Ils sont constitutifs de la version finalisée du plan-guide.

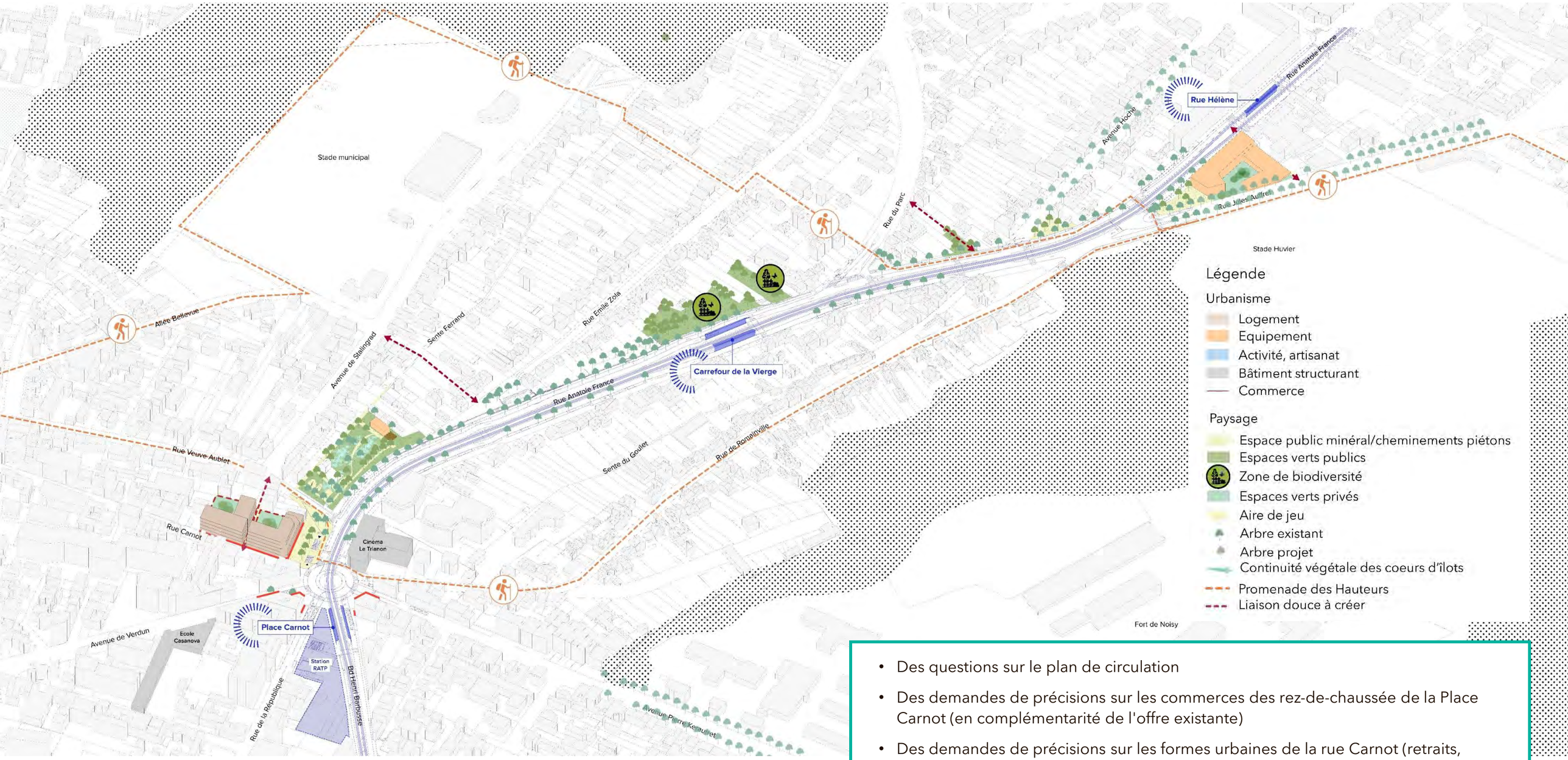
Restitution

Ce document présentera pour chaque secteur les retours formulés par les habitants sur les plans des scenarios validés dans le plan-guide :

Questions et remarques des habitants

Les coteaux

TERRE 1

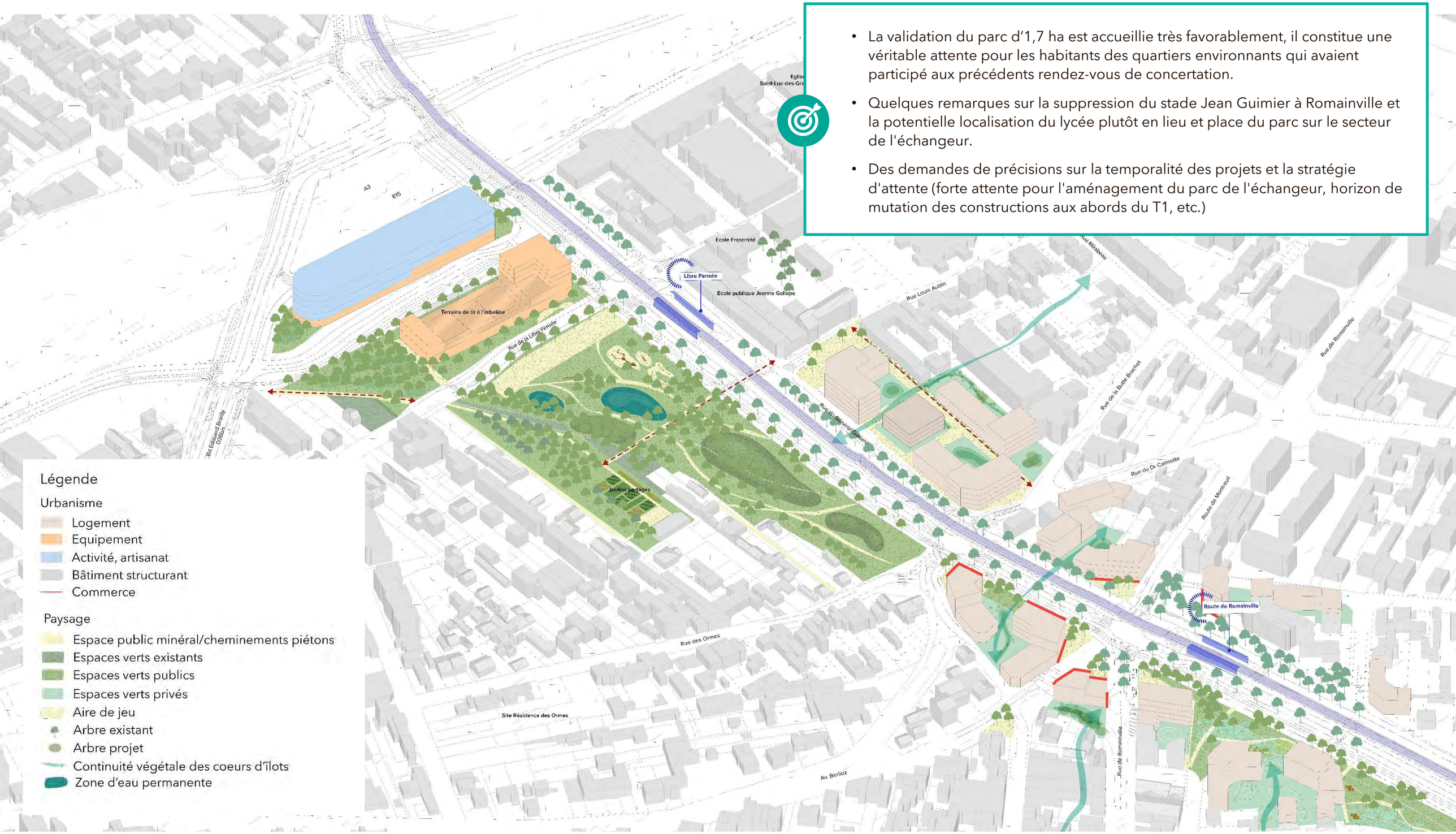


- Des questions sur le plan de circulation
- Des demandes de précisions sur les commerces des rez-de-chaussée de la Place Carnot (en complémentarité de l'offre existante)
- Des demandes de précisions sur les formes urbaines de la rue Carnot (retraits, préservation des cœurs d'îlots, largeur de voirie)
- Des demandes de précisions sur les services à la mobilité Place Carnot et sur le lien avec les espaces-publics réaménagés
- Des demandes de précisions sur le traitement final du mur de soutènement le long de la rue Anatole France à Noisy
- Des demandes de précisions sur la nature du petit équipement proposé au sein du square du secteur Carnot ("Maison du parc")

L'échangeur

TERRE 1

- La validation du parc d'1,7 ha est accueillie très favorablement, il constitue une véritable attente pour les habitants des quartiers environnants qui avaient participé aux précédents rendez-vous de concertation.
- Quelques remarques sur la suppression du stade Jean Guimier à Romainville et la potentielle localisation du lycée plutôt en lieu et place du parc sur le secteur de l'échangeur.
- Des demandes de précisions sur la temporalité des projets et la stratégie d'attente (forte attente pour l'aménagement du parc de l'échangeur, horizon de mutation des constructions aux abords du T1, etc.)



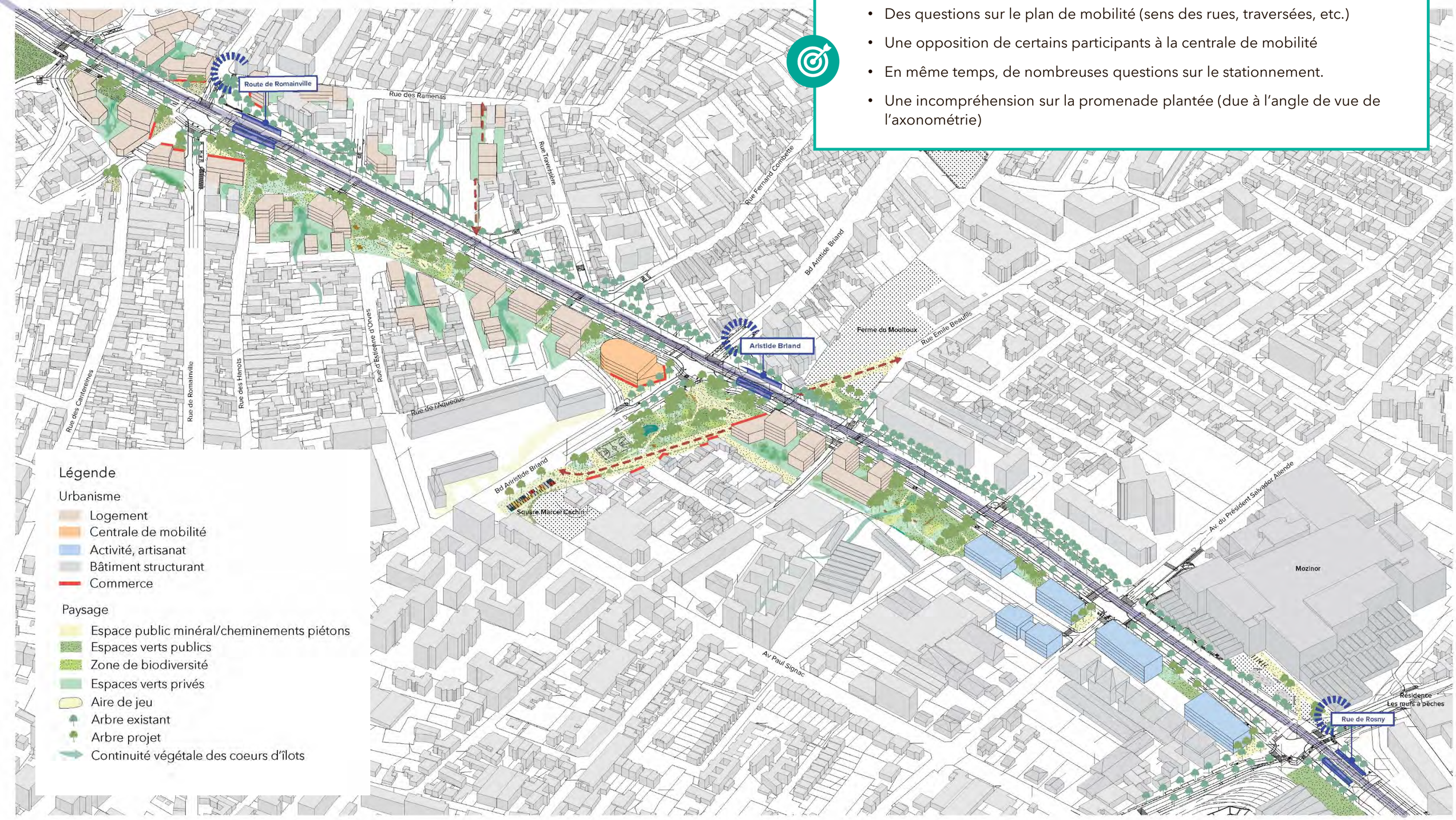
coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Aristide Briand

TERRE 1

- Des questions sur le plan de mobilité (sens des rues, traversées, etc.)
- Une opposition de certains participants à la centrale de mobilité
- En même temps, de nombreuses questions sur le stationnement.
- Une incompréhension sur la promenade plantée (due à l'angle de vue de l'axonométrie)



coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Théophile Sueur

TERRE 1

- Des questions sur la temporalité du projet et la stratégie d'attente
- Un besoin de commerces rapidement
- Des questions sur le plan de mobilité (circulation dans les murs à pêches notamment)

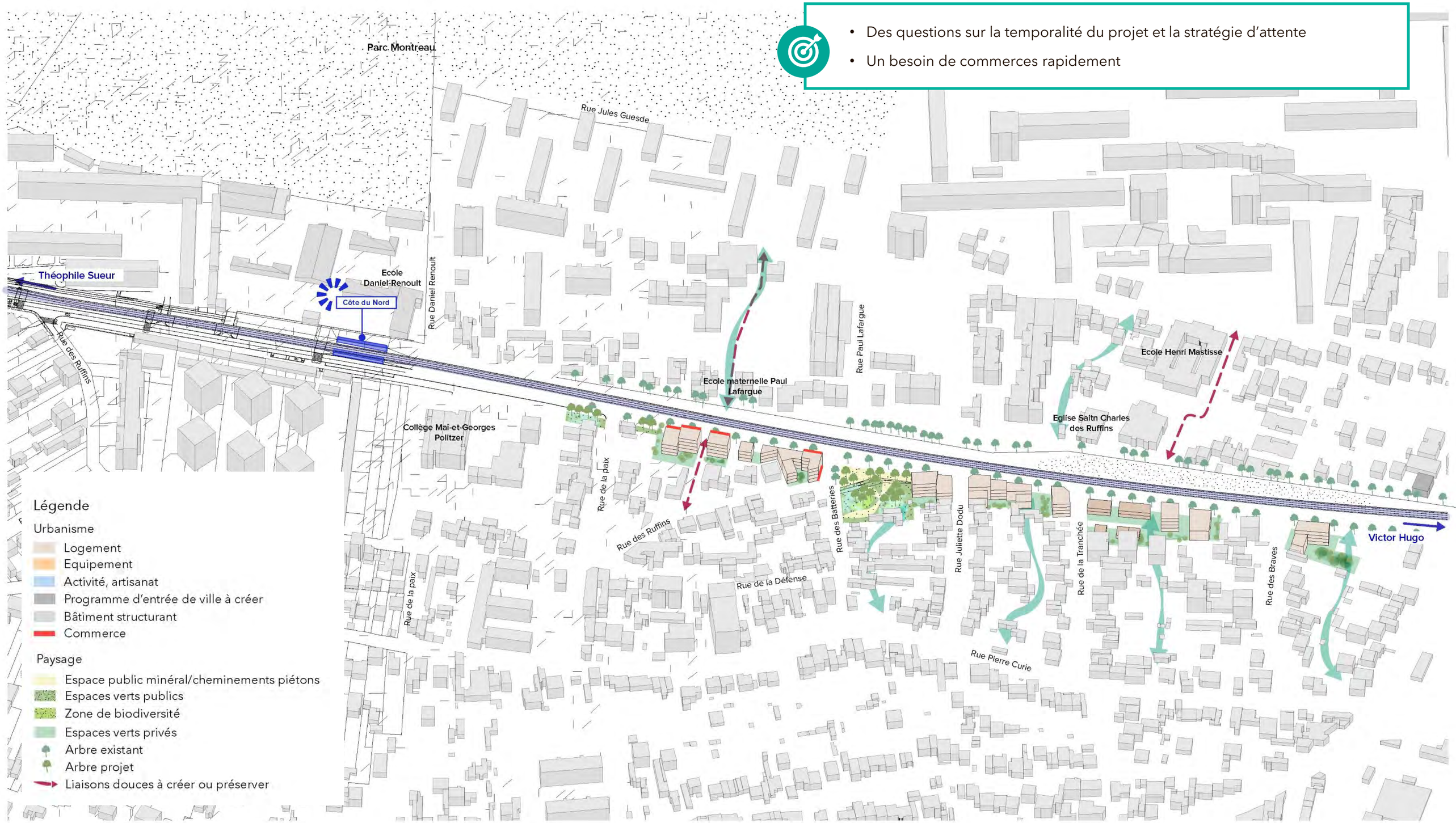
coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Côte du Nord

TERRE 1

- Des questions sur la temporalité du projet et la stratégie d'attente
- Un besoin de commerces rapidement



coloco + Ville Ouverte + Urban-eco + Creaspace + RR&A + Une fabrique de la ville + Ingerop

AREP Ville + ATELIER ROBERTA + PARVIS MENIGHETTI + VILLES ET PROJETS + CLIPPERTON + REPÉRAGE URBAIN

Remarques d'ordre général

- Des questions sur les périmètres d'attente mis en place d'ici 2025 (modification du PLUi)
  Réponse : Environ 500m autour des gares et du tracé du tramway.
- Des questions sur la temporalité du projet et la stratégie d'attente : « Combien de temps avant de planter ? »
  Réponse : Le projet urbain a un horizon 10/15 ans du fait de la nécessité de maîtrise foncière. Mais le travail sur les espaces publics aux abords du tramway et notamment sur le « cordon vert » pourra être enclenché plus rapidement sur les terrains déjà acquis par le Département et une réflexion sera menée en matière d'urbanisme temporaire pour préfigurer le projet sur les terrains vacants.
- Des questions sur les conséquences de l'arrivée du tramway sur le plan de circulation et le stationnement
  Réponse : Aucune voirie ne sera supprimée dans le cadre de cette étude, celle-ci ne portait pas sur les voiries mais sur les abords du tramway (fonciers identifiés sur chaque secteur). Un besoin d'information supplémentaire est nécessaire sur le plan de circulation.
- Des interrogations sur la mobilisation du tissus local des trois communes lors de la démarche de concertation
  Réponse : Les conseils de quartiers ont été rencontrés en début de démarche, une communication numérique et papier a été déployée par Est Ensemble et les relais de communication effectués par les communes vers leur tissus local.
- Des questions sur la relocalisation du stade Guimier
  Réponse : Ce sujet relève de la politique communale et n'entre pas dans le cadre de la présente étude.