

Réunion publique T1 Bobigny – Val de Fontenay

COMPTE RENDU

Centre sportif Arthur Ashe – Montreuil

1^{er} avril 2019 / 19h-21h

- > Durée de la réunion : 2h
- > Nombre de participants : environ 350 personnes

Déroulé de la réunion :

1. Ouverture de la réunion

- Mot d'introduction de Patrice BESSAC, maire de Montreuil
- Mot d'introduction de Stéphane TROUSSEL, président du Département de la Seine-Saint-Denis

2. Présentation du projet

- Intervention de Cécile HUMBERT, responsable d'opération projet T1 Bobigny-Val de Fontenay

3. Temps d'échanges

4. Conclusion

1. OUVERTURE DE LA REUNION

- **Mot d'introduction de Patrice BESSAC, maire de Montreuil**

Patrice BESSAC accueille les participants et présente le cadre de la réunion.

Il développe trois dimensions à prendre en compte dans le cadre de l'avancée du projet :

- **Le financement.** Pendant plusieurs années, le projet n'avancait plus en raison d'un manque de financement dû à certains désaccords. Les partenaires ont alors été alertés, à l'été 2018, sur le fait que les financements prévus risquaient d'être retirés du projet. Le Département de la Seine-Saint-Denis avec le concours de la mairie de Montreuil et le Département de la Seine-Saint-Denis se sont alors mobilisés pour concrétiser un protocole d'accord permettant de démarrer une première tranche de travaux. Malgré tout, à ce stade, il sera nécessaire de rassembler encore 150 millions d'euros pour mener le projet à terme.
- **Les travaux.** Suite au protocole de financement de 350 millions d'euros signé en décembre 2018, les travaux débuteront prochainement. Il s'agit d'une phase délicate car les travaux peuvent perturber la vie quotidienne des riverains. Or, tout sera mis en œuvre pour que ceux-ci soient écoutés.
- **La suite du projet.** Dès le début des travaux, la mobilisation des collectivités pour l'obtention du reste des financements continuera. L'objectif est qu'aucune interruption n'ait lieu dans le parcours du T1 jusqu'à Val de Fontenay.

- **Mot d'introduction de Stéphane TROUSSEL, président du Département de la Seine-Saint-Denis**

Stéphane TROUSSEL salue la salle et se félicite de l'avancement du projet. Il rappelle que la Déclaration d'utilité publique (DUP) a eu lieu en 2014 et que depuis, le projet a fait face à certains blocages, notamment en raison d'un désaccord avec la Ville de Noisy-le-Sec. Il souligne l'implication de Corinne Valls, maire de Romainville et vice-présidente du Département de la Seine-Saint-Denis, dans l'avancée du projet.

Il explique qu'en plus du budget de 300 millions d'euros inscrits au contrat de plan Etat-Région 2015-2020 (CPER), le Département de la Seine-Saint-Denis a ajouté 50 millions d'euros pour pouvoir démarrer les travaux et réaliser une phase exploitable du projet. Il précise que les transports ne font pas partie des attributions du Département et que, par conséquent, il s'agit d'une mobilisation inédite. Si la totalité des financements n'a pas encore été rassemblée, il était préférable d'engager la première phase de travaux dès maintenant et d'engager les négociations du prochain CPER où seront inscrits les 100 millions d'euros manquants en parallèle. En effet, le projet n'a de sens que s'il va jusqu'à Val de Fontenay et que s'il est connecté aux lignes de transport existantes.

Aussi, les travaux sont en passe de commencer. Ils débiteront par la transformation de cette section en avenue paysagère. Ce faisant, ils amélioreront le cadre de vie des habitants dans cette partie du territoire de la Seine-Saint-Denis.

2. PRESENTATION DU PROJET

- **Intervention de Cécile HUMBERT, responsable d'opération projet T1 Bobigny-Val de Fontenay**

LE TRAMWAY T1 BOBIGNY – VAL DE FONTENAY

Actuellement, le T1 circule jusqu'à Noisy-le-Sec. Dans le cadre du projet il sera prolongé jusqu'à Val de Fontenay et traversera les communes de :

- Bobigny
- Noisy-le-Sec
- Romainville
- Montreuil
- Rosny-sous-Bois
- Fontenay-sous-Bois

Le projet est mené par une co-maitrise d'ouvrage composée :

- du Département de la Seine-Saint-Denis, qui assure la partie qui concerne l'insertion urbaine,
- de la RATP, en charge du système de transport (quais, stations, rails, Site de maintenance et de remisage).

De plus, le projet compte quatre financeurs :

- L'Etat
- La Région
- Le Département de la Seine-Saint-Denis
- Le Département du Val-de-Marne

Le T1 Bobigny-Val de Fontenay compte 21 stations dont 15 nouvelles et 6 réaménagées. 27 nouvelles rames seront mobilisées. De plus, le projet s'accompagne d'une dimension paysagère avec 500 arbres supplémentaires plantés.

Il permettra l'interconnexion avec l'ensemble des lignes existantes ou futures :

- Ligne 5 du métro à la station Bobigny – Pablo Picasso

- Ligne 11 du métro à la future station Place Carnot Romainville
- RER E aux gares de Noisy-le-Sec et Val de Fontenay
- RER A à la gare de Val de Fontenay
- T Zen 3 au pont de Bondy Intersection Noisy-le-Sec, à Bondy et à Bobigny
- De nombreuses lignes de bus.

Le parcours entre Bobigny et Val de Fontenay se fera en 35 minutes. Il faudra 19 minutes pour aller de Place Carnot (Romainville) à Val de Fontenay.

Le tramway aura une fréquence de 4 à 6 minutes, il représente un mode de transport régulier et permet de connecter les villes entre elles.

La première tranche de financement approuvée fin 2018 comprend 300 millions d'euros inscrits au CPER 2015-2020 auxquels s'ajoute 50 millions d'euros financés par le Département de la Seine-Saint-Denis, en avance sur sa participation au CPER 2020-2025. Cette somme permet de financer le réaménagement des quais de l'existant entre Bobigny et Noisy-le-Sec et le prolongement entre Noisy-le-Sec et le prolongement du tramway entre Noisy-le-Sec et Rue de Rosny (Montreuil), la démolition de l'A186 et sa transformation en avenue paysagère, la construction d'un nouvel ouvrage au-dessus de l'A3, des murs de soutènement, le Site de maintenance et de remisage. Le projet est donc divisé en deux tranches de financement mais il ne s'agit pas de deux projets différents. Le projet consiste bien en le prolongement du tramway entre Bobigny et Val de Fontenay.

AVANCEMENT GLOBAL ET PLANNING

La déclaration d'utilité publique date de février 2014. Les travaux concessionnaires ont pu commencer en mars 2015.

Fin 2018, un protocole de d'accord a été approuvé et permet le lancement des travaux entre Noisy-le-Sec et le futur dépôt de remisage des rames de tramway à Montreuil. Les travaux commenceront sur le tronçon A186 à partir de juin 2019 et sur l'A3 à partir d'août 2019. Puis, dès mi-2020, les travaux d'aménagement et d'insertion du tramway pourront débuter. La fin des travaux est prévue pour fin 2023.

LES AMENAGEMENTS A MONTREUIL

La Ville de Montreuil est dans un premier temps concernée par la fermeture de l'A186 avec 18 mois de travaux de terrassement, remblaiement, déblaiement et déconstruction des ouvrages existants. Des travaux de réouverture de la rue Saint-Antoine sont également envisagés fin 2019 pour une période de 4 mois environ. Puis, les travaux construction d'un nouvel ouvrage au-dessus de l'A3 commenceront. Les travaux liés à l'insertion du tramway et aux aménagements paysagers pourront démarrer début 2020 pour un achèvement fin 2023.

A Montreuil, la première phase de travaux comprend trois stations :

- Route de Romainville
- Aristide Briand
- Rue de Rosny

Les stations Théophile Sueur et Côte du Nord arriveront avec la seconde phase de financement.

Durant les travaux, l'A186 sera complètement fermée. L'avenue paysagère qui la remplacera réouvrira fin 2022/début 2023. L'avenue paysagère comprendra un trottoir, la plateforme du tramway, une voie de circulation en double sens, une piste cyclable en double sens et un autre trottoir.

Par ailleurs, le nouvel ouvrage construit au-dessus de l'A3 permettra de relier Romainville à Montreuil directement et fluidifiera ainsi les circulations des voitures mais aussi des vélos.

Actuellement, l'A186 représente une coupure urbaine qui rompt le lien entre le haut et le bas Montreuil. Grâce à sa transformation, il sera possible d'aménager le carrefour Aristide Briand où il y aura, là aussi, une zone partagée entre piétons et vélos, plateforme du tramway et voies de circulation. La liaison entre Romainville et Fontenay-sous-Bois en sera largement facilitée.

Des frênes rouges seront plantés tout le long de l'avenue paysagère. Des pommiers se trouveront sur les places et des érables et pommiers arboreront le quartier des Murs à Pêches.

LE PROJET DANS LES PROCHAINS MOIS – TRAVAUX SUR L'A186

La fermeture de l'A186 interviendra dès le mois de juin 2019. En revanche, les bretelles d'entrée et de sorties de l'A3 resteront ouvertes.

Par ailleurs, la fermeture de l'A186 s'accompagnera de la réouverture de la rue Saint-Antoine. Les rues transversantes ne seront pas coupées à la circulation.

Les travaux de terrassement se dérouleront en différentes phases entre 2019 et 2020 :

- Phase 1 : zone de la rue Gallieni (Romainville) de juin 2019 à fin août 2019.
- Phase 2 : elle concerne le viaduc qui surplombe la rue Gallieni et la portion comprise entre la rue du Docteur Calmette et le boulevard Aristide Briand, de septembre à décembre 2019.
- Phase 3 : entre le boulevard Aristide Briand et la rue Saint-Antoine, de janvier à juin 2020.
- Phase 4 : démolition des ouvrages rue de Rosny et rue Aristide Briand, de juillet à septembre.
- 2020. Les ouvrages seront démolis en demi-chaussée. La circulation sera donc maintenue par un système d'alternat.

Toute la zone sera remise à niveau pour que les carrefours du haut et du bas Montreuil soient à la même altitude.

Les nuisances seront limitées par le fait qu'il y aura autant de terre enlevée que de terre remise. Aussi, la circulation de camion sera limitée (peu d'approvisionnement en terre externe au chantier).

Le déroulement des travaux respectera les ambitions du projet en termes de développement durable par l'adoption de certaines clauses environnementales telles que :

- Limitation des rotations de camions par le principe d'équilibre entre les déblais et les remblais
- Tri des déchets
- Réemploi des matériaux
- Horaires de travail particuliers pour les engins les plus sonores
- Mesures du niveau sonore
- Limitation de l'émission de poussière par brumisation

Des clauses sociales seront également appliquées :

- 5% d'heures d'insertion, soit 7 postes à temps plein pour les travaux de terrassement
- Partenariat avec la direction Emploi et cohésion sociale d'Est Ensemble pour le suivi des contrats

LA GESTION DE LA CIRCULATION PENDANT LES TRAVAUX DE L'A186

Pour limiter les impacts des travaux ainsi que les reports de circulation sur le centre de Montreuil, des itinéraires conseillés de déviation vont être mis en place :

- Un premier cheminement s'adresse aux personnes provenant du périphérique et souhaitant emprunter l'A3.
- De la même façon, les conducteurs de Fontenay-sous-Bois ou Rosny-sous-Bois pourront prendre l'A86 puis l'A3 pour rejoindre Paris.
- Cela vaudra aussi pour les habitants de Montreuil. La rue Jaurès dans le haut de Romainville permettra de rejoindre Romainville.

Les rues transversantes de l'A186 resteront ouvertes. Lors de certaines étapes, leur circulation se fera en demi-chaussée. En revanche, la rue du docteur Calmette sera fermée pendant environ un mois au cours des travaux. La circulation sera alors réorientée rue de Saint-Denis pour rejoindre la rue Aristide Briand. A ce moment-là, les rues de Rosny et les rues Aristide Briand ne seront plus en demi-chaussée.

INFORMATION ET COMMUNICATION

Cécile HUMBERT indique que les travaux s'accompagneront d'un dispositif de communication déployé via :

- Un site internet
- Des flash information
- Des dépliants
- Des affiches
- Un agent de proximité

3. TEMPS D'ÉCHANGES

Une intervenante demande à quel niveau de la rue de Rosny se trouvera la station du T1.

Cécile HUMBERT explique qu'elle sera située après la rue de Rosny, à la fin de l'A186 actuelle, avant le carrefour Théophile Sueur.

Une intervenante demande ce qu'il adviendra des zones de l'A186 actuelle qui ne sont pas concernées par la transformation en avenue paysagère.

Cécile HUMBERT indique qu'elles deviendront des franges foncières, disponibles ultérieurement pour des aménagements urbains et paysagers.

Une intervenante note que la rue Saint-Antoine va être réouverte et demande si sa sortie se fera par la rue Pierre Jean de Béranger.

Cécile HUMBERT répond que oui et ajoute que les rues traversantes restant ouvertes, le report de la circulation à cet endroit devrait rester très local.

Une intervenante signale que l'autre côté de la rue Saint-Antoine est une impasse où se trouvent des habitations et souhaite savoir si des expropriations sont à prévoir, notamment pour les gens du voyage.

Cécile HUMBERT répond qu'aucune expropriation n'est prévue à cet endroit. Elle précise qu'actuellement, la rue Saint-Antoine est coupée par l'A186. Or, l'A186 étant démolie dans le cadre du projet, ses deux portions de part et d'autre de l'A186 vont pouvoir être connectées.

Un intervenant demande des précisions sur les accès de l'A3 au niveau du secteur de Romainville.

Cécile HUMBERT explique que les bretelles d'entrée de l'A3 ne seront pas fermées dans le cadre du projet, excepté quand le chantier l'exigera, pendant des périodes d'environ 15 jours à 3 mois successifs.

Une intervenante demande si cela est également le cas à Montreuil.

Cécile HUMBERT explique que oui, car le pont Branly reste ouvert et permet de reprendre les bretelles d'entrée et de sortie.

Un intervenant demande si cela sera toujours le cas à l'issue des travaux.

Cécile HUMBERT répond que oui, l'ensemble des bretelles resteront ouvertes mais seront légèrement réaménagées.

Un intervenant souhaite faire part de son mécontentement. Il note tout d'abord que les 350 millions d'euros de financement comprennent une grande part de requalification urbaine. Or, il estime que c'est avant tout un tramway qui est attendu. D'après lui, les 100 millions d'euros qui auraient pu être économisés dans la requalification urbaine auraient également pu servir à financer le projet dans sa totalité. Les 50 millions d'euros apportés par le Département de la Seine-Saint-Denis ont permis de faire démarrer les travaux, mais pas de manière assez convaincante.

Il ajoute qu'il n'est pas pertinent de faire un arrêt Rue de Rosny alors que le carrefour des Ruffins se trouve seulement à 600 mètres.

Enfin, il fait part de son souhait de voir le projet de prolongement réalisé dans sa totalité.

Cécile HUMBERT indique que tous les partenaires souhaitent également voir le projet advenir dans sa totalité.

Elle précise que les 350M€ permettent de financer le réaménagement des quais nécessaire pour les nouvelles rames, ainsi que les murs de soutènement, la construction d'un pont au-dessus de l'A3 et la requalification de l'A186

L'intervenant estime qu'il aurait fallu ne pas démolir l'ancien ouvrage au-dessus de l'A3. D'après lui, il s'agit du tramway le plus cher du monde avec un coût de 70 millions d'euros le kilomètre. En comparaison, le prolongement ouest du T1 coûte entre 20 et 25 millions d'euros le kilomètre.

Il ajoute que la fermeture de l'A186 va isoler le quartier du centre de Montreuil.

Cécile HUMBERT rappelle qu'à terme, l'avenue paysagère créée à l'endroit de l'A186 va relier les quartiers entre eux. Aucun quartier ne sera isolé, bien au contraire. De plus, même en phase travaux, les circulations seront maintenues.

Stéphane TROUSSEL estime qu'il n'est pas envisageable de raboter le projet et de ne pas faire de requalification. Le projet T1 Bobigny-Val de Fontenay est une réelle opportunité d'engager une mutation urbaine, en particulier à Montreuil où l'autoroute coupe la ville en deux. De

plus, la réduction du coût du projet n'induit pas forcément le déblocage plus rapide des financements.

Une intervenante habitant près de l'A186 regrette la fermeture de cette dernière. Elle souhaite savoir si les gens du voyage installés près de son habitation seront déplacés et à quel endroit.

Saïd HASSOUNI explique que la relocalisation concerne certaines familles de la communauté des gens du voyage habitant à l'endroit du futur Site de maintenance et de remisage (SMR). Leur relocalisation a été anticipée suffisamment tôt dans le projet. Il explique que les services du Département travaillent actuellement avec la Ville de Montreuil dans le cadre du Schéma départemental d'aire d'accueil des gens du voyage. Aussi, les familles seront relocalisées dans des terrains familiaux, des aires adaptées. Ce sont les familles elles-mêmes qui ont proposé cette solution. Leurs attentes et besoins ont été pris en compte. Elles ont exprimé le souhait de s'installer dans le quartier des Murs à Pêches.

Une intervenante demande comment seront gérés les travaux concomitants du métro 11.

Cécile HUMBERT explique que la maîtrise d'ouvrage travaille en collaboration avec la RATP. Aussi, un phasage des travaux est en cours pour conjuguer les deux chantiers. Il n'y aura donc pas d'impact supplémentaire pour les riverains grâce à la mise en place d'un espace partagé de travaux.

L'intervenante demande des précisions sur le devenir des parties de l'A186 qui ne sont pas concernées par la transformation en avenue paysagère.

Cécile HUMBERT indique que ces zones seront transformées en franges foncières qui pourront être réaménagées ultérieurement. Actuellement, aucune fonction n'a été attribuée à cette zone. La question est actuellement en cours d'étude.

Une intervenante signale de gros problèmes de propreté et de dépôts de déchets de grande ampleur dans la rue Saint-Antoine. Par ailleurs, elle demande à ce que des décharges gratuites pour les gravats soient mises à disposition.

Patrice BESSAC explique que la question des déchets représente un des enjeux de l'ouverture de la rue Saint-Antoine et plus largement du projet. Il ajoute qu'entre 2014 et aujourd'hui, la ville est passée de 280 points de décharge réguliers à 49. Ces derniers se trouvent pour la plupart dans la zone concernée par le futur tramway et seront réduits grâce au projet. Il signale par ailleurs qu'en parallèle des travaux du T1, la place des Ruffins sera également réaménagée.

Un intervenant, représentant de l'Association des gens du voyage de Montreuil, souhaite préciser que le dépôt des déchets n'est pas le fait des gens du voyage. Il conseille à la maîtrise d'ouvrage de ne pas reloger les gens du voyage de la même manière que ce qui a été fait à Rosny-sous-Bois où les pavillons construits ont été détruits par la suite. Il demande donc des précisions sur les aménagements prévus.

Patrice BESSAC explique les familles de gens du voyage sont présentes à Montreuil depuis un siècle. Aussi, la mairie de Montreuil et le Département de la Seine-Saint-Denis s'engagent à proposer des conditions de relogement conformes aux demandes des familles concernées.

Saïd HASSOUNI réaffirme l'orientation prise par la maîtrise d'ouvrage et la ville pour édifier des terrains familiaux. Il n'est pas envisagé de cumuler de l'habitat adapté et de l'habitat traditionnel.

Une intervenante s'inquiète de la circulation des bus pendant la phase travaux, notamment la ligne 102 dont la fréquentation va augmenter.

Éric FLAGES, RATP, explique que, les voies de circulations perpendiculaires à l'A186 restant ouvertes à la circulation, les bus continueront également d'y rouler. La circulation par alternat sera appliquée aux bus et les temps de parcours seront adaptés. Si la situation l'exige, la RATP se tournera vers Île-de-France Mobilités pour demander un déploiement des moyens supplémentaires.

Un intervenant, représentant de l'association « Paris en Selle », estime que la prise en compte du vélo dans le projet n'est pas satisfaisante et parfois dysfonctionnelle. Or, le vélo permettrait d'absorber une partie de la fréquentation du tramway qui est actuellement saturé. Il demande à la maîtrise d'ouvrage de retravailler la continuité des itinéraires cyclables.

Cécile HUMBERT indique que les nouvelles rames prévues par le projet auront une capacité d'accueil plus importante qu'actuellement. Par ailleurs, le Département prévoit de détailler son projet afin d'intégrer toutes les préconisations en matière de vélo.

Stéphane TROUSSEL confirme que les discussions se poursuivent pour mieux prendre en compte les ajustements et adaptations nécessaires à la pratique du vélo.

Un intervenant signale que les vibrations induites par les travaux vont causer une remontée des rats.

Patrice BESSAC note qu'il s'agit d'un réel problème à prendre en compte. Il indique que les mesures sont prises pour reboucher les interstices qui causent les remontées. Par ailleurs, le dispositif communal dédié à la propreté a été renforcé. 500 millions d'euros supplémentaires ont été ajoutés pour venir en renfort sur cette question sur les chantiers.

Une intervenante demande ce que va devenir la déchèterie actuelle.

Saïd HASSOUNI indique que la déchèterie est située sur le tracé du tramway et que la Ville de Montreuil travaille à sa relocalisation. Une étude est en cours.

Patrice BESSAC ajoute que la commune plaide pour obtenir un nombre de déchèterie adapté au territoire. En effet, il faudrait à minima deux déchèteries.

Une intervenante signale qu'actuellement, la descente aux arrêts de bus contraint les automobilistes à attendre que le bus reparte. Elle souhaite savoir s'il est possible de changer cela car, avec l'arrivée des travaux, les embouteillages risquent de croître.

Éric FLAGES, RATP, indique que le code de la route contrainte à ne pas dépasser le bus. La sécurité des piétons est prioritaire.

Un intervenant demande comment la maîtrise d'ouvrage interviendra pour réduire les nuisances sonores en cas de dépassement de seuil. Par ailleurs, il souhaite savoir ce que vont devenir l'espace de parking et l'espace de jardins ouvriers situés entre la rue Emile Bonfils et le rue des Pavillons.

Cécile HUMBERT explique que des simulations sont effectuées en amont de la phase travaux pour estimer les nuisances sonores et les mesures à prendre pour les réduire. En cas d'incident imprévu, un travail sera mené avec l'entreprise en charge des travaux pour mettre en place des mesures plus adaptées.

Concernant les espaces cités, le parking est public. Il est amené à disparaître au profit de la future plateforme du tramway. Les jardins ouvriers ne seront pas impactés.

Un intervenant souhaite savoir ce qu'il en est du projet de prolongement de la ligne 9 du métro.

Patrice BESSAC indique que le projet de prolongement de la ligne 9 est le prochain combat à mener.

Une intervenante souhaite savoir si des expropriations sont prévues rue d'Estienne d'Orves.

Saïd HASSOUNI indique qu'aucune expropriation n'est prévue autour de l'A186. Les seules acquisitions foncières ont lieu entre la rue des Ruffins, Victor Hugo et Fontenay-sous-Bois et quelques parcelles non bâties le long de l'A186.

Une intervenante demande si la maîtrise d'ouvrage est confiante sur le financement de la deuxième phase de travaux et souhaite savoir quand ces derniers commenceront et combien de temps ils dureront.

Stéphane TROUSSEL indique que la négociation du prochain CPER est en passe de commencer. Aussi, si tout se passe bien, les financements manquants interviendront suffisamment tôt pour qu'il n'y ait pas d'interruption des travaux.

Un intervenant souhaite savoir ce qu'il est prévu pour remplacer les places de stationnement supprimées par le projet.

Cécile HUMBERT indique que des concertations ont lieu, en lien avec la mairie de Montreuil, pour traiter cette question. Elles ont permis d'ajouter des places de stationnement pour compenser la suppression.

Saïd HASSOUNI ajoute que la maîtrise d'ouvrage a travaillé sur les espaces publics mais également au sein de la copropriété concernée pour créer le maximum de places de stationnement. Toutes les places n'ont toutefois pas pu être compensées.

Une intervenante, habitante du quartier des Ruffins, souhaite signaler des problèmes récurrents sur la ligne 301 et s'inquiète de leur évolution en phase travaux. Par ailleurs, elle demande si les lignes de bus 122, 302 et 127 seront maintenues après la mise en service du tramway.

Éric FLAGES, RATP, explique que les problèmes évoqués seront relayés au service compétent. Par ailleurs, il indique que les décisions sur le devenir des lignes relève d'Ile-de-France Mobilités. Le travail sur cette question a déjà été engagé et est toujours en cours. Toutefois, il est d'ores et déjà possible de dire que les lignes ne vont pas disparaître. Au contraire, il y aura soit du renforcement, soit des lignes supplémentaires.

Un intervenant souhaite savoir si le projet prévoit des livraisons intermédiaires avant la mise en service du prolongement du T1, notamment pour les pistes cyclables.

Cécile HUMBERT explique que les éléments de voirie, trottoir, pistes cyclables, seront livrés avant la mise en service du tramway.

Un intervenant s'inquiète de la capacité d'accueil du futur matériel roulant.

Matthieu RABOTEAU, RATP, explique que le futur matériel roulant sera de 33,5 mètres et 15% plus capacitaire.

Un intervenant signale que sur la ligne 127, l'arrêt Védrines n'est pas accessible aux Personnes à mobilité réduite.

Éric FLAGES, RATP, explique que pour qu'une ligne soit rendue accessible, il faut que 70% des arrêts soit rendus accessibles. Par ailleurs, c'est le gestionnaire de voirie qui prend ensuite en charge les travaux de mise en accessibilité.

Une intervenante souhaite savoir si les bus, à l'origine de pollution sonore, vont être renouvelés.

Éric FLAGES, RATP, fait part du projet Bus 2025 qui prévoit que 100% des bus soit rendus propres à l'horizon 2025.

Une intervenante demande des précisions sur la fermeture de l'A186 et le début des travaux et souhaite savoir où il est possible de consulter le planning des travaux. Elle demande également une information écrite de la part de la RATP concernant le devenir des lignes de bus. Au sujet des franges foncières, elle souhaite savoir si des équipements publics y seront aménagés (écoles, gymnases, etc.)

Cécile HUMBERT indique que l'accès l'A3 sera possible via le pont Branly pendant les travaux et après la mise en service du tramway. Cependant, elle fermera de manière ponctuelle quand les travaux l'exigeront. Le planning des travaux sera mis en ligne sur le site internet du projet.

Concernant le délai entre la fermeture de l'A186 et le début des travaux, elle explique que l'A186 ne peut pas être démolie telle quelle. Cela nécessite une phase de préparation du chantier (sécurité, remblaiement, installation d'une base-vie, etc.).

Sur la question des franges foncières, leur aménagement futur ne concerne pas le projet T1 Bobigny - Val de Fontenay. Toutefois, des études sont en cours pour prévoir ces aménagements en prenant en compte les besoins du territoire.

Saïd HASSOUNI ajoute qu'en effet, des études prospectives ont été menées. L'objectif est de créer de la ville sur ces franges foncières. La question des équipements a été abordée et les urbanistes ne prévoient pas d'y implanter seulement des logements.

4. Clôture de la réunion

Un agent municipal de la Ville de Montreuil remercie les participants et clôt la réunion.