

# Réunion publique T1 Bobigny – Val de Fontenay

## COMPTE RENDU

Théâtre des Bergeries – Noisy-le-Sec

20 juin 2019 / 19h-22h

- > Durée de la réunion : 3h
- > Nombre de participants : 200

### Déroulé de la réunion :

1. Ouverture de la réunion
  - Mot d'introduction de Laurent Rivoire, maire de Noisy-le-Sec
  - Mot d'introduction de Corinne Valls, vice-présidente du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis
2. Présentation du projet
  - Intervention d'Amélie Bourlieux, responsable d'opérations T1
3. Temps d'échanges
4. Conclusion

## 1. OUVERTURE DE LA REUNION

- **Mot d'introduction de Laurent Rivoire, maire de Noisy-le-Sec**

**Monsieur Laurent RIVOIRE** remercie Corinne Valls pour sa présence en tant que vice-présidente du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis ainsi que l'ensemble des personnes présentes en tribune et du public.

Monsieur Laurent RIVOIRE se félicite que les échanges menés avec Île-de-France Mobilités et le Département de la Seine-Saint-Denis avec l'apport technique d'Egis aient permis d'améliorer le projet T1 Bobigny- Val de Fontenay dans le sens d'une meilleure intégration urbaine et du respect de la vie des noiséens :

- piétonnisation de la rue Jean Jaurès avec suppression du muret de séparation du tramway
- Suppression du double sens boulevard Michelet grâce à un nouveau plan de circulation
- Réaménagement du pôle gare de Noisy
- Maintien de l'accessibilité de la rue Émile Zola
- Accessibilité pompiers à toutes les adresses

Il ajoute que l'économie faite à l'endroit du boulevard Michelet qui ne sera pas mis en double sens sera reportée sur d'autres voies de circulation.

Il explique qu'une problématique subsiste encore : celle du stationnement puisqu'environ 200 places de stationnement (chiffres non validés par le Conseil Départemental) vont disparaître dans le centre-ville. Un travail est en cours avec la Région Île-de-France sur un contrat d'aménagement régional permettant de construire un parking public de 200 places.

Il indique qu'un avant-projet modificatif sera présenté à la fin de l'année 2019.

Enfin, il met en avant le fait que le projet ne se résume pas seulement à un tramway mais à une modernisation complète du centre-ville, de la gare jusqu'à la place Jeanne d'Arc.

- **Mot d'introduction de Corinne Valls, vice-présidente du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis**

**Corinne VALLS** commence par excuser Stéphane Troussel, président du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, qu'elle représente.

Elle fait part de sa satisfaction à voir les travaux du projet démarrer.

Elle explique la difficulté à mener un tel projet du fait de la multitude d'acteurs concernés. En effet, le projet traverse de nombreuses villes et deux départements.

Elle rappelle également qu'une impasse financière a longtemps ralenti le projet avec un risque de perdre les financements Etat/Région prévus dans l'actuel Contrat de Plan. Aussi, le Département de la Seine-Saint-Denis a décidé d'apporter un financement supplémentaire de 50 millions d'euros en plus des 30 millions d'euros qu'il s'était déjà engagé à financer, en avance sur le prochain CPER (Contrat Plan État-Région).

Avec un total de 80 millions d'euros d'investissement, le projet du T1 Bobigny – Val de Fontenay devient le projet de transport auquel contribue le plus le Département de la Seine-Saint-Denis. Il s'agit d'un effort financier considérable. Toutefois, à terme, le prolongement du tramway à l'Est va transformer le territoire en le désenclavant, en permettant la disparition de véritables fractures urbaines et en permettant un réaménagement des espaces publics le long du tracé. Il permettra d'aller de Bobigny à Val de Fontenay en 35 minutes, d'assurer des correspondances avec des lignes de transport existantes...

Par ailleurs, la réalisation en deux tranches a pu susciter des interrogations quant à la réalisation complète in-fine du prolongement jusqu'à Val de Fontenay. Or, le prolongement du T1 ne prend tout son sens que s'il va jusqu'à Val de Fontenay.

Le protocole d'accord de fin 2018 entre tous les financeurs (l'État, la Région Île-de-France, les Départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) est toutefois clair sur ce point en précisant que ceux-ci réaffirment leur engagement en faveur de l'intégralité du prolongement du T1 à l'Est dont le lancement doit intervenir au plus tôt. Ainsi, l'objectif est que la deuxième tranche de travaux se fasse dans la continuité de la première.

Corinne VALLS remercie l'équipe du projet pour son travail et son investissement.

## 2. PRESENTATION DU PROJET

- **Intervention d'Amélie Bourlieux, responsable d'opérations T1**

### LE TRAMWAY T1 BOBIGNY – VAL DE FONTENAY

Le projet s'étend de la station Bobigny – Pablo Picasso jusqu'à Val de Fontenay. La portion entre Bobigny – Pablo Picasso et Gare RER – Noisy-le-Sec est déjà existante. Dans le cadre du projet, ses stations feront l'objet d'un réaménagement. Le site de maintenance et de remisage (SMR) sera construit à Montreuil, au niveau de la station Rue de Rosny.

Le T1 Est 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 les aménagements de voirie (insertion urbaine),
- de la RATP, en charge du système de transport (quais, stations, rails, alimentation électrique, 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 traverse donc 6 communes. Il 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 tramway aura une fréquence de 4 à 6 minutes, il représente un mode de transport régulier et permet de connecter les villes entre elles.

Le parcours entre Bobigny et Val de Fontenay se fera en 35 minutes. Il faudra 8 minutes pour aller de la gare de Noisy-le-Sec à Place Carnot (Romainville).

La première tranche de financement approuvé 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 entre Bobigny et Noisy-le-Sec et le prolongement 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, le protocole de financement a été approuvé, ce qui a permis le lancement des travaux qui concernent l'A186 et l'A3 dès juin 2019. A partir de mi-2020, les travaux relatifs aux murs de soutènement rue Anatole France pourront débuter. Début 2021 auront lieu les travaux d'insertion urbaine et du système de transport du tramway.

La fin des travaux est prévue pour fin 2023. Les essais en amont de la mise en service devraient intervenir courant 2024.

## LE PLANNING PRÉVISIONNEL À NOISY-LE-SEC

Si on zoome sur les travaux prévus à Noisy-le-Sec :

- Dès le mois de juin 2019 : les travaux concessionnaires ont lieu rue Anatole France et rue Jean Jaurès. Concernant la rue Jean Jaurès, les travaux concessionnaires dureront environ 18 mois.
- En 2020 auront lieu les travaux de construction des murs de soutènement rue Anatole France.
- Puis à partir de 2021 se dérouleront les travaux d'insertion du tramway.

## LES AMENAGEMENTS A NOISY-LE-SEC

Sur le tronçon existant du tramway, les quais et stations vont être restructurés pour pouvoir accueillir le nouveau matériel roulant.

Le projet prévoit une requalification de l'avenue Gallieni. A terme, on y trouvera une voie de circulation automobile, le tramway et une piste cyclable. En effet, toutes les barrières seront retirées afin de disposer d'un espace plus large.

Ensuite, le tramway sera en interconnexion avec le pôle gare de Noisy-le-Sec.

La rue Jean Jaurès deviendra une aire piétonne à partir de la rue de l'Union. Le tramway passera au centre de la rue. Toutefois, les riverains et commerçants conserveront leur accès garage et livraison. Du coup, les trottoirs disparaissent dans cette aire piétonne. A noter que le marché est conservé.

Le tramway rejoindra ensuite Romainville et la place Carnot en empruntant la rue Anatole France.

## LE PLAN LOCAL DE CIRCULATION

Compte-tenu de la fermeture de la rue Jean Jaurès à la circulation routière (sauf riverains et commerçants), des itinéraires de substitution ont été travaillés.

Pour aller de la gare à la mairie, il sera possible de passer par la rue de la gare, l'avenue de Verdun puis la rue des bergeries pour ensuite déboucher sur la rue Paul Vaillant-Couturier.

Pour faire le chemin inverse, il faudra prendre le boulevard Michelet puis le boulevard de la République, comme actuellement.

Afin que la rue Jaurès soit toujours traversante, le sens de circulation de l'avenue Clémenceau a été inversé pour permettre de rejoindre le boulevard Gambetta. Le sens de circulation est le même pour la rue Henri Barbusse.

En ce qui concerne les rues Carnot et Saint-Jean, leur sens de circulation est inverse. Ce qui permet de traverser la rue Jean Jaurès dans les deux sens. A noter que la rue de Carnot est en partie mise en double sens pour que les personnes qui souhaitent sortir de la rue François Cochu puissent rejoindre le boulevard Michelet.

Cette modification du plan de circulation entraîne des aménagements, notamment sur certains carrefours afin de les sécuriser :

- Au niveau de la rue de la gare et de la rue Marc Sangnier
- Au niveau de la rue Clémenceau
- Au niveau de la rue de Saint-Denis
- Au niveau de l'arrivée de la rue des bergeries sur la rue Paul Vaillant-Couturier
- Au niveau de l'école Carnot

En ce qui concerne la rue Anatole France, la configuration est différente. La voie de tramway passera au centre de la rue. De chaque côté du tramway se trouvera une voie de circulation automobile. Dans le sens montant, une piste cyclable longera la voirie. Dans le sens descendant, les cyclistes emprunteront la voie de circulation.

La rue Émile Zola restera ouverte et débouchera sur la rue Anatole France.

La rue Anatole France doit être élargie pour accepter l'ensemble du trafic (tramway, véhicules, cyclistes, piétons). Aussi des murs de soutènement vont être construits pour consolider les différences de niveau.

## LES ACQUISITIONS FONCIERES

Au total à Noisy-le-Sec, 70 biens sont impactés dont 32 ont déjà été acquis. Ses acquisitions permettront d'élargir la rue Anatole France. Dans la mesure du possible, les acquisitions se font à l'amiable. Si nécessaire, les services du Département peuvent avoir recours à la voie judiciaire.



## ZOOM SUR LE DEVOIEMENT DES RESEAUX

Sur la rue Jean Jaurès, le Département de la Seine-Saint-Denis a souhaité coordonner les travaux de dévoiement (GRDF, Orange, ..). Cependant, deux concessionnaires dont les travaux sont importants et spécifiques opéreront seuls dès le mois de juillet :

- Travaux d'assainissement (6 semaines)
- Travaux de distribution d'eau (18 semaines)

Les autres concessionnaires (orange, free, etc.) travailleront sous l'égide du Département.

Les travaux de dévoiement dureront 24 mois et seront menés par phases :

- Enlèvement de la bande de pavés des trottoirs côté impair de la rue. Les parties pavées du trottoir étant au centre, le passage des piétons sera maintenu.
- Traversée des réseaux concessionnaires en demi-chaussée de manière à toujours conserver une file de circulation.
- Aménagement d'arrêts de bus provisoires car ceux-ci rouleront provisoirement dans la file de circulation générale.
- Mise en place d'un balisage commun par le Département côté impair de la rue.
- Suppression du terre-plein central et des îlots et mise en place d'un stationnement provisoire.
- Enlèvement de la bande de pavés des trottoirs côté pair de la rue. Les parties pavées du trottoir étant au centre, le passage des piétons sera maintenu.
- Basculement du balisage et de l'opération côté pair de la rue.

## INFORMATION ET COMMUNICATION

**Amélie BOURLIEUX** indique que les travaux s'accompagneront d'un dispositif de communication déployé via :

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

Elle ajoute qu'une commission de règlement amiable va être mise en place, notamment à destination des commerçants dans le cas où les travaux impacteraient leur activité. Elle vise à faciliter le règlement des préjudices à l'amiable afin d'éviter les procédures judiciaires.

Mise en place à l'initiative des maîtres d'ouvrage, elle sera effective dès 2020. Elle sera présidée par un magistrat du Tribunal administratif de Cergy Pontoise et composée de membres à voix

délibérative (Département de la Seine-Saint-Denis, RATP, Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Seine-Saint-Denis / Chambre des métiers, URSSAF, Ordre des experts comptables) et de membres à voix consultative (communes concernées, services fiscaux).

Un riverain (commerçant ou industriel) peut saisir la commission dès trois mois après le début des travaux. La commission instruit ensuite le dossier et propose une indemnisation (ou non) au riverain. Une fois informé, s'il est d'accord, il se tourne vers les maîtres d'ouvrage pour procéder à la transaction. Si ce n'est pas le cas, le contentieux va au Tribunal administratif. L'objectif fixé est une procédure de 6 mois. A priori, la commission se réunira tous les deux mois. Toutefois, en fonction du nombre de dossiers déposés, la fréquence sera adaptée.

Par ailleurs, des réunions spécifiques sur la commission seront organisées pour informer les personnes concernées de la démarche à suivre.

### 3. TEMPS D'ÉCHANGES

*Laurent RIVOIRE, Corinne VALLS, Pascale LABBÉ (conseillère départementale), Matthieu RABOTEAU (RATP) ainsi que l'équipe projet du T1 sont présents en tribune.*

**Jean-Luc SIMON, président de TramNon**, souhaite revenir sur l'opposition de l'association au projet. Il estime que, compte-tenu de la situation budgétaire du Département, le financement du prolongement du T1 vers l'Est serait mieux alloué à d'autres sujets, plus prioritaires. Il ajoute que le coût du tramway T1 au kilomètre est le tramway le plus cher d'Europe. Il se demande pourquoi la priorité a été donnée au T1 alors que le système de transport francilien connaît de grandes difficultés. De plus, certains projets sont mis en suspens, tels que le T Zen 3, le prolongement du T11 jusqu'à Noisy-le-Sec, le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay. En dépit de tout cela, seule une partie du projet est actuellement financée.

Par ailleurs, il revient sur les positions passées de Laurent RIVOIRE, maire de Noisy-le-Sec, à l'encontre du projet. A l'appui de ses propos, il cite des déclarations passées de ce dernier. Il note qu'il n'est plus question d'une alimentation électrique en sous-sol et que 200 arbres vont être abattus à Noisy-le-Sec. Il estime que le fait que la rue Émile Zola ne soit pas en impasse est une bonne chose mais souhaite souligner que la question de la suppression des 200 places de stationnement n'est pas résolue.

Enfin, il signale que la ligne sera interrompue à l'arrêt Bobigny – Pablo Picasso où les usagers devront donc descendre pour changer de rames et continuer leur trajet.

**Corinne VALLS** explique que le budget du Département n'est, en effet, pas aisé. Des financements sont déployés depuis plusieurs années les projets concernant les écoles, crèches, piscines, la voirie. En parallèle, le Département dispose de financement pour les transports. Plus précisément, elle indique que le budget est de deux types : investissement et fonctionnement dans lequel sont inscrites toutes les aides sociales. Or, le projet est assumé par la partie investissement.



Elle rappelle les changements très positifs apportés par le tramway dans de nombreuses villes. Comme l'a également souligné Monsieur Rivoire, l'arrivée du tramway va redynamiser le centre-ville et sera bénéfique. Selon elle, les commerçants y trouveront une satisfaction.

**Laurent RIVOIRE** rappelle que le projet est acté. Il précise que la mairie de Noisy-le-Sec n'a jamais signé d'arrêté avant la confirmation de son financement. Le préfet s'est substitué à l'autorité du maire pour ce faire. Il s'agit maintenant de prendre acte de la situation et d'utiliser le tramway pour améliorer les choses. Les problématiques soulevées par le passé ont été résolues par le travail des cabinets d'étude.

Le problème de la pollution a été résolu par la suppression de la circulation autoroutière rue Jean Jaurès. Par ailleurs, le muret central de la rue Jean Jaurès étant supprimé, les pompiers pourront intervenir à toutes les adresses. Les sens de circulation autour de la rue Jean Jaurès ont également fait l'objet d'un travail important. Reste le problème des 200 places de stationnement qui vont être supprimées. Il signale qu'un projet va être envoyé à la Région Île-de-France pour obtenir des subventions afin de construire un parking d'environ 300 places.

**Corinne BORD, conseillère régionale**, se demande comment sera organisé le passage du tramway et de quelle manière il constituera une amélioration de l'existant. Elle souhaite savoir si la plateforme du tramway sera végétalisée rue Gallieni et rue Anatole France. Par ailleurs, elle demande ce qu'il en sera de la piste cyclable rue Jean Jaurès et rue Anatole France. De plus, elle interroge l'installation de l'alimentation électrique aérienne du tramway pour savoir de quelle manière elle sera installée, notamment aux endroits les plus étroits. Par ailleurs, elle souhaite que les informations sur les travaux soient communiquées aux riverains en amont du début des travaux.

Elle évoque également l'association des citoyens aux travaux et émet l'idée de la création d'un comité citoyen. Enfin, elle souscrit à l'idée de dynamiser le centre-ville et de faire de la rue Jean Jaurès une rue vivante et commerçante.

**Amélie BOURLIEUX** explique que dans la mesure du possible, la plateforme du tramway sera végétalisée. Elle ne le sera donc pas partout. En effet, à Gallieni, le projet ne prévoit pas de refaire les voies du tramway. En revanche, des arbres y seront plantés. A Anatole France, l'alignement d'arbres sera conservé et prolongé. De plus, au niveau de la rue Émile Zola, une placette arborée sera créée.

Elle indique que dans la rue Jean Jaurès les vélos seront libres de circulation, au même titre que les piétons. Toutefois, ils devront rouler au pas car le piéton reste prioritaire. A noter par ailleurs que la vitesse du tramway sera également réduite rue Jean Jaurès.

**Amélie BOURLIEUX** ajoute que, compte tenu, du fait qu'il s'agit d'un prolongement de tramway, le système d'alimentation du tronçon existant est le même.

**Jérôme BETTOCHI, RATP**, ajoute que différents systèmes d'alimentation existent en effet sur les différents réseaux de transport en province et à l'étranger. En Île-de-France, c'est un

effet réseau qui est recherché entre les différentes lignes de tramway. Par ailleurs, les stratégies industrielles, qui ont prévalu à ce choix, intègrent notamment la problématique de la densité de fréquentation francilienne.

Concernant l'information aux riverains lors des travaux, **Amélie BOURLIEUX** rappelle que les flash information seront distribués aux riverains et commerçants pour les informer des travaux à venir. Par ailleurs, des agents de proximité se trouveront sur place pour répondre aux questions des riverains. Ils serviront d'intermédiaire entre l'équipe du projet et les riverains. De plus, elle signale l'existence d'une boîte mail dédiée au projet<sup>1</sup>.

**Corinne VALLS** fait part de son expérience mitigée concernant l'éventuelle mise en place d'un comité citoyen pour suivre les travaux. Comme cela s'est fait sur le prolongement de la ligne 11, elle propose l'organisation régulière de réunions d'information sur les travaux, à chaque nouvelle étape.

**Une intervenante**, habitant du côté impair de la rue Jean Jaurès, souhaite savoir s'il sera toujours possible d'entrer et sortir de chez elle en voiture lorsque le balisage sera posé.

**Amélie BOURLIEUX** explique que l'accès aux habitations des riverains sera maintenu en permanence. Même quand le balisage sera posé, les entrées véhicules seront maintenues par la pose de plaques métalliques au sol.

**Un intervenant**, riverain, signale que la mise en double sens de la rue Carnot ne lui semble pas possible compte tenu de sa largeur. En effet, elle lui paraît trop étroite pour accueillir les camions de livraison et les voitures simultanément. Il suggère donc de laisser la rue Carnot en sens unique afin de régler le problème du passage François Cochu. De plus, il signale que la taille des camions de livraison circulant actuellement n'est pas adaptée à la taille de la rue ni à l'urbanisme. Afin d'optimiser la rue, il suggère de limiter le nombre de camions, jugés disproportionnés, qui livrent Auchan. Il affirme que ces derniers, au tournant de la rue Jean Jaurès, empruntent la voix de bus, et qu'avec la mise en double sens, les problèmes s'accroîtront.

Il remarque également l'absence d'optimisation du parking Noisy le Sec Habitat. En effet, il signale que sur les 80 places prévues, les trois-quarts sont inoccupés. Il suggère que les riverains acquièrent des places de parkings qui permettront de pallier le problème de stationnement.

**Amélie BOURLIEUX** explique qu'il semble plus pratique de mettre la rue Carnot en double sens afin que les riverains y rentrent directement et évitent un grand tour. Toutefois, une vérification sera faite par rapport au gabarit de la voie et sa capacité à recevoir un double sens.

<sup>1</sup> [t1vdf@seinesaintdenis.fr](mailto:t1vdf@seinesaintdenis.fr)

**Laurent RIVOIRE** rappelle qu'Est Ensemble détient la compétence du plan local de déplacement et qu'ils étudient actuellement la suppression des gros camions dans les centre-ville. Ils travaillent également avec Corine Valls sur un lieu de logistique où il serait possible d'emmener les gros camions qui mettront ensuite leurs marchandises dans des plus petits camions pour le service de proximité, qu'il appelle les « camions du dernier kilomètre ». Les livraisons seront également limitées au matin.

**Une intervenante** évoque les 1 000 mètres carrés rue Émile Zola appartenant à la mairie de Noisy-le-Sec. Elle souhaite savoir si un projet immobilier va y voir le jour.

**Une intervenante** souhaite connaître les raisons pour lesquelles les maîtres d'ouvrages n'ont pas fait le choix d'un tramway sur pneu. Elle estime que ce dernier aurait engendré beaucoup moins de nuisances sonores. Elle demande si une étude a été menée à ce sujet.

**Matthieu RABOTEAU, RATP** rappelle que les industriels ont fait évoluer les techniques et les matériels, avec des exigences sonores très strictes.

Il explique qu'un système anti-crissement sera intégré au matériel, à partir d'un système de graissage mis en place au moment des courbes.

**Corinne VALLS** rappelle que les inquiétudes des participants concernant les nuisances sonores sont légitimes mais qu'avec le nouveau matériel roulant, les niveaux sonores ont été largement travaillés.

**Un intervenant** revient sur des éléments concernant l'alimentation électrique qui lui paraissent encore vagues. Il évoque le fait qu'actuellement, sur les parties du tram déjà existantes, le câble central se situe à une distance assez grande des fenêtres des riverains, ce qui permet la diminution des nuisances. Il s'inquiète donc du prolongement du tramway et souhaite savoir où le câble central va être installé, en particulier dans la rue Jean Jaurès. Il demande également l'impact que cela aura en termes de nuisances sonores.

**Matthieu RABOTEAU, RATP** informe que les réglementations concernant les caténaires et la proximité avec les immeubles sont très strictes. Il affirme que ces câbles n'apportent aucune nuisance sonore. La distance minimale étant de 3 mètres, il n'y a pas lieu de s'inquiéter concernant la proximité avec les habitations puisque les normes sont totalement respectées.

**Un intervenant**, habitant rue Anatole France exprime plusieurs interrogations. Il souhaite comprendre pour quelles raisons il est impossible de mettre en place un réseau de distribution électrique par le sol. Il donne l'exemple de villes qui l'ont réalisé telles que Bordeaux et affirme que cette technique évite les perturbations magnétiques importantes émises par les caténaires.

Il aborde également le sujet des vibrations et souhaite savoir si des travaux anti-vibrations ainsi que d'éventuelles études budgétaires les concernant sont prévus. Il revient aussi sur les stationnements

en rappelant que le parc situé derrière l'église est de plus en plus saturé et qu'il est difficile d'y trouver un stationnement.

Enfin, il souhaite connaître l'avenir des arbres situés rue Anatole France.

**La RATP**, rappelle que le T1 qui traverse la Seine-Saint-Denis est aérien avec des lignes d'alimentation électriques, parfois accrochées directement aux façades des immeubles, comme cela est le cas à la Courneuve.

**Amélie BOURLIEUX** précise qu'il n'y aura pas d'interruption à Bobigny donc il est obligatoire de mettre en place le même système.

**Un intervenant** rappelle que le projet de tramway est une affaire importante pour toutes et tous et que les citoyens ont le droit à la parole. Il suggère la mise en place d'un Comité de suivi qui permettrait aux citoyens de s'exprimer et d'avoir un suivi sur les travaux qui seront conséquents.

Il souhaite savoir si un accompagnement à destination des résidents de la rue Jean Jaurès va être pensé en termes protection sonore des habitations : il évoque le double ou triple vitrage. Il invite à ne pas négliger cet aspect car cela permettra en partie l'acceptation du projet.

Il rappelle également que le prolongement du tramway doit s'insérer dans le paysage urbain, et que cela nécessite un travail en termes de filerie, notamment à partir d'une alimentation par le sol par exemple. Il revient alors sur ce type d'alimentation afin de connaître les raisons pour lesquelles il est impossible de le mettre en place à Noisy-le-Sec. Il estime que les habitants bénéficient d'un tramway « au rabais » et que cela est inacceptable. Il invite les participants à se mobiliser à ses côtés.

Il revient également sur la nécessité de réguler le passage des voitures rue Jean Jaurès.

**La RATP** réfute le propos selon lequel le futur tramway serait un tramway au rabais : les usagers du nouveau T1 bénéficieront d'un matériel neuf, aux dernières normes de sécurité, et de confort.

**Patrick Lascoux, Conseiller municipal à Noisy-le-Sec**, revient sur le Comité de suivi et informe qu'il a présenté un vœu au conseil municipal pour la création d'un comité citoyen, mais que cela lui a été refusé.

Il exprime ses inquiétudes sur le projet concernant la durée des travaux sur la rue Jean Jaurès. Il évoque le fait qu'à une époque, il avait été présenté des solutions techniques qui permettaient de réduire le temps des travaux, notamment à partir de la pose de plaques préformées permettant d'emmener la plateforme en plusieurs tronçons, et réduisant considérablement la durée des travaux.

Il rappelle que la végétalisation le préoccupe et souhaite savoir ce qui est prévu la concernant.

Il s'étonne de l'absence d'Île-de-France Mobilités qu'il interprète comme un désengagement.

**Amélie BOURLIEUX** rappelle que les travaux seront phasés et que la rue entière ne sera pas en travaux pendant les 18 mois. Les travaux sont phasés afin de permettre des circulations traversantes.

Elle informe que 500 nouveaux arbres sont prévus sur l'ensemble du tracé, notamment sur la rue Gallieni.

**Laurent RIVOIRE** ajoute qu'au départ, les travaux présentés étaient prévus en 4 phases avec fermeture de la rue, mais que finalement, cela va se faire par demi-chaussée pour éviter que la circulation ne soit interrompue.

**Corinne Valls** rappelle que le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités est bien mobilisé sur cette opération dans son rôle d'organisateur des transports publics. C'est sous son égide que le protocole d'accord a pu aboutir.

**Amélie BOURLIEUX** ajoute que le Département et la RATP sont les aménageurs des infrastructures du T1 et qu'Île-de-France Mobilités acquière le matériel roulant.

**Une intervenante** souhaite revenir sur la question du marché afin de savoir ce qu'il est prévu pour les commerçants et leurs livraisons, ainsi que pour les camions de collecte de déchets. Elle demande s'il est possible de fermer la rue Adrien Damoiselet les jours de marchés.

Concernant la rue Émile Zola, elle souhaite connaître la hauteur du mur afin de savoir si une végétalisation de celui-ci est possible.

Elle revient également sur la Commission de Règlement Amiable afin de savoir si les commerçants du marché peuvent en bénéficier.

**Amélie BOURLIEUX** affirme que les commerçants du marché pourront saisir le Comité de Règlement Amiable. Le marché ne sera pas fermé, même pendant les travaux. La rue Adrien Damoiselet doit obligatoirement être ouverte afin de permettre aux riverains de sortir de chez eux.

Les murs de soutènement de la rue Émile Zola feront entre 3 et 7 mètres. Elle explique que les murs ne seront pas végétalisés car cela implique un arrosage impossible à réaliser sur la voirie publique. En revanche, il y aura des arbres d'alignement, et une petite placette végétalisée au niveau de la rue Émile Zola.

**Corinne VALLS** affirme que le mur végétalisé a été étudié mais pour ce faire, il aurait fallu élargir les murs pour pouvoir supporter cette surcharge végétale, et donc réduire une partie de la rue.

**Jean Paul Lefebvre, Conseiller Municipal, président du groupe Agir pour tous les noiséens,** revient sur l'aménagement urbain de la rue Gallieni, de la gare, de la rue Jean Jaurès et d'Anatole France. Il



rappelle la nature départementale des routes et rappelle qu'elles sont à la charge du département. Il exprime son désarroi face aux aménagements rudimentaires et laissés sans entretien du premier prolongement de Bobigny à la Gare de Noisy. Il insiste pour que le département fasse un effort budgétaire afin que le centre-ville de Noisy bénéficie d'aménagements de qualité.

Il revient sur le passage de la gare car la connexion est pour lui problématique puisque emprunter par de nombreuses personnes.

Concernant le marché, il souhaite des réponses face aux travaux, mais également par rapport à la période de fonctionnement normal du tramway puisque son passage aura des contraintes.

Enfin, concernant le suivi des travaux, il informe de l'existence d'instances telles que les conseils de quartiers. Il serait donc pertinent d'associer ces conseils aux travaux. Il suggère de mettre en place un dispositif régulier afin d'apporter des réponses aux habitants.

**Laurent RIVOIRE** affirme que sur le pôle gare, les deux voies de tramway vont être déplacées coté gare afin d'éviter les traversées entre le tramway et la gare. Il précise que les deux voies de circulation seront côté pharmacie et l'ex BNP.

**Une intervenante** veut bien croire à la diminution des nuisances sonores grâce aux nouvelles technologies mais fait part de l'existence de chapes anti-vibratiles dont les riverains doivent être informés. Elle demande si ces chapes vont être mises en place sur la rue Jean Jaurès. Par ailleurs, elle souhaite que la qualité de la chaussée soit travaillée.

Enfin, elle souligne le fait que la pollution rue Jean Jaurès sera moindre, mais cela ne sera pas le cas pour les rues adjacentes.

**La RATP** explique que dans les passages en centre-ville, il y a un revêtement spécifique qui permet de diminuer les nuisances. Cela fait par ailleurs partie du cahier des charges.

**Un intervenant, riverain**, rappelle que le tracé du tramway devait initialement passer dans un sens par le boulevard Michelet et le retour par la rue Jaurès, et affirme que cela aurait posé beaucoup moins de problèmes.

Il affirme que la concertation est utile et fait avancer les choses. Il suggère de mettre en place des comités de ligne, afin de travailler ensemble.

Il souhaite également connaître l'avenir des bus 505 et 545.

Il suggère de développer une concertation entre RATP, Mairie et Département afin de réfléchir à développer des mini-bus qui desservent les quartiers et le centre-ville afin que les riverains ne prennent plus la voiture. Cela passerait aussi par une tarification plus intéressante du Pass Navigo.

Enfin, il souhaite une négociation sur le parking de la gare avec la Région afin qu'il y ait la possibilité pour les riverains d'y stationner gratuitement le soir, de 17h à 22h par exemple pour faire leurs courses en centre-ville.

**La RATP** indique que ses services sont actuellement en train de mener des études concernant les bus. En effet, Île-de-France Mobilités leur demande d'étudier la



restructuration des bus, en cohérence avec la mise en service du tramway, afin que cela soit le plus efficace possible.

**Une intervenante** félicite l'organisation de la réunion. Elle souhaite comprendre la manière dont la suite va se dérouler afin que toutes les voix soient entendues.

Elle revient sur la mise en double sens de la rue Carnot et affirme qu'il faut revoir la question de l'accessibilité. Elle insiste sur le mauvais entretien de la rue et de son inaccessibilité. Elle souhaite donc un maintien de la rue à sens unique, et une amélioration de l'accès piéton.

**Pascale LABBÉ** propose que les services du département se rendent dans la rue Carnot afin de mieux se rendre compte des difficultés que les riverains rencontrent.

**Une intervenante** exprime son contentement face au prolongement de la ligne de tram. Elle revient sur l'accessibilité des fauteuils roulants, et rappelle que le tramway est un des seuls moyens de transports accessible directement aux fauteuils roulants, aux poussettes etc. Elle pose en revanche la question de la saturation interne du tramway.

**Un intervenant, représentant de TramNon**, rappelle que la station Carrefour de la Vierge était initialement inaccessible aux handicapés. Il souhaite savoir si cela est toujours le cas. Il rappelle son opposition au projet.

**Laurent RIVOIRE** affirme que globalement, le projet de tramway répond aux problématiques relevées : la sécurité, l'accessibilité de la station de la Vierge, la rue Emile Zola ouverte, etc.

**Corinne Valls** rappelle que le prolongement du tramway à l'est entre Noisy le Sec et Val de Fontenay était extrêmement important pour plusieurs raisons : non seulement pour desservir l'ensemble des territoires traversés, mais aussi pour permettre de modifier l'ensemble du matériel roulant sur l'ensemble de la ligne.

**Une intervenante** rappelle que la mairie souhaite transformer le centre-ville en rues piétonnes, mais se demande si la rue qui se trouve derrière le théâtre et qui donne sur la rue Saint-Denis va l'être aussi. Elle s'interroge également sur l'avenir du parking à proximité du théâtre.

**Un intervenant** revient sur la question du Comité de suivi en mettant en avant l'expertise d'usage des habitants qui pratiquent leur quartier quotidiennement, et appui la demande de mise en place de ce Comité.

Il suggère également l'organisation de balades urbaines afin de voir la manière dont il est possible d'aménager l'environnement et d'améliorer le quotidien des habitants.

**Corinne Valls** explique que le langage en Comité de Suivi de travaux est un langage de technicien, qui peut heurter les autres participants, et poser des problèmes d'incompréhension. Elle laisse cependant la possibilité d'organiser des balades urbaines, et pense que cela serait en effet utile.

**Amélie BOURLIEUX** évoque de possibles réunions avec le département, l'organisation d'une deuxième réunion à la deuxième étape des travaux, ainsi qu'une nouvelle réunion avant la réalisation des gros travaux afin d'informer les habitants.

Elle rappelle qu'il existe un espace, sur le site internet<sup>2</sup>, à partir de laquelle les riverains et commerçants peuvent faire part de leurs doléances ou nuisances engendrées par les travaux, ainsi que la mise à jour des plans au fur et à mesure de l'avancée des travaux.

#### 4. Clôture de la réunion

**Laurent RIVOIRE** remercie le public et la tribune pour la qualité des échanges et le climat de la réunion. Il remercie les services du Département et Corinne Valls d'avoir été présents pour répondre aux questions et informe de la forte mobilisation de l'équipe municipale pour faire remonter les potentielles nuisances sur le chantier.

**Corinne VALLS** exprime la nécessité et la satisfaction de ce temps d'échanges qui a permis de répondre aux nombreuses interrogations. Elle souhaite qu'il y ait d'autres temps d'échanges au fur et à mesure de l'avancée des travaux et des réalisations.

<sup>2</sup> <http://www.t1bobigny-valdefontenay.fr/contact/>