



PROLONGEMENT

Saint-Denis Porte de Paris > Paris Gare Rosa Parks

Participez à l'enquête publique unique portant sur le prolongement Sud du tram T8 du 21 mai au 25 juin 2024 !



DOSSIER D'INFORMATION - Mai 2024

Retrouvez l'ensemble des informations sur le projet et l'enquête publique en scannant le QR Code ci-contre.

Rendez-vous sur <https://www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm>



Le prolongement du tram T8 vers le Sud

Le projet d'extension du tram T8, porté par Île-de-France Mobilités (IDFM), vient prolonger le tramway existant vers le Sud, créant 10 nouvelles stations sur 5,5 km entre l'actuel terminus de Saint-Denis - Porte de Paris et la gare RER de Paris - Rosa Parks. Il doit traverser les communes de Saint-Denis, d'Aubervilliers et les 18^e et 19^e arrondissements de Paris.

L'exploitation de la ligne du tramway T8 prolongée nécessite par ailleurs une augmentation du matériel roulant, demandant l'extension et l'adaptation du site de maintenance et de remisage (SMR) situé à Villetaneuse. Le projet prévoit un tram toutes les 4 minutes en heure de pointe, 5 nouvelles correspondances avec les grandes lignes de transport collectif métro et RER et un tramway, un maillage efficace avec les services de bus et des aménagements cyclables et piétons qualitatifs et sécurisés.



Les objectifs du projet

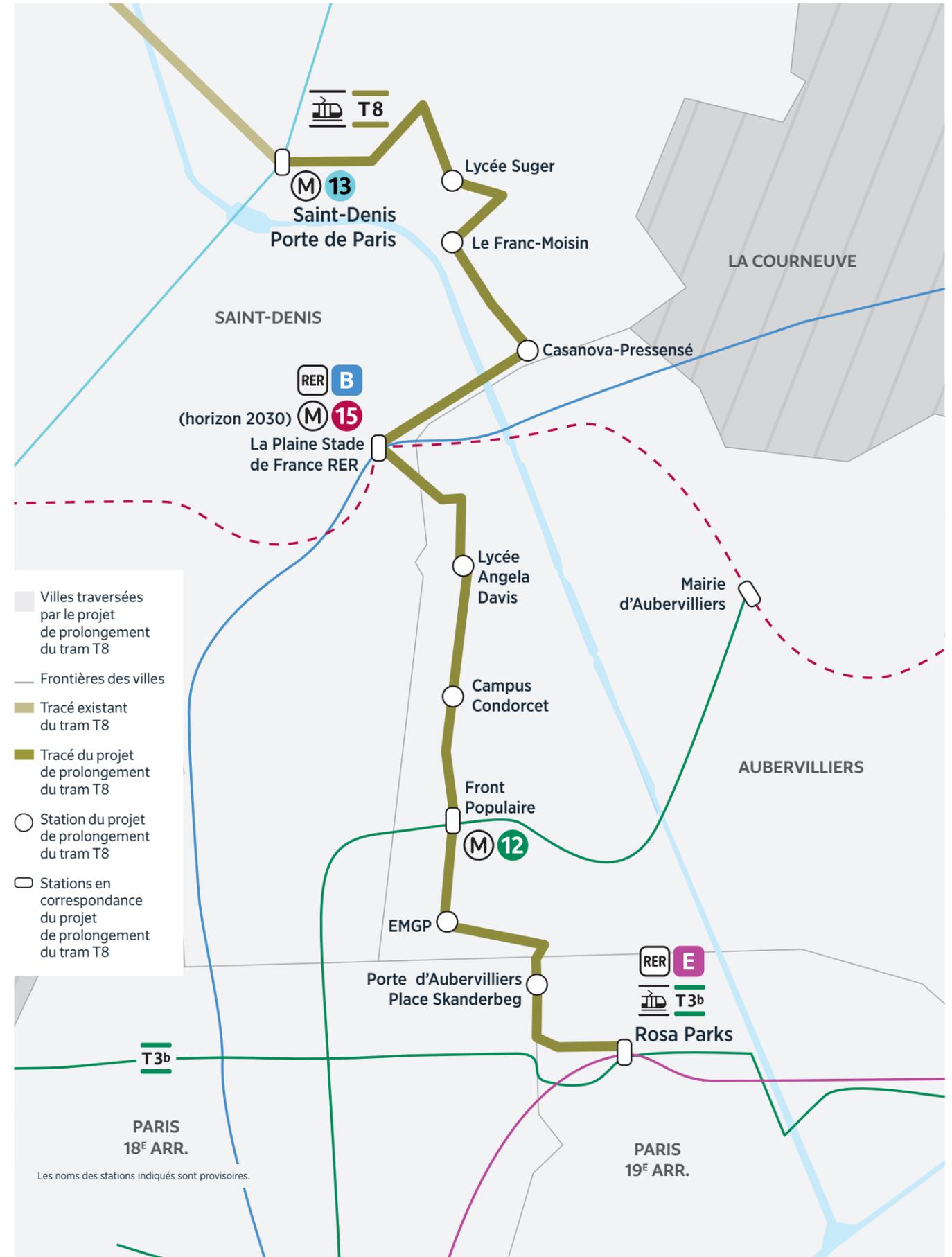
- **Faciliter les déplacements en transports collectifs** sur le territoire et assurer des correspondances efficaces avec les modes lourds (métros, RER)
- **Renforcer l'attractivité** et accompagner le développement d'un territoire en mutation
- **Améliorer la qualité de vie en ville** et contribuer à la progression des modes actifs (marche et vélo)

Le projet en chiffres



De nouvelles correspondances

En plus de la correspondance avec la ligne 13, le prolongement du tram T8 vers le Sud permet des connexions avec les RER B et E et les lignes de métro 12 (à Front Populaire) et prochainement 15 (à La Plaine - Stade de France) et le tram T3b. Ces nouvelles correspondances conforteront les pôles d'échanges et les aménagements urbains d'intermodalité amélioreront la qualité des parcours des voyageurs.



Les impacts du projet

Ce que le prolongement du tram T8 va changer

La réalisation et la mise en service du prolongement du tram T8 génèrent des effets directs ou indirects, temporaires ou permanents, à court, moyen ou long terme sur l'environnement dans lequel il s'insère. L'évaluation environnementale a permis d'anticiper ces effets et définir les mesures afin de les éviter, de les réduire ou de les compenser. L'autorité environnementale s'est prononcée sur les impacts du projet, permettant d'améliorer encore l'insertion du tram dans son environnement.

Renforcer l'accessibilité et l'attractivité du territoire

Le prolongement du tramway T8 renforcera les liens et les continuités entre les communes déjà desservies par le T8 et celles de Saint-Denis, d'Aubervilliers et le nord de Paris. Ce projet participe au désenclavement de secteurs moins bien desservis en accompagnant le développement économique des communes traversées. Les nouvelles solutions de transport

favoriseront les déplacements au sein du territoire du projet et l'accès à l'ensemble du réseau francilien. Elles bénéficieront à tous les usagers et pour tous les usages (trajet domicile-travail, loisirs, etc.). En améliorant le maillage des transports, le tram T8 joue un rôle clé dans l'attractivité et le développement harmonieux du territoire.



Perspective du projet au niveau du franchissement du Canal de Saint-Denis et de l'A86 (image non contractuelle)

Limiter les nuisances sonores

Le tramway peut générer des nuisances sonores occasionnées par la circulation des rames sur les rails, en particulier dans les virages, mais également liées au report de circulations sur d'autres axes. Des solutions seront apportées pour les limiter. Une modélisation acoustique détaillée a été intégrée dans l'étude d'impact, elle montre les zones les plus affectées par le bruit. À la mise en service, des mesures acoustiques seront réalisées dans les zones les plus sensibles pour vérifier les écarts avec cette modélisation, pour s'assurer que les niveaux de bruit restent conformes aux normes et que les mesures d'atténuation sont efficaces. Ce suivi continu permet d'anticiper les problèmes et de prévoir des solutions réduisant les nuisances sonores et contribue à une qualité de vie plus apaisée.



L'actuel Site de Maintenance et de Remisage (SMR) à Villetaneuse.

Garage et entretien des rames du tramway sur le site de Villetaneuse*

Le prolongement du tram et la garantie d'un cadencement à 4 minutes en heures de pointe vont nécessiter l'achat de nouvelles rames dont les capacités et fonctionnalités seront similaires au matériel roulant actuel. Pour répondre à ce besoin de nouvelles rames, le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de Villetaneuse devra faire l'objet d'adaptations et d'une extension vers le Sud. Cette extension d'environ 8600 m² a été anticipée par des emplacements réservés, déjà prévus dans les documents d'urbanisme de Plaine Commune.

* Retrouvez la carte du SMR dans le dossier d'enquête (annexe carte)

Changer les habitudes de déplacements

Le projet redistribue l'espace public au profit des mobilités collectives et individuelles plus vertueuses : il encourage le report des automobilistes sur les lignes de transports en commun et les mobilités actives (marche et vélo).

Les couloirs pour les bus, les voies pour les automobiles ainsi que les circulations piétonnes et cyclistes ont été méticuleusement pensées pour assurer une circulation fluide et sûre pour tous les usagers. Le projet garantit la continuité cyclable le long du parcours et prévoit la mise à disposition de stationnements vélo à proximité des nouvelles stations. Comme illustré dans le plan ci-contre, le projet contribue à la réalisation de certaines sections du réseau Vélo Île-de-France.

L'insertion du tram T8 se fait majoritairement sur la chaussée existante. Il réduira nécessairement la place de la voiture et la capacité des réseaux routiers (mise en sens unique de certains axes, piétonisation de plusieurs secteurs).

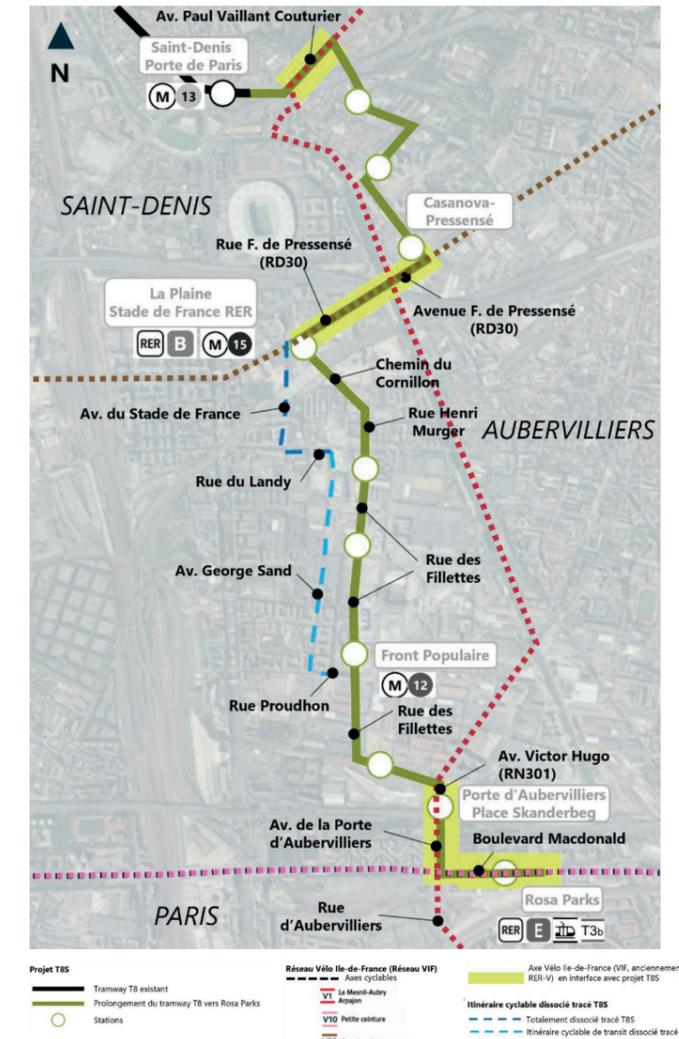
La refonte des plans de circulation découlant de l'insertion du tramway implique la réorganisation des itinéraires des 12 lignes de bus en interface avec le projet en visant trois objectifs :

- Maintenir et renforcer la desserte des quartiers les plus éloignés d'une ligne de transport à grande capacité d'accueil ;
- Repositionner les arrêts de bus pour mieux mailler le réseau de transport dans son ensemble ;
- Fluidifier la circulation des lignes de bus après l'arrivée du tram.



Les itinéraires cyclables longeront le tracé du tram T8 Sud. La continuité cyclable sera assurée bien que dissociée du tracé du tramway entre les stations La Plaine Stade de France et Front Populaire. Par ailleurs, les nouvelles voies cyclables participent à la réalisation du réseau Vélo Île-de-France.

Le développement du réseau cyclable avec le projet T8 Sud



Requalifier et végétaliser l'espace public urbain

Les aménagements qui accompagnent le futur tracé représentent une opportunité pour mener des travaux complémentaires sur l'espace public (végétalisation, désimperméabilisation, élargissement des trottoirs, modernisation du mobilier urbain etc.). La conception de ces aménagements fera l'objet d'études détaillées à venir, dans l'objectif de faire émerger des espaces urbains, plus accueillants pour tous.

Plusieurs études détaillées sur le patrimoine arboré existant ont recensé plus de 800 arbres pour évaluer leur santé et leur importance écologique. L'objectif premier est d'éviter la suppression des arbres. Cependant, là où cela s'avère inévitable pour les besoins du projet, des arbres seront replantés à proximité afin de garantir un bilan positif, conformément à la réglementation. Par ailleurs, les bois issus des coupes des arbres seront réutilisés autant que possible dans le cadre du projet.

À ce stade, et malgré tous les efforts d'optimisation, 240 arbres ont été identifiés comme devant être supprimés. Le plan de végétalisation prévoit la plantation d'environ 340 nouveaux arbres le long des rues concernées par le prolongement du tramway. D'autres sites sont en cours d'étude pour compléter ce dispositif de compensation avec près de 400 nouveaux arbres au plus proche du tracé. L'objectif final est bien de contribuer à étoffer la trame arborée sur le territoire pour renforcer la place de la nature en ville.

Sur l'ensemble du tracé et pour les sites annexes qui accueilleront de nouvelles plantations au titre de la compensation du projet T8 Sud, il est prévu la plantation d'essences soigneusement sélectionnées pour leur capacité à embellir le paysage au fil des saisons, à favoriser la biodiversité et à garantir le développement des arbres sur le temps long.



Illustration de la transformation de la Porte d'Aubervilliers et de la Place Skanderbeg. Images non contractuelles.

Améliorer la gestion de l'environnement urbain et s'adapter aux enjeux du réchauffement climatique

Le projet prend en compte les exigences de qualité environnementale et cherche à promouvoir des solutions de gestion urbaine durables et résilientes, que cela soit pour la gestion des déchets, la gestion de l'eau ou la gestion des espaces verts.

Pour moduler le caractère urbain, dense et souvent très « minéralisé » du territoire, le projet contribuera à augmenter les surfaces semi-perméables sur l'ensemble du périmètre du projet, à créer des îlots de fraîcheur en renforçant la végétalisation et en appliquant des revêtements réfléchissants sur toutes les surfaces qui s'y prêtent.

La gestion des eaux de pluies et la lutte contre les inondations par remontée de nappe constituent un des enjeux majeurs du projet.

Deux grands types de gestion des eaux pluviales sont envisageables : les solutions de gestion alternative qui favorisent l'infiltration des eaux de pluies par la perméabilité du sol et par

des aménagements favorisant l'infiltration sont privilégiées et le rejet des eaux pluviales aux réseaux d'assainissement, via les caniveaux, grilles et avaloirs, qui s'impose en complément du premier dispositif en cas de fortes pluies.

Les études détaillées à venir reprendront l'ensemble des aspects liés à la gestion des eaux pluviales (imperméabilisation, infiltration, stockage et écrêtement, risque inondation, ...) et le maître d'ouvrage encouragera la recherche de solutions innovantes et durables pour la gestion de l'eau.

Les solutions techniques retenues seront soumises à la police de l'eau lors de la phase avant-projet dans le cadre d'une autorisation environnementale spécifique au titre de la « loi sur l'eau » s'appliquant à tout projet ayant des incidences sur les eaux souterraines, superficielles et les milieux aquatiques. Ce dossier permettra de définir précisément l'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines, ainsi que les mesures spécifiques à mettre en œuvre.

Évolution du PLUi de Plaine Commune

Pour permettre le prolongement du T8 au Sud, il est nécessaire de faire évoluer certaines règles du document d'urbanisme de Plaine Commune (PLUi). Le projet est compatible avec tous les autres documents d'urbanisme en vigueur au moment de l'enquête.

Toutes les évolutions identifiées dans le dossier d'enquête ont été travaillées avec Plaine Commune. Outre les modifications des bénéficiaires d'« emplacements réservés » identifiés dans le PLUi, le projet emporte deux évolutions majeures.

Création d'un zonage spécifique pour les transports collectifs

Une nouvelle Zone Urbaine Générale dédiée aux transports collectifs (UGtc) sera créée dans le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'Établissement Public Territorial Plaine Commune.

La mise en œuvre de la zone UGtc est essentielle pour adapter les réglementations urbaines aux besoins du tram T8.

Elle assure une intégration harmonieuse du tramway dans le tissu urbain tout en respectant l'environnement. Cette zone permet d'adapter les anciennes classifications (comme les zones résidentielles et naturelles) en une zone unifiée qui autorise la construction et l'exploitation des infrastructures de transport en préservant les caractéristiques paysagères existantes.

Modification de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Front Urbain »

Cette OAP est localisée au sud du site de maintenance du matériel roulant du tramway T8 à Villeteuseuse. Elle définit les principes d'aménagement d'un important projet de renouvellement urbain porté par Plaine Commune dans un secteur actuellement dédié à des activités industrielles. L'évolution des dispositions de l'OAP permet de garantir la compatibilité et la bonne articulation entre ce projet urbain et le projet d'extension du centre de maintenance du tramway.

Les impacts fonciers sur le tracé du projet

Le projet de prolongement du tram T8 a été élaboré avec une attention particulière pour limiter l'impact foncier. Le projet cherche à s'intégrer de manière respectueuse dans l'espace urbain existant, en privilégiant largement l'insertion du tramway sur la voirie publique, de manière à réduire les acquisitions foncières au strict nécessaire et à minimiser les perturbations pour les riverains et le patrimoine local.

Ainsi, les nécessités d'acquisitions se limitent à des parcelles spécifiques, principalement contiguës à la voirie existante et relevant du domaine public non bâti.

Une enquête parcellaire sera organisée après l'enquête publique unique, lors de la phase dite d'études Avant-Projet (AVP), afin de stabiliser complètement les parcelles impactées par le projet. Cette démarche réglementaire garantit que toutes les emprises nécessaires soient clairement identifiées et documentées avant toute action.

Les zones sensibles, comme le foyer Coallia dans la rue des Fillettes ou le site de France Pain au Franc-Moisin sont particulièrement prises en compte.



La station Campus Condorcet . Image non contractuelle.

Impacts du chantier

Le maître d'ouvrage reste garant de la qualité du chantier. Le respect de la Charte chantier d'Île-de-France Mobilités et d'autres mesures applicables localement (telles que le 8^e protocole de tenue de chantier de la Ville de Paris) s'imposera à l'ensemble des intervenants.

Des mesures spécifiques seront mises en œuvre pour sauvegarder les arbres et les espaces plantés existants et pour protéger la biodiversité urbaine.

Les travaux seront organisés de manière à limiter la gêne pour tous les publics concernés et seront accompagnés de mesures de réduction des nuisances (limitation de l'envol de la poussière, gestion des déchets du chantier, respect des normes sur les nuisances sonores...). Lors de la phase de construction, des mesures spécifiques seront notamment mises en place pour réduire le bruit de chantier (y compris par une sélection minutieuse des engins et une organisation optimisée du chantier).

Par ailleurs, les travaux auront un impact sur la circulation et l'équipe projet s'attachera à de maintenir la capacité pour tous de se déplacer durant le chantier. La mise en place d'un plan de circulation provisoire concerté avec les gestionnaires de voirie garantira la continuité des circulations des bus et des véhicules motorisés sur l'ensemble du territoire. Des mesures spécifiques seront également mises en place pour faciliter les circulations non motorisées aux abords des zones de chantier. Une attention particulière sera portée aux activités économiques, commerciales et touristiques. Les accès aux habitations et aux commerces seront maintenus, notamment pour les livraisons, pendant toute la durée des travaux.

Tout le long du chantier, les riverains des travaux seront tenus informés de leurs avancées via des lettres d'information distribuées en boîte aux lettres et des informations disponibles sur le site du projet. Par ailleurs, un ou des référents chantier, présents sur site au quotidien, feront un lien permanent avec l'ensemble du territoire, habitants et commerçants, pour informer sur le chantier et son déroulement mais aussi remonter les éventuels dysfonctionnements.

Le **calendrier des travaux n'est pas encore défini** mais il faut compter **environ quatre ans** entre les premiers travaux préparatoires (en particulier déplacement des réseaux) et la mise en service.

Afin de limiter les nuisances, les travaux seront répartis dans le temps et dans l'espace sur quatre ans.



Les étapes du chantier

Travaux préparatoires (déviation des réseaux, préparation des zones...)

Travaux de génie civil

Plantations

Aménagement et équipement des stations

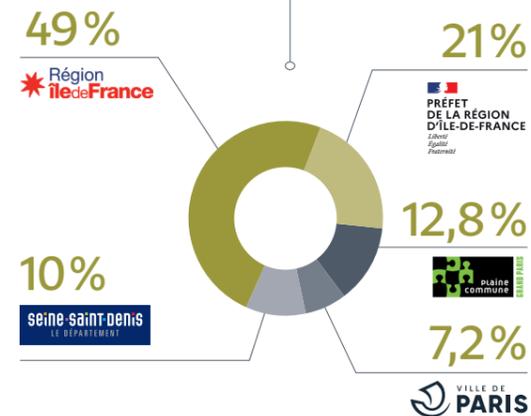
Essais ferroviaires



Le coût du projet : 224 M€*

Les financeurs

De nombreux acteurs publics se sont engagés pour financer les études du projet.



Le fonctionnement

C'est-à-dire l'entretien des bus et des stations, les moyens humains, la vidéosurveillance..

100%

îledeFrance mobilités

Le matériel roulant

C'est-à-dire les tramways

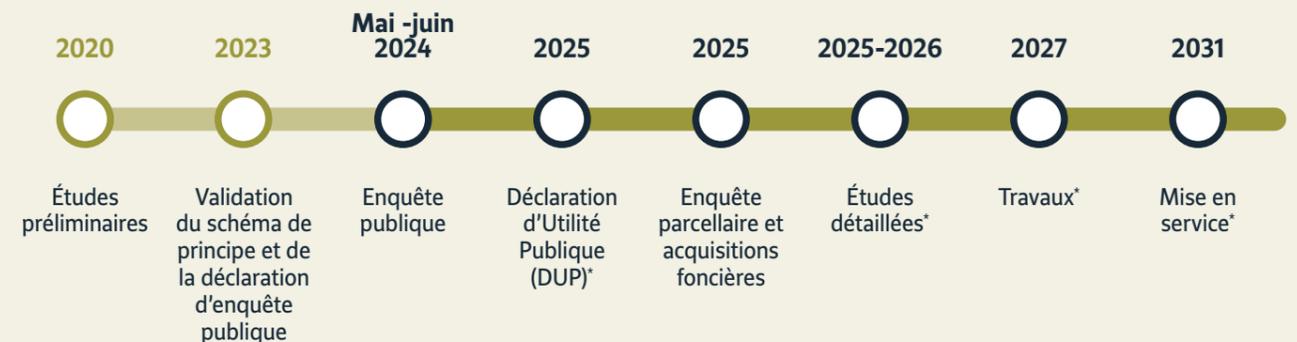
100%

îledeFrance mobilités



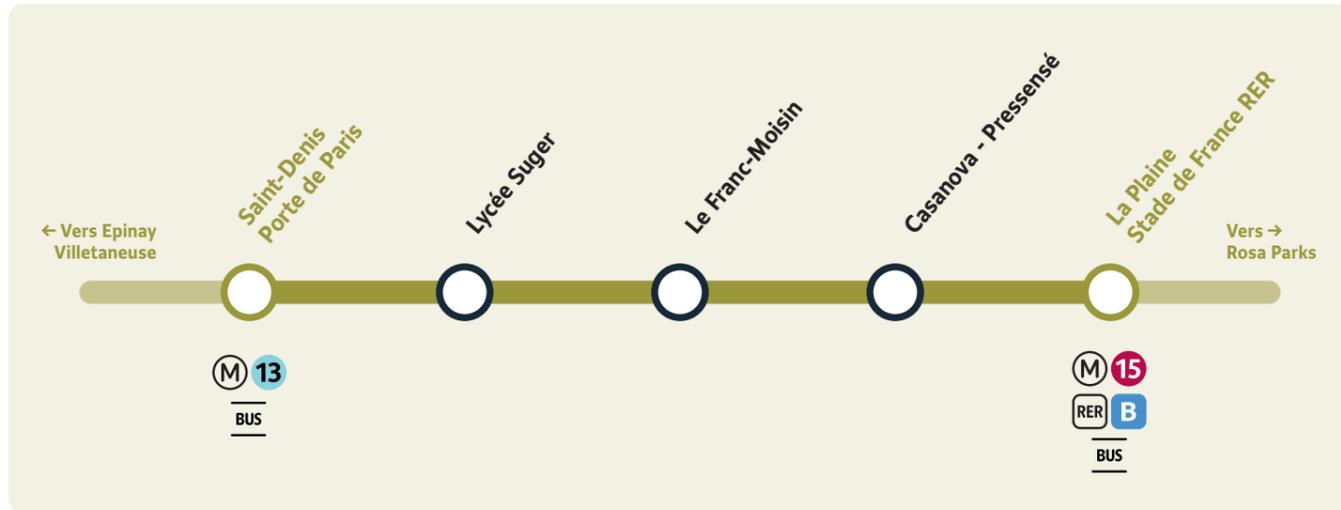
* Le coût du projet (hors matériel roulant et exploitation financés à 100% par Île-de-France Mobilités) est estimé à 224 M€ (hors taxes (HT) aux conditions économiques de janvier 2023).

Calendrier prévisionnel



* Sous réserve de l'obtention des autorisations administratives et financements nécessaires.

Le secteur Franc-Moisin Bel Air



Les enjeux du secteur

- **Valoriser le patrimoine :** le tramway continuera de longer le centre historique de Saint-Denis, desservira le Parc de la Légion d'Honneur et traversera la noue du Cour du Rû de Montfort entre les jardins familiaux du Fort de l'Est et le canal. Sur ce secteur, la question de la préservation du patrimoine est donc déterminante.
- **Améliorer le cadre de vie :** si le projet nécessite la coupe d'environ 90 arbres dans ce secteur, 70 seront replantés le long du tracé pour renforcer ou créer de nouveaux alignements et d'autres solutions sont à l'étude pour compenser les impacts du projet. Ces opportunités sont à travailler en concertation avec les habitants des quartiers impactés.
- **Soutenir le dynamisme économique :** l'arrivée du tramway doit favoriser l'installation de nouvelles activités sur le secteur et préserver l'avenir des activités économiques existantes, en particulier celles situées sur la rue Danielle Casanova.
- **Reconnecter et apaiser la ville :** le tramway doit venir faciliter le franchissement de l'autoroute A1 sur ce secteur. L'insertion du tramway nécessitera des ajustements du plan de circulation, notamment en lien avec la mise en sens unique de l'avenue Jeanne d'Arc et d'une partie de l'avenue Leroy des Barres et la création d'un secteur piéton au niveau du Lycée Suger.



Vue piétonne de l'avenue Paul Vaillant Couturier. Non contractuel.

Le secteur La Plaine



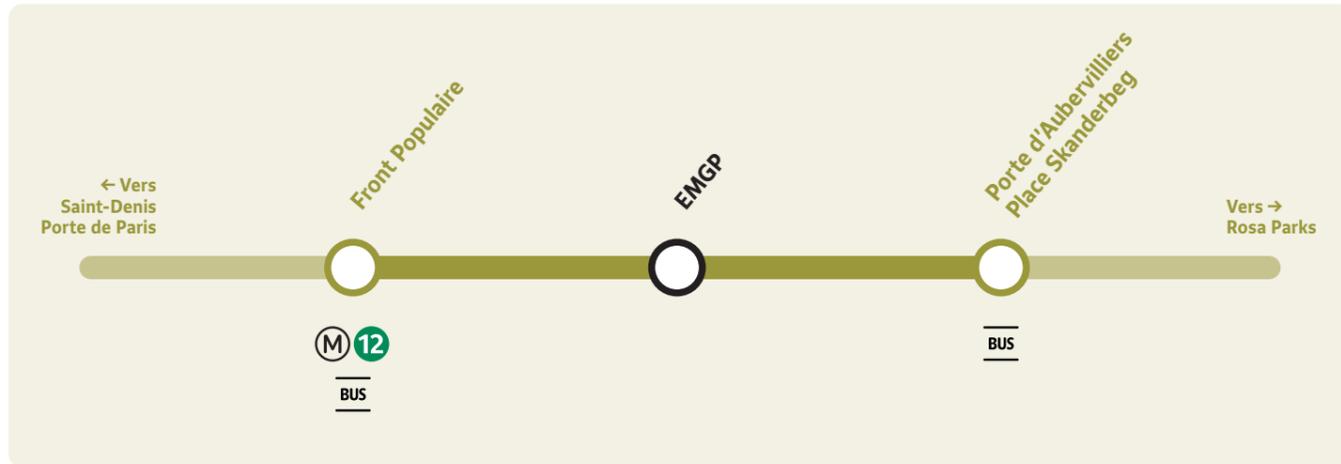
Les enjeux du secteur

- **Atténuer les coupures urbaines :** le tramway doit venir faciliter le franchissement de l'autoroute A86, du canal Saint Denis puis des voies ferrées au niveau du Stade de France. Le projet prévoit notamment la construction d'un nouveau pont au-dessus du canal Saint-Denis et passant sous l'A86. Il doit permettre la circulation des cycles, des piétons, des bus, et des véhicules lourds et légers, sur un itinéraire qui sert aux convois exceptionnels alors que le tram franchira le canal dans l'axe du Pont de Pressensé existant.
- **Faire coexister toutes les mobilités :** du fait du caractère très étroit du chemin du Cornillon, où seul le tramway pourra passer, et dans le cadre de la piétonisation de la rue des Fillettes, la mise en place d'itinéraires cyclables dissociés du tracé du tramway est essentielle pour assurer la sécurité et le confort des cyclistes comme des piétons. Ainsi, entre le Stade de France et la place du Front populaire, les cyclistes traversant le secteur seront encouragés à emprunter des pistes réalisées par le projet sur des rues parallèles, à l'ouest du tracé du tramway. Cette approche vise à encourager les mobilités actives en limitant les conflits entre les usagers des différents modes pour éviter les accidents.
- **Renforcer la végétalisation :** comme sur les autres secteurs, réduire encore le nombre de coupes d'arbre sain est un enjeu majeur (près de 80 arbres concernés). Le potentiel de plantation à proximité immédiate de l'impact est plutôt favorable sur ce secteur avec 130 arbres nouveaux le long du tracé. Cela permettra de créer des îlots de fraîcheur et d'ombrager les nouveaux espaces piétons dans cet espace actuellement très minéral.
- **Préserver le cadre de vie :** le tramway s'insère dans des rues étroites qui desservent de nombreux logements et établissements d'enseignement (campus, écoles, lycées). La qualité de l'insertion urbaine du tramway et l'atténuation des nuisances sonores et vibratoires représentent donc un enjeu particulièrement sensible pour ce secteur.



Le franchissement du canal Saint-Denis. Image non contractuelle.

Le secteur des Magasins Généraux



Les enjeux du secteur

- **Ouvrir le parc d'activités sur la Ville :** l'arrivée du tramway renforcera les liaisons entre cette zone d'activité et les quartiers résidentiels qui la jouxtent, en particulier le secteur de la ZAC des Mines Fillettes - une opération de requalification urbaine pilotée conjointement par Plaine Commune et la Ville de Paris. Ces évolutions permettront de garantir la continuité des liaisons en transport collectif et individuel (pistes cyclables, itinéraires piétons) et d'offrir au plus grand nombre l'accès aux lieux d'intérêt telle que la grande forêt urbaine aménagée par ICADE au sein du parc d'activité.
- **Soutenir le dynamisme économique :** le site des Entrepôts et des Magasins Généraux est aujourd'hui un parc d'activité dynamique accueillant de nombreux emplois. L'insertion du tramway a été pensée en concertation étroite avec les entreprises de manière à tenir compte de leurs contraintes de fonctionnement. La coordination du chantier représente un enjeu particulièrement sensible sur ce secteur. Le phasage des travaux de tram et les déviations tiendront compte des besoins spécifiques des entreprises (accès, plage de travaux...) afin de garantir la bonne continuité des activités.



Station Front Populaire. Non contractuel.

Le secteur parisien



Les enjeux du secteur

- **Franchir le périphérique et le boulevard des Maréchaux :** le tramway traversera ces deux artères majeures de l'agglomération parisienne avant d'arriver à son nouveau terminus. Minimiser les impacts sur la circulation et garantir la priorité du tramway sur l'ensemble des carrefours routiers qui ponctuent l'avenue de la Porte d'Aubervilliers représente un enjeu majeur sur le secteur.
- **Accompagner la requalification de la Porte d'Aubervilliers :** le tramway représente une opportunité exceptionnelle de renforcer le caractère urbain et paysager de cette ligne de vie entre les arrondissements du 18^e et du 19^e et la commune d'Aubervilliers. L'enjeu social, paysager et écologique que représente ce réaménagement est d'autant plus significatif que le tramway viendra desservir des quartiers faisant l'objet de projets de renouvellement urbain majeurs. Si le projet

occasionne la coupe d'environ 40 arbres sur cette section du tracé, le réaménagement du rond-point de la Place Skanderbeg et le confortement et l'extension du corridor arboré au centre de l'avenue jusqu'à l'avenue Victor Hugo à Aubervilliers permettra de planter plus de 100 arbres sur le secteur.

- **Optimiser l'intermodalité :** un enjeu majeur du secteur est la qualité des correspondances avec la gare RER E Rosa Parks, la station de tramway T3b et les arrêts des différentes lignes de bus desservant le pôle d'échange. Les échanges voyageurs se feront de plain-pied sur le grand parvis de Rosa Parks. Garantir la fluidité des circulations, la lisibilité, la sécurité et le confort des itinéraires de correspondance suppose des interventions ciblées sur le parvis (signalétique, végétalisation etc.). Celles-ci devront être conçues en concertation étroite avec les riverains et l'ensemble des acteurs impliqués.



La station du terminus Rosa Parks. Non contractuel.

Un projet conçu avec vous

Le projet de prolongement du tram T8, piloté par Île-de-France Mobilités, a fait l'objet d'une démarche participative volontariste pour mieux répondre aux attentes des usagers. Après la concertation préalable de 2019, la phase de concertation continue à l'automne 2022 et celle sur l'évolution des Documents d'Urbanisme en avril 2023 ont permis de collecter de nombreuses contributions. Ces échanges fructueux ont participé à affiner le projet jusqu'à l'enquête publique, phase réglementaire de consultation, qui vise à informer le public et recueillir son avis sur le projet avant de le déclarer d'utilité publique.

La concertation préalable de 2019

Du 9 septembre au 26 octobre 2019, la concertation préalable pour le prolongement du tram T8 a recueilli des avis de 459 participants via des ateliers, des rencontres de proximité et le site du projet. Ceux-ci ont majoritairement perçu le projet comme bénéfique pour ce territoire peu desservi en transports en commun. Le tracé, jugé approprié, et deux stations (Pressensé et le terminus Rosa Parks) ont été débattus, aboutissant notamment sur la réalisation de la station Pressensé afin de mieux desservir le quartier de Franc-Moisin. Des études complémentaires ont affiné le projet.



La concertation MECDU de 2023

Du 24 avril au 24 mai 2023, une concertation sur la Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) a été organisée pour adapter le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Plaine Commune, incluant Saint-Denis, Aubervilliers et Villetaneuse, afin de permettre l'insertion du tram T8. Cette étape essentielle permet de garantir que les aménagements nécessaires au tram seront possibles conformément à la réglementation urbaine. Les observations du public ont été recueillies en ligne via une section dédiée sur le site internet du projet.

La concertation continue de 2022

Entre le 5 novembre et le 20 décembre 2022, plus de 200 avis ont été recueillis lors de la phase de concertation continue sur le prolongement du tram T8. L'accent a été mis sur la confirmation de la dixième station et sur le terminus Rosa Parks dont l'insertion boulevard Macdonald a été plébiscitée. Cette étape de concertation a également permis de valider le tracé des itinéraires cyclables avec les associations concernées et de prendre acte de propositions diverses pour optimiser le scénario d'insertion du tramway en minimisant les nuisances et en améliorant le cadre de vie des riverains.

Les évolutions du projet issues de la concertation

Les phases de concertation ont été l'occasion d'aborder plusieurs points afin d'affiner le projet. Ainsi, celui-ci, au gré des études complémentaires et des avis exprimés, a évolué pour répondre aux attentes des habitants et des acteurs économiques du territoire.

1. La station Pressensé

La station Pressensé était initialement prévue en mesure conservatoire du projet. La concertation préalable du prolongement du tram T8 a révélé un fort soutien pour la réalisation simultanée de la station Pressensé avec le reste du tracé pour desservir le quartier de Franc-Moisin. Cette décision répond à une demande claire de mieux desservir la commune d'Aubervilliers.

La station « Casanova – Pressensé » et la station contiguë au Nord « Franc-Moisin », dont les positions ont évolué, assureront ensemble une meilleure desserte locale et accompagneront également les changements urbains en cours permettant le développement des quartiers du Nord d'Aubervilliers.

2. Le terminus Rosa Parks

Lors de la concertation continue de 2022, le terminus Rosa Parks a été au cœur des discussions. Deux scénarios avaient initialement été proposés lors de la concertation préalable, mais aucun n'avait pleinement satisfait lors des premières consultations, tant sur le plan de la performance du tram que sur l'intermodalité avec les lignes en correspondance.

Des études complémentaires ont alors été menées pour explorer de nouvelles variantes, avec une attention particulière portée aux impacts sur le trafic routier, l'environnement et le coût global. Le scénario finalement retenu, qui a été perçu comme le meilleur compromis par l'ensemble des acteurs, prévoit l'insertion du terminus sur le boulevard Macdonald. Ce choix est justifié par plusieurs avantages : une configuration adaptée pour le bon fonctionnement du tram, un impact très limité sur le patrimoine arboré, un impact maîtrisable sur la réduction des capacités routières et la gestion du trafic et une implantation sur le parvis de Rosa Parks permettant la fluidité des échanges entre les différents modes de transport (T3b, RER...).

Pourquoi une enquête publique unique ?

Pour permettre la réalisation de ce projet, ce dernier doit être reconnu d'utilité publique. Le dossier d'enquête présente les caractéristiques du projet de prolongement du T8, les études ayant contribué à son élaboration ainsi que les évolutions nécessaires du PLUi de Plaine Commune pour qu'il soit mis en œuvre. Une enquête publique unique, menée sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante nommée par le Tribunal administratif de Montreuil, est ainsi organisée du **21 mai au 25 juin 2024**. Cette enquête est dite unique, car elle porte sur 2 objets :

- la déclaration publique relative au prolongement Sud du tramway T8
- et la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune.

Le déroulement de l'Enquête publique

Une nouvelle phase d'information et d'échange avec le public, sur un projet détaillé.

LA PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE

- ▶ La préfecture vérifie que le dossier d'Enquête publique est complet. Elle saisit ensuite l'**Autorité environnementale** puis le **Tribunal administratif**.
- ▶ Le Tribunal administratif désigne la **Commission d'enquête**.



PENDANT L'ENQUÊTE

- ▶ La **Commission d'enquête** est chargée de veiller au bon déroulement de l'Enquête publique et à la bonne information du public ; elle recueille également les observations du public.
- ▶ Les participants (habitants et acteurs du territoire) donnent leur avis et font part de leurs remarques sur le projet.



APRÈS L'ENQUÊTE

- ▶ 30 jours après la fin de l'Enquête publique, la Commission d'enquête établit un **rapport** sur le déroulement de l'enquête et rend **des conclusions motivées et un avis** sur chaque objet de l'enquête publique unique, assorti ou non de réserves ou de recommandations.
- ▶ Sur la base de cet avis, le Préfet se prononce sur l'**utilité publique** du projet, au plus tard un an après la clôture de l'enquête. Des études approfondies peuvent être réalisées ainsi que l'enquête parcellaire et les acquisitions foncières avant le démarrage des travaux. Les premiers travaux peuvent ensuite être lancés.



Les étapes à venir

1 ÉTUDES DÉTAILLÉES ET AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES

Les études de conception permettront de détailler le projet et d'y apporter – le cas échéant – les ajustements formulés lors de l'enquête publique. Ces études permettront également d'apporter toutes les garanties pour obtenir les autorisations administratives nécessaires.

2 MARCHÉS DE TRAVAUX

Ils déterminent le cadre administratif et technique dans lequel s'inscrira la réalisation du projet et des travaux, afin d'en confier l'exécution.

3 MISE EN SERVICE DU PROLONGEMENT DU TRAM T8

Sur la base des études détaillées, les travaux du T8 pourront démarrer, après avoir dévié tous les réseaux souterrains incompatibles avec la plateforme tram. Après le chantier, place aux tests de fonctionnement du tram préalables à la mise en service !

Les modalités de participation à l'enquête publique



S'informer : consulter les dossiers

Pendant toute la durée de l'enquête, un exemplaire du support papier du dossier soumis à l'enquête ainsi qu'un registre d'enquête, préalablement coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête, sont déposés dans les lieux d'enquête : mairies, EPT de Plaine Commune et Préfecture de la Seine-Saint-Denis tous les jours aux horaires habituels d'ouverture. (voir les différents lieux ci-dessous).

Ce dossier d'enquête publique est également disponible en ligne (www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm).



Échanger : rencontrer la commission d'enquête

La commission d'enquête composée de Madame Eustache (présidente) assistée de Madame Frezel et Monsieur Peli vous recevra à :

Saint-Denis

- **Lundi 3 juin** de 9h à 12h
- **Mercredi 19 juin** de 9h à 12h

Salle Muriel Hurtis

2^e étage des Services Municipaux Saint-Jean
6 rue de Strasbourg - 93200 Saint-Denis

- **Samedi 15 juin** de 9h à 12h

Salle annexe droite - Hôtel de Ville,
2 place Victor Hugo - 93200 Saint-Denis

- **Mardi 25 juin** de 14h à 17h

Salle Christine Arron

4^e étage des Services Municipaux Saint-Jean
6 rue de Strasbourg - 93200 Saint-Denis

EPT Plaine Commune

- **Jeudi 6 juin** de 9h à 12h
- **Mardi 18 juin** de 9h à 12h

21 Avenue Jules Rimet - 93200 Saint-Denis

Aubervilliers

- **Mercredi 12 juin** de 14h à 17h
- **Lundi 17 juin** de 14h à 17h

Direction de l'urbanisme
120 bis rue Henri Barbusse
93300 Aubervilliers

- **Samedi 22 juin** de 9h à 12h
- **Mardi 25 juin** de 14h à 17h

Hôtel de Ville
120 bis rue Henri Barbusse
93300 Aubervilliers

Villetaneuse

- **Samedi 8 juin** de 9h à 12h
- **Mercredi 19 juin** de 14h à 17h

Hôtel de Ville
1 Place de l'Hôtel de Ville
93430 Villetaneuse

Mairie du 18^e arrondissement de Paris

- **Jeudi 6 juin** de 16h à 19h
- **Lundi 24 juin** de 14h à 17h

1 Place Jules Joffrin - 75018 Paris

Mairie du 19^e arrondissement de Paris

- **Samedi 1 juin** de 9h à 12h
- **Mercredi 12 juin** de 14h à 17h
- **Jeudi 20 juin** de 16h à 19h
- **Mardi 25 juin** de 14h à 17h

5-7 Place Armand Carrel - 75019 Paris

Participer à la réunion publique le 29 mai à 19h à Saint-Denis

EPT Plaine Commune

Salle du rez-de-chaussée
21 Avenue Jules Rimet - 93200 Saint-Denis
Accessible par les bus 239 et 353



Participer : déposer un avis

Sur les registres papier :

- Aux Services Municipaux Saint-Jean à Saint-Denis
- À la mairie d'Aubervilliers
- À la mairie de Villetaneuse
- À la mairie du 18^e arrondissement de Paris
- À la mairie du 19^e arrondissement de Paris
- À l'EPT Plaine Commune
- À la préfecture de la Seine-Saint-Denis

Sur le registre en ligne :

www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm

Par mail à l'adresse :

prolongement-tram-t8-idfm@mail.registre-numerique.fr

Par courrier à l'attention de :

Mme la présidente de la commission d'enquête relative à la demande de déclaration d'utilité publique

Prolongement du T8 Sud

Préfecture de la Seine-Saint-Denis
Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial
Bureau de l'utilité publique et des affaires foncières
1 Esplanade Jean Moulin - 93007 Bobigny Cedex

Retrouvez toutes les modalités de participation ici :

