



BILAN DE LA GARANTE

Projet de prolongement du T8 Saint-Denis Porte de Paris – Paris Gare Rosa Parks

**Concertation préalable
du 9 septembre 2019 au 26 octobre 2019**

**Fatima Ouassak
Le 18 décembre 2019**

SOMMAIRE

1- Fiche d'identité du projet.....	P.3
Maitre d'ouvrage.....	p.3
Contexte.....	p.3
Carte du projet, plan de situation.....	p.4
Objectifs.....	p.4
Caractéristiques.....	p.5
Coût et financements.....	p.5
Calendrier de mise en service envisagé.....	p.6
2- Les données clé de la concertation.....	P.6
Quelques dates-clé.....	p.6
Le périmètre de la concertation.....	p.6
Les outils de la concertation.....	p.7
Le bilan de la participation.....	p.7
3- Le contexte du projet et de la concertation préalable.....	P.8
Le territoire.....	p.8
L'inscription du projet dans les différents plans.....	p.9
La décision de la CNDP.....	p.9
4- L'organisation de la concertation préalable.....	P.10
Le dispositif de garantie de la concertation.....	p.10
L'étude de contexte - les entretiens menés.....	p.10
Le dispositif de la concertation préalable.....	p.11
La publicité sur la concertation préalable.....	p.12
5- Les résultats de la concertation.....	P.13
Le déroulement.....	p.13
Synthèse des observations et des propositions formulées par les participants.....	p.15
6- Avis de la garante sur le déroulé de la concertation et recommandations au maitre d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public.....	P.18
Annexes.....	P.22
Décisions CNDP.....	p.22
Avis de concertation préalable.....	p.23

Avant propos : La garante a pu notamment s'appuyer pour réaliser ce présent bilan, sur les éléments de bilan du maître d'ouvrage, complets et honnêtes, et qui traduisent remarquablement bien les enjeux et contenus de la concertation. Il s'agit de chiffres et de données factuelles, la garante n'ayant pas eu accès encore évidemment aux enseignements que le maître d'ouvrage tire de la concertation.

1- Fiche d'identité du projet

Le maître d'ouvrage - Ile-De-France Mobilités

Île-de-France Mobilités, appelé STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) jusqu'en juin 2017, est un établissement public administratif qui est l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France, créée en 2000.

Elle décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, métro, tram, bus et câble) dont elle confie la mise en œuvre à des entreprises de transport. Elle développe également les solutions pour la mobilité comme par exemple Navigo, à travers Navigo ou Véligo.

Ses membres sont la région Île-de-France et les départements la constituant : Paris, Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Val-d'Oise.

Dans le cadre de la décentralisation, l'État s'est retiré le 1er juillet 2005 de son conseil d'administration, présidé depuis par le président du conseil régional d'Île-de-France.

Ile-de-France Mobilités, porte ainsi la vision globale des mobilités en Ile-de-France.

Avec 3,7 milliards d'euros versés en 2005 pour le fonctionnement des différents réseaux de transport de la région, l'établissement est le principal organisme de financement des transports franciliens.

Les autres acteurs du projet de prolongement du T8 sont notamment les l'Etat, la Région Ile-De-France, le Département de Seine-Saint-Denis, Plaine Commune (qui rassemble 9 villes de la Seine-Saint-Denis : Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains et Villetaneuse), Ville de Paris et la RATP.

Contexte

Avant la réalisation et la mise en service de la ligne 8 actuelle du tramway, de nombreuses réflexions sur une ligne de tramway allant jusqu'à Paris ont eu lieu.

Dès 1996, un projet de liaison en site propre reliant la future gare Rosa-Parks à Villetaneuse-Université était déjà envisagée et des études avaient été menées par Île-de-France Mobilités (Syndicat des Transports Parisiens à l'époque).

En 2006, la RATP, en coopération avec l'établissement public territorial de Plaine Commune, a mené une étude pour le prolongement du T8 dans le cadre de la candidature de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012. Plusieurs variantes de tracé restaient néanmoins en suspens, notamment dans le secteur Franc-Moisin. Ce projet a fait l'objet de nombreux échanges avec les acteurs locaux du territoire, permettant de supprimer les variantes pour retenir un seul tracé. Les principales étapes de cette évolution sont les suivantes :

- 2008 : les échanges avec les villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers conduisent à retenir un tracé dans le secteur de Franc-Moisin.
- Janvier 2011 : à l'initiative de Plaine Commune, une association de soutien au prolongement du T8 est créée, réunissant le Département de la Seine-Saint-Denis, la Mairie de Paris, Plaine Commune, ICADE, la Mairie de Saint-Denis, la Mairie d'Aubervilliers et le consortium Stade de France.

- Entre 2006 et 2019, le territoire a beaucoup évolué, avec la venue de nouveaux projets d'envergure comme le Campus Condorcet, la mise en service du T3b et de la gare Rosa Parks, le métro du Grand Paris Express. Île-de-France Mobilités a donc repris les études précédentes, en a conduit de nouvelles sur les besoins de déplacement du territoire, et a apporté des modifications et des compléments au projet de prolongement déjà initié. C'est le résultat de cette réflexion qui a été soumis au public dans le cadre de la concertation préalable.

Tracé du tramway envisagé

Dans le prolongement du T8, à partir de Saint-Denis Porte de Paris, 9 stations supplémentaires, et des mesures conservatoires à Pressensé. Soit 5,5 km supplémentaires de ligne.



Schéma extrait du dossier de concertation du maître d'ouvrage

Objectifs

Le T8 a été mis en service en décembre 2014. Il dessert les communes de Saint-Denis, Epinay-sur-Seine et Villetaneuse dans le département de la Seine-Saint-Denis.

Son prolongement au sud a pour objectif pour le maître d'ouvrage d'améliorer le maillage des transports en commun au nord de l'agglomération parisienne, et d'accompagner le développement des modes actifs. Il vise également à desservir efficacement les zones d'activités et d'habitat dense des communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers ainsi que le quartier d'affaire de la Plaine Saint-Denis.

L'objectif principal pour le maître d'ouvrage du prolongement au sud du T8 est de desservir efficacement les zones d'activités et d'habitat situées entre Saint-Denis- Porte de Paris et la gare RER de Rosa Parks, en assurant des correspondances efficaces du secteur pour améliorer le maillage avec :

- Le RER B et la future ligne 15 du métro
- La ligne 12 du métro
- Le T3b et le RER E à la gare de Rosa Parks

L'objectif est que le tramway permette la constitution d'un axe nord-sud entre Villetaneuse et Epinay-sur-Seine d'une part, et Paris Nord-Est d'autre part, et qu'il accompagne ainsi le développement des territoires traversés.

Pour le maître d'ouvrage, l'objectif est enfin qu'il participe au développement des modes de transport doux, comme le vélo ou la marche, et les modes de transports respectueux de l'environnement.

Caractéristiques

Le T8 prévoit le prolongement du tronç commun depuis la Porte de Paris jusqu'à la gare RER E de Rosa Parks.

Sur 5,5 km, ce prolongement desservirait 9 stations et compléterait le réseau existant en venant se mailler aux RER B et E, aux lignes de métros 12 et 15 ainsi qu'au T3b.

Des mesures conservatoires sont prévues sur la station Pressensé, laissant la possibilité au maître d'ouvrage éventuellement de la mettre en service plus tard (et non en même temps que les autres stations du tracé).

Le tracé retenu peut se décomposer en 3 secteurs :

- Le secteur nord avec une desserte du quartier du Franc-Moisin
- Le secteur central dans le secteur de la Plaine qui permet de desservir le quartier d'affaires existant, autour du Stade de France, ainsi que les secteurs en développement de la ZAC Montjoie, du CPRU Cristino Garcia Landy, du Campus Condorcet, de la ZAC Nozal Front Populaire, des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris (EMGP) et du secteur Gare des Mines Fillettes
- Le secteur sud qui dessert l'îlot Chanel, le centre commercial Le Millénaire et la Porte d'Aubervilliers et se maille au RER E et à la ligne T3b.

Coût

Le coût est estimé à 180 millions d'euros (HT), avec une variation estimée à plus ou moins 20%. Montant auquel il faut ajouter l'achat de 16 rames, soit 40 millions d'euros pour la variante A, ou l'achat de 17 rames, soit 42,5 millions pour la variante B

Financements

La convention de financement a été approuvée par le Conseil d'Île-de-France Mobilités le 22 mars 2017.

Le plan de financement pour l'instant est le suivant :

- État : 735000€, soit 21% de l'ensemble
- Région Île-de-France : 1 715 000 €, soit 49% de l'ensemble
- Département de la Seine-Saint-Denis : 350 000 €, soit 10% de l'ensemble
- Ville de Paris : 250 000 €, soit 7,2% de l'ensemble
- Plaine Commune : 450 000 €, soit 12,8% de l'ensemble

Calendrier de mise en service envisagé

- Bilan de la concertation décembre 2019
- Etudes techniques jusqu'à l'enquête publique en 2021
- A partir de 2021, études détaillées jusqu'à la phase travaux

Le maître d'ouvrage se dit dans l'impossibilité de préciser le calendrier entre le temps de concertation et la mise en service de la ligne (8 à 10 ans d'attente, notamment du fait que les délais d'obtention des autorisations administratives et les délais d'acquisition foncière sont difficiles à anticiper et à maîtriser, et qu'il ne sera possible de préciser les délais de certains ouvrages à construire qu'après études).

Le maître d'ouvrage envisage de préciser son calendrier au moment de l'enquête publique.

2- Les données clés de la concertation

Quelques dates-clé

- **26 mars 2019** : le maître d'ouvrage IDF Mobilités demande à la CNDP de désigner un garant
- **3 avril 2019** : la Commission désigne Fatima OUASSAK comme garante de la concertation préalable
- **5 juin 2019** : la CNDP approuve les modalités, le calendrier et le dossier de la concertation préalable
- **Du 9 septembre au 26 octobre 2019** : déroulement de la concertation préalable
- **8 janvier 2020** : présentation du bilan de la garante à la CNDP

Le périmètre de la concertation

Le périmètre choisi par le maître d'ouvrage est de 500 mètres autour du tracé envisagé du tramway, dans la ville de Saint-Denis, ville d'Aubervilliers, 18ème arrondissement de Paris et 19ème arrondissement de Paris.

Les outils de la concertation

Un dossier de concertation

Un formulaire d'avis sur le site internet du projet www.tram8.fr

Les avis sont publiés automatiquement sur le site, sans modération, et sont visibles par tous.

Une page facebook dédiée au projet <https://www.facebook.com/TramT8>

Une carte T disponible, en mairies et à Plaine Commune, via les brochures du projet distribuées en boîtes aux lettres, et diffusées lors des différents moments d'échanges

Trois réunions de proximité

Jeudi 19 septembre 2019 de 17h à 19h30, devant la gare RERB La Plaine -Stade de France, Place des Droits de l'homme, à Saint-Denis

Mardi 24 septembre 2019 de 17h à 19h30, entre la sortie du métro 13 et la station Saint-Denis Porte de Paris, à Saint-Denis

Jeudi 3 octobre 2019, de 11h30 à 14h, sur le parvis de la Gare Paris Rosa Parks, Paris

Deux ateliers participatifs

Samedi 21 septembre 2019 à 16h30 à l'école Rodin-Renoir, 17 rue du Languedoc à Saint Denis

Mardi 8 octobre 2019 à 19h30, au centre social Rosa-Parks, 219 boulevard Macdonald à Paris

Le bilan de la participation

Bilan réalisé par le maître d'ouvrage

- 111 coupons T retournés
- 144 avis en ligne
- 4 contributions écrites (des lettres d'associations, d'élus du territoire)
- 206 avis lors des rencontres de proximité

Total de 465 Avis

Participation sur la page Facebook : 50 commentaires (dont certains sont les mêmes, publiés plusieurs fois par les mêmes personnes)

Une dizaine de participants à l'atelier participatif de Saint-Denis

Une quarantaine de participants à l'atelier participatif de Paris (en comptant les élus)

Une vingtaine de participants à la visite (en comptant les élus)

3- Le contexte du projet et de la concertation préalable

Le territoire

Situées au sud du département de la Seine-Saint-Denis et au nord de la Ville de Paris, les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers, constituent avec les 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris un territoire dynamique.

De nombreux projets d'aménagement et d'infrastructures vont y voir le jour dans les prochaines années, créant de nouveaux logements, bureaux et équipements générateurs de déplacements.

Un territoire en permanente mutation

Le territoire du prolongement de la ligne 8 du tramway est en pleine transformation :

- Transformation des quartiers à proximité du Stade de France et amélioration de leur desserte (RER B et D). Ce quartier est aujourd'hui le 3^{ème} pôle d'activités d'Ile-De-France. Transformation du secteur de la Plaine avec de nombreux programmes de bureau, de logements et d'équipements.
- Rénovation de quartiers d'habitation, notamment dans le centre d'Aubervilliers, en accompagnement des projets de transports (prolongement de la ligne 12 et arrivée de la ligne 15 du métro Grand Paris Express), ou à Saint-Denis, où la requalification de la porte de Paris est bientôt achevée autour d'un pôle multimodal.

Des fortes coupures urbaines

Le prolongement du T8 devra franchir plusieurs grandes coupures urbaines comme les autoroutes A1 et A86, le canal Saint-Denis ou le boulevard périphérique parisien. Ces franchissements constituent des contraintes techniques fortes.

Des transports en commun très fortement fréquentés

Cette très forte fréquentation est due notamment à un taux de motorisation relativement faible sur le territoire, et à l'importance des déplacements entre Paris et le sud de la Seine-Saint-Denis.

La population

Données extraites du DOCP dédié au projet de prolongement du T8

La densité de population est très importante sur le territoire d'étude (supérieure à 8 000 hab./km²) et cette population a crû près de deux fois plus rapidement que celle de l'ensemble de la Région Ile-de-France entre 1999 et 2009.

Toutefois cette population est inégalement répartie avec des densités supérieures à 15 000 hab./km² dans les centres de Saint-Denis et d'Aubervilliers et des densités plus faibles à l'ouest du Canal Saint-Denis et de part et d'autre du boulevard périphérique parisien.

La densité d'emplois est particulièrement forte dans le centre de Saint-Denis, le centre d'Aubervilliers, le secteur du Stade de France et au nord de Paris le long du boulevard Macdonald. Le secteur du Stade de France, avec près de 23 000 emplois, concentre environ un tiers des emplois de Saint-Denis. Ils sont à dominante tertiaire et majoritairement pourvus par des cadres.

Le taux de chômage est particulièrement élevé à Aubervilliers et Saint-Denis : +10 pts par rapport à la Région et + 5 pts par rapport à la Seine-Saint-Denis (recensement de 2009). Le revenu net moyen par foyer fiscal y est également particulièrement faible, de deux fois inférieurs à celui de l'Ile-de-France.

Articulation du projet avec les politiques globales d'urbanisme et de transports

Le Nouveau Grand Paris

En mars 2013, le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France pour les transports et le métro du Grand Paris Express sont rassemblés dans un seul et même projet : le Nouveau Grand Paris, confirmé au protocole d'accord État-Région (2014).

Le Nouveau Grand Paris inclut le prolongement du T8, depuis la Porte de Paris à Saint Denis, jusqu'à Paris.

Inscription au SDRIF

La réalisation du T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse, et son prolongement à la gare RER E de Rosa Parks sont inscrits à horizon du « Plan de Mobilisation » au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013.

Le T8 et son prolongement sont intégrés aux objectifs du SDRIF pour les territoires d'intérêt métropolitain de Paris et de la Plaine Saint-Denis. Il est notamment indiqué que « la création de la gare du RER E Rosa Parks et l'interconnexion à terme du réseau de tramway T3/T8, accéléreront le réaménagement du secteur de la porte d'Aubervilliers. »

Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

Les plans de déplacements urbains déterminent les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de transports urbains et visent notamment à assurer un équilibre durable en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Le prolongement du T8 entre Saint-Denis Porte de Paris et la gare de Rosa Parks s'inscrit donc dans les actions du PDUIF.

Le Plan Local des Déplacements de Plaine Commune

Le Plan Local des Déplacements de Plaine Commune s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF). Adopté en 2008, mis en révision en 2014, approuvé en octobre 2016. Objectifs : une réduction de 2% des déplacements motorisés en 10 ans, une augmentation de l'usage des transports collectifs et des déplacements à vélo par le changement des pratiques et le développement du réseau de tramway et d'itinéraires cyclables.

Le prolongement du T8 s'inscrit dans les objectifs du Plan Local des Déplacements de Plaine Commune.

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)

Le prolongement du T8 a également été intégré dans les Plans Locaux d'Urbanisme de Saint-Denis, d'Aubervilliers et de Paris.

La décision de la CNDP

En séance du 3 avril 2019,

vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,

vu le courrier du maître d'ouvrage du 26 mars 2019, demandant la nomination d'un garant de la concertation préalable du projet de prolongement du T8 de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks, et vu l'avis de publication des caractéristiques du projet dans deux journaux le 21 mars 2019, la CNDP considère que le projet présente un intérêt local significatif (enjeux environnementaux, socio-économiques, d'urbanisme et de renouvellement urbain), et considère que des alternatives sont proposées à la concertation, et la possibilité de débattre de l'opportunité du projet est à élargir, et décide de désigner Fatima Ouassak comme garante du processus de concertation du T8 de Saint-

Denis Porte de Paris à Rosa Parks.
Voir la décision en annexes.

4- L'organisation de la concertation préalable

La CNDP a validé en séance plénière du 5 juin 2019 le dispositif de concertation proposé par Ile-de-France Mobilités.

La concertation s'est déroulée sur 6 semaines, du 9 septembre au 26 octobre 2019, avec une période de publicité de 15 jours précédant le démarrage de la concertation en elle-même.

Le dispositif de garantie de la concertation

Rappelant un des rôles majeurs du garant de concertation préalable, à savoir valider les outils d'information et d'expression du public, la CNDP et la garante ont piloté l'organisation et le suivi de cette concertation en lien étroit avec Ile-de-France Mobilités.

L'organisation de cette concertation a tenu compte d'une contrainte relativement forte liée aux procédures de validation longues et complexes pour chaque modification ou évolution du dispositif et des modalités de concertation.

La garante est intervenue dans le dispositif à différents niveaux, à fois sur le registre du conseil méthodologique et sur le registre de la validation des outils, essentiellement en amont de la concertation. Notamment pour demander le report de la concertation à septembre, et d'éviter ainsi le calme peu propice à la participation des mois de juillet et août. Et également pour demander que soient organisés des ateliers participatifs, plutôt que des réunions publiques.

Pendant les différents temps de la concertation, la garante a notamment joué un rôle de présentation de la CNDP et de ses missions, et un rôle de garante des bonnes conditions d'échanges et de débats (transparence, accessibilité des informations, égalité de traitement entre les participants, etc).

Sur le temps de concertation, la garante a participé à la visite guidée, aux deux ateliers participatifs, et à deux des trois rencontres de proximité.

Entretiens préalables, étude de contexte

Les entretiens menés

La garante s'est entretenue entre mai et juillet avec :

- Les élus de Saint-Denis, Aubervilliers, Paris 18ème, Paris 19ème, Ville de Paris
- Les élus de Plaine Commune
- La DRIAE
- La FNAUT
- L'Association J'accède
- Des membres du Conseil citoyen La plaine
- Des membres du Conseil de quartier Franc-Moisin
- Le Centre social Rosa Parks, Paris
- Des acteurs associatifs qui travaillent sur des enjeux liés à la jeunesse et l'emploi, de Saint-Denis et d'Aubervilliers, lors d'une journée d'information au Campus Condorcet

Les entretiens préparatoires ont montré que IDF Mobilités est un acteur reconnu pour son professionnalisme et la qualité de son ingénierie. Ils ont montré également que le projet est perçu

comme un levier de développement du territoire, permettant de développer les modes de transports respectueux de l'environnement, réduisant la circulation des voitures, et favorisant les transports doux, permettant de rendre plus accessibles les pôles d'activité et les quartiers d'habitation (notamment à venir), permettant d'enrichir l'offre de transports (jugés trop saturés) et contribuer à la structuration du réseau de transports local.

La question de l'opportunité du projet n'a jamais été posée.

Tous les acteurs du territoire attendent (plus ou moins fortement) ce prolongement de la ligne 8 depuis longtemps (certains depuis 2012). Lors des entretiens, plusieurs parties prenantes ont plutôt fait part d'inquiétudes liées à la réalisation effective du projet (le calendrier est aujourd'hui au delà des jeux olympiques de 2024), liées à l'impossibilité pour le maître d'ouvrage de garantir totalement que le projet sera bien financé, et liées aux enjeux politiques très forts du projet, bien au delà des seuls critères techniques.

L'enjeu des variantes A et B à Rosa Parks était surtout important pour la FNAUT, et dans une moindre mesure pour les acteurs du territoire à Paris.

L'enjeu paysager a été jugé important à Paris, mais aussi à Aubervilliers.

Et l'enjeu que la station Pressensé fasse partie des livrables sur la première échéance apparaissait déjà comme l'un des enjeux principaux de la concertation à venir.

Le dispositif de la concertation préalable

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation est organisé autour de 10 parties :

- 1 - Propos introductifs – avec un édito de la Présidente de la région Ile-De-France et de IDF mobilités, et une présentation du maître d'ouvrage
- 2 - La concertation, présentation de la CNDP, de la garante et des modalités de la concertation
- 3 - Le projet en quelques mots
- 4 - Le contexte du projet
- 5 - Les grandes caractéristiques du projet
- 6 - Le tracé, les stations
- 7 - Les impacts du projet
- 8 - Le calendrier
- 9 - Les coûts du projet
- 10- Les acteurs

Dernière page : récapitulatif modalités de concertation

Le dossier de concertation a pris en compte les principales exigences de la CNDP et les demandes de la garante. Notamment qu'il y ait bien un portage politique pour introduire le dossier de concertation, avec l'édito de la Présidente. Et qu'il soit compréhensible que des mesures conservatoires sont prévues par le maître d'ouvrage sur la station Pressensé, avec quelques données expliquant le choix de ce projet de mesures conservatoires.

La carte T

Utile pour informer un maximum de riverains du projet et de la concertation dédiée, et pour permettre aux habitants qui ne se rendent pas dans les espaces de concertation en physique, de donner leur avis en postant en retour la carte T, gratuitement.

Le site

Le site est très utile pour trouver dans un même espace l'essentiel de l'information concernant le projet et le dispositif de concertation.

Les personnes peuvent y donner leur avis, publiés tels quels, elles peuvent aussi trouver des

réponses à leurs questions via la FAQ

La page Facebook

L'utilité de la page Facebook, en plus du site, est surtout de permettre des interactions avec le maître d'ouvrage (ce que ne permet pas réellement le site puisqu'il n'est pas prévu que le maître d'ouvrage réponde aux « avis », notamment pour des raisons techniques données par le maître d'ouvrage).

Et de renvoyer les participants aux ateliers et rencontres de proximité vers cette possibilité d'approfondir les échanges, de demander des précisions, etc

La visite guidée

Le but de la visite guidée est surtout de prendre connaissance des enjeux concrets du prolongement du tramway, en visualisant le site. Avec aussi la possibilité d'avoir des informations précises sur ces enjeux, à la demande, et en temps réel.

Les ateliers participatifs

Plus propice aux échanges constructifs que les réunions publiques, l'atelier participatif est très opportun dans des contextes que l'on sait tendus, où le risque d'un effet « ping-pong » entre maître d'ouvrage et participants est grand. Il permet un travail en sous-groupes, sur des questions très précises et très concrètes, mettant les participants en position de construire, y compris des alternatives, et non plus seulement en position de critiquer/dénoncer (même si l'un ne doit évidemment pas empêcher l'autre).

Les rencontres de proximité

Les rencontres de proximité sont très intéressantes pour tenter de capter le « tout-venant », des habitants notamment, qui n'ont pas forcément le temps de participer à un atelier, mais qui peuvent prendre trois minutes pour s'informer sur le projet, répondre à quelques questions, voire émettre un avis.

La publicité à propos de la concertation préalable

Eléments de bilan comptabilisés par le maître d'ouvrage

- Les insertions presse dans un journal local (Le Parisien) et un journal national (Libération) publié le 26/08/2019 ;
- Une affiche de mobilisation, diffusée sur l'ensemble du territoire pour annoncer la tenue de la concertation et inviter les personnes à s'informer et à donner leur avis (une centaine d'exemplaires) ;
- Un communiqué de presse, diffusé auprès des journaux locaux et nationaux (et mis sur le site internet du projet) ;
- Un dossier de concertation, distribué à chaque partenaire pour mise à disposition du public et disponible sur le site du projet, apportant une information complète et détaillée sur le projet ;
- Un dépliant, diffusé à 35 000 exemplaires (dont 25 000 boîtés dans un rayon de 500m autour du tracé), composé d'un volet carte T détachable, permettant de donner son avis sur le projet ;
- Une vidéo du projet, comptabilisant 4 600 vues ;
- Le site internet projet : tram8.fr, avec 4 482 visites ;
- Une campagne sur les réseaux sociaux, avec notamment une page Facebook qui a totalisé 613 mentions « J'aime » et 637 abonnés ;
- Un kit de communication numérique, distribués aux différents partenaires du projet

5- les résultats de la concertation

Le déroulement

La concertation préalable s'est déroulée du 9 septembre 2019 au 26 octobre 2019, dans les conditions prévues.

Phase préparatoire

Le dossier de concertation préalable mis à disposition des participants, des riverains et des acteurs du territoire, est très correct, lisible, avec les principaux éléments pour comprendre les enjeux du projet. A la demande de la garante, et pour satisfaire les enjeux de transparence de la concertation, des éléments permettant de saisir encore davantage les enjeux, notamment autour de la station Pressensé, ont été précisés et ajoutés par le maître d'ouvrage, de bonne volonté.

Le maître d'ouvrage a fait preuve d'une bonne coordination, et d'une bonne adaptation, notamment aux enjeux de la CNDP tels que formulés par la garante, pour ce qui concerne les modalités du dispositif de concertation (obligation de produire un dossier de concertation préalable, temps estival peu propice à la participation et décision de reporter en septembre, etc)

Phase concertation

Sur le temps de concertation du public, le maître d'ouvrage a fait preuve d'une bonne coordination et d'une bonne organisation également.

De manière générale, les échanges avec les participants ont été transparents, les réponses du maître d'ouvrage ont toujours été claires et précises. Le maître d'ouvrage a mis en place toutes les conditions pour que le public puisse exprimer et développer son avis correctement. Il n'y a pas eu de frustrations particulières à la fin de la visite ou des deux ateliers participatifs à Paris et Saint-Denis, l'essentiel a pu être dit et débattu.

L'animation prise en charge par Republica a été excellente, la configuration et l'organisation des ateliers en sous-groupes, dans une perspective constructive, ont permis d'éviter les quelques tensions qui ont pu s'exprimer en tout début d'atelier, à Paris comme à Saint-Denis. Les débats ont été assez calmes, et se sont déroulés dans des conditions qui ont permis écoute et respect mutuel entre les participants, et entre les participants et le maître d'ouvrage.

Les comptes-rendus des ateliers, réunions de proximité et documents de synthèse, sont très bons, ils traduisent très précisément, avec honnêteté et transparence, la teneur et les contenus des échanges.

La visite

Le nombre relativement limité de participants, une vingtaine, a permis une visite agréable, où la plupart des participants a pu s'exprimer, poser ses questions, etc.

La présentation du maître d'ouvrage, grâce à des audioguides, en « marchant » et en marquant des arrêts à des endroits stratégiques pour expliquer des points précis a été très efficace. La visite a été aidée en cela par des conditions climatiques des plus agréables.

Quelques participants ont noté leurs questions et avis sur le livret qu'ils ont tous reçu.

Le fait que le premier atelier participatif ait eu lieu juste après la visite a permis des échanges riches, dans la mesure où ils s'appuyaient sur des observations relevées lors de la visite juste avant.

Les participants ont évoqué avec le maître d'ouvrage les questions liées à l'intermodalité, qui est apparue plus concrète aux yeux de certains, tout comme les questions liées aux aménagements vélos, aux impacts sur le stationnement et aux abattages d'arbre prévus.

Pour ce qui concerne la station Pressensé, la visite a permis de prendre conscience concrètement des distances entre les différentes stations. Cela a permis encore plus concrètement aux habitants présents d'expliquer leurs enjeux à voir une station Pressensé mise en service en même temps que les autres stations prévues. Le débat avec le maître d'ouvrage a été assez houleux sur cette question, même s'il est resté respectueux.

Les rencontres de proximité

Malgré des conditions pas faciles (pluie, beaucoup de personnes entre deux correspondances qui n'avaient pas le temps, des endroits où des ONG sollicitaient déjà les passants, etc), ces rencontres ont été utiles, ont touché plusieurs centaines de personnes, à qui le maître d'ouvrage a pu remettre un dépliant relatif au projet et à la concertation.

Le maître d'ouvrage a pu comptabiliser 450 dépliant distribués, et 188 avis recueillis.

Plusieurs questions ont pu être abordées avec les personnes qui étaient plus disponibles : la station Pressensé jugée indispensable par ceux qui en ont connaissance, les nombreux chantiers qui donnent l'impression aux habitants de la partie nord du tracé de vivre dans « un endroit pas fini », ou des personnes sur le site Rosa Parks qui se disent plutôt pour la variante A (17 personnes) ou plutôt pour la variante B (14 personnes), et seulement 6 personnes pour une autre variante.

Ça permet de mettre un peu en perspective le nombre de personnes, élevé, qui lors de l'atelier participatif à Paris étaient d'emblée contre les variantes A et B. Ce que tend à montrer la rencontre de proximité sur Rosa Parks, c'est que lorsque des personnes a priori « non expertes » sont interrogées, elles choisissent plutôt les variantes (A ou B) proposées par le maître d'ouvrage.

Les ateliers participatifs

Pour les deux ateliers, le maître d'ouvrage a fait une très bonne présentation du projet, accessible, précise, avec support vidéo très clair et synthétique.

L'atelier Paris

Il y a eu relativement beaucoup de participants à cet atelier, plus de 35-40 personnes.

Il y a eu très peu de riverains (3 ou 4 personnes), très peu de participants habitaient le périmètre, beaucoup de personnes membres de la FNAUT, profil plutôt technicien, ingénieur, jeune.

Les échanges lors de l'atelier ont été très constructifs, très pointus, très intéressants.

Non seulement les deux variantes A et B (enjeu central de la soirée) ont été discutées dans le détail, mais les alternatives à ces variantes également. Différents critères ont été mobilisés pour jauger les variantes : accessibilité (pour les PMR), faisabilité, distance entre les correspondances, sécurité, environnement (arbres) et esthétique, pour l'essentiel. Les quelques personnes qui n'avaient pas d'avis a priori ont pu avoir toutes les cartes en main pour apprécier les avantages et les inconvénients des différentes variantes.

L'atelier de Saint-Denis

Atelier très constructif également, même s'il n'y a eu qu'une dizaine de participants (ou parce que...). Le maître d'ouvrage a « joué le jeu », visiblement très à l'écoute des arguments des habitants contre les mesures conservatoires (principal problème discuté), même s'il n'a pas réellement réagi aux arguments avancés par les participants, comme si le maître d'ouvrage n'était pas en capacité de répondre sur des enjeux autres que techniques.

Les participants ont « joué le jeu » des questions sur lesquelles ils devaient travailler en sous-groupes. Alors que quelques personnes étaient arrivées énervées suite à la visite qui a précédé.

Atelier très constructif car les personnes habitaient le territoire, le connaissaient très bien. Les habitants du territoire ont beaucoup insisté sur la nécessité pour le maître d'ouvrage de prendre en considération aussi le point de vue et les intérêts des habitants et pas seulement ceux des salariés, qualifiés à plusieurs reprises de « transhumants ».

Le site

Le fait d'avoir permis qu'on lise directement les avis sur le site, est un gage de transparence. Le maître d'ouvrage n'a pas répondu aux avis, mais il est prévu qu'il y réponde, d'une manière ou d'une autre, dans son bilan.

La page Facebook

Elle n'a pas été d'une grande utilité. Il s'agissait d'une page dédiée, créée pour l'occasion, où il y avait très peu de flux.

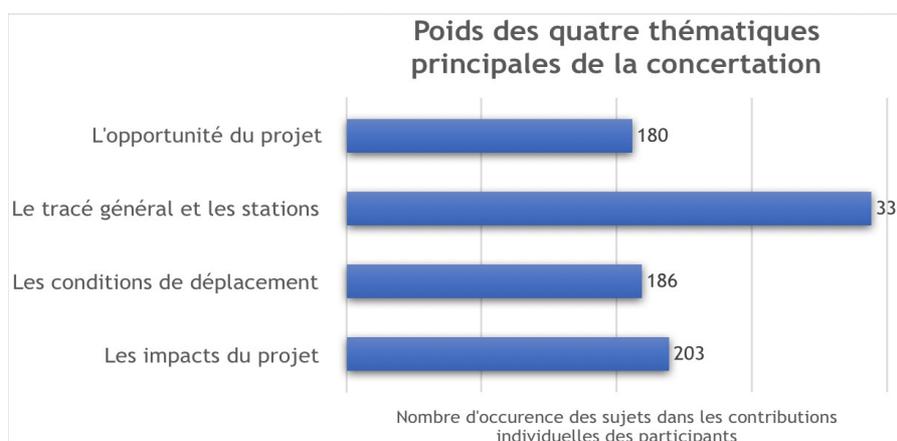
Quelques commentaires tout de même auxquels le maître d'ouvrage a répondu, mais les personnes qui ont commenté avaient déjà publié un avis sur le site.

A noter qu'à l'issue de l'atelier participatif à Saint-Denis, le maître d'ouvrage a, de sa propre initiative, publié un document en PDF, présentant les éléments chiffrés l'ayant conduit à préférer des mesures conservatoires pour la station Pressensé. Document qu'il a publié sur la page Facebook du projet.

Synthèse des observations et des propositions formulées par les participants

L'analyse par le maître d'ouvrage des avis exprimés pendant la concertation sur le prolongement du tram 8 fait ressortir quatre thématiques principales à propos desquelles les participants se sont exprimés :

- L'opportunité du projet, son coût, son calendrier
- Le tracé en général et ses stations. Cette thématique recouvre notamment les deux sujets les plus discutés pendant la concertation : la station Pressensé et ses mesures conservatoires, le terminus Rosa Parks et ses variantes ;
- Les conditions de déplacement : la rapidité, le confort et l'accessibilité du tram, l'intermodalité, les aménagements pour les modes doux ;
- Les impacts du projet : sur les autres modes de déplacement, sur la végétation, sur la vie des quartiers traversés par le tram.



Graphique produit par le maître d'ouvrage

Concernant l'opportunité du projet, il est apparu tout au long de la concertation que le projet était quasi-unanimement très attendu par le public (seuls 5% sont opposés au projet).



Graphique produit par le maître d'ouvrage

Le coût du projet n'a pas réellement été débattu, de manière générale, les participants ont considéré qu'il s'agissait d'un investissement financier utile et souhaitable. Concernant le calendrier, il a été évoqué surtout pour regretter les retards pris sur « ce projet de 20 ans », et demander à ce que le projet se fasse le plus rapidement possible.

Les améliorations qui seront rendues possibles en termes d'intermodalité, d'aménagements cyclables, et de désengorgements des transports en commun saturés, ont plutôt largement été saluées.

L'impact sur le stationnement et la circulation automobile, plutôt salué également, notamment dans une perspective écologiste, malgré quelques inquiétudes exprimées, notamment concernant le stationnement.

Concernant le tracé, comme prévu, ce sont les deux stations Rosa Parks et Pressensé qui ont suscité beaucoup d'interrogations, de propositions et de débats.

Concernant la station Rosa Parks

C'est le sujet qui a été le plus mobilisé et débattu lors de la concertation. Le sujet représente 30% des contributions individuelles par exemple. L'atelier participatif à Paris lui a presque été entièrement consacré. Les participants ont de toute évidence apprécié que le maître d'ouvrage soumette à débat, de manière très ouverte, deux variantes, et ne soit pas fermé à d'autres propositions.

Les avis ont été très partagés entre le choix de la variante A, celui de la variante B et les alternatives, notamment celle portée par la FNAUT. Le débat sur les variantes a été de très grande qualité, notamment grâce à l'investissement dans le débat de la FNAUT, qui l'a beaucoup ouvert et enrichi.

Concernant la station Pressensé

C'est l'autre sujet très débattu de cette concertation. Mais à la différence des sujets précédents, les débats n'étaient pas que d'ordre technique, il concentrait des enjeux socio-politiques forts, avec un champ lexical très situé autour des notions d'injustice, d'inégalités et de relégation.

Les données et chiffres avancés par le maître d'ouvrage ont systématiquement été critiqués et

contredits, même si les participants ont reconnu qu'ils avaient été avancés de manière transparente, claire et précise. Il y a eu beaucoup de débat autour des 500 mètres de distance en moyenne sur la région parisienne entre une station et une autre, quand la distance entre la station Casanova et la station La plaine Stade de France (Pressensé est entre les deux) est de plus de 1100 mètres. Débat également autour du nombre d'usagers potentiels sur Pressensé, le maître d'ouvrage considérant qu'ils ne seraient pas assez nombreux (en comparant, de manière très orientée, la fréquence potentielle de Pressensé avec la fréquence potentielle de Stade de France...), les habitants et les élus considérant le contraire, dans un quartier où la population augmente, ajoutant qu'il existe plusieurs stations de tramway en région Ile-De-France où la fréquentation est beaucoup plus faible, au moins au début, que la fréquentation potentielle de Pressensé.

Il y avait en plus de ce débat très technique, qui n'a jamais été tranché car les arguments chiffrés du maître d'ouvrage n'ont pas été jugés convaincants, un débat qui se situait ailleurs pour les riverains. Mais aussi pour les élus du territoire (Plaine Commune, Ville d'Aubervilliers, Ville de Saint-Denis, le député Bastien Lachaud), les acteurs associatifs et les organisations (FNAUT, associations emploi jeunesse, etc), les membres des conseils de quartier et conseils citoyens.

A noter que les élus du 18ème, du 19ème et de la Ville de Paris n'ont pas défendu lors de cette concertation, y compris pendant l'étude de contexte, les mesures conservatoires sur la station Pressensé.

Sur cette question, et sur l'ensemble du dispositif de concertation et du territoire concerné, seul le maître d'ouvrage a argumenté pour des mesures conservatoires (il n'y a qu'un seul avis dans ce sens en faveur des mesures conservatoires, et il est sur le site de la concertation, mais il n'est pas vraiment argumenté).

Le maître d'ouvrage rapporte que les rares personnes qui lui ont fait part de leurs réticences concernant la mise en service de la station Pressensé, ont mobilisé des préjugés graves qui associent l'ensemble des habitants du quartier du Franc Moisin à la drogue et aux incivilités.

« Peu des personnes rencontrées ont évoqué les mesures conservatoires pour la station Pressensé. La majorité des personnes en ayant parlé estiment qu'il est indispensable de la réaliser en même temps que le reste du projet. Toutefois, quelques personnes ont exprimé un avis opposé par crainte de permettre aux habitants du Franc-Moisin de rejoindre le centre de Saint-Denis facilement (ce qui pourrait apporter de la drogue et des incivilités). »

Extrait de la note d'ambiance de la rencontre de proximité sur Saint-Denis Porte de Paris, réalisée par le maître d'ouvrage

A part cet « argument » qui n'est pas recevable puisqu'il conduit à des pratiques discriminatoires illégales, aucun autre argument n'a été mobilisé de la part des habitants, des élus, et de l'ensemble des acteurs du territoire d'Aubervilliers, Saint-Denis et Paris, pour défendre le projet de mesures conservatoires, pendant le temps de concertation, comme pendant les entretiens préalables.

La question de la concertation à Aubervilliers...

Enfin, la seule question soulevée, sous forme de critique, relative aux modalités de concertation elles-mêmes a concerné Aubervilliers, et le fait qu'aucun temps de concertation n'y ait été prévu. Plusieurs habitants d'Aubervilliers ont en effet interpellé la garante, par mail ou lors de l'atelier à Saint-Denis, sur le fait qu'aucun temps de concertation, atelier participatif surtout mais aussi rencontre de proximité, n'ait eu lieu à Aubervilliers. Le député Bastien Lachaud l'a regretté également dans son courrier adressé au maître d'ouvrage en date du 24 septembre 2019. Ces personnes ont également interpellé le maître d'ouvrage sur cette question.

Une grande difficulté pour les habitants d'Aubervilliers de se déplacer à Saint-Denis a été soulevée. Cela a surtout été perçu comme la traduction du manque de considération pour des habitants qui se

plaignent d'être peu considérés de manière générale.

A noter que la garante n'a pas été informée de cette attente pendant l'étude de contexte. Ce n'est que lorsque la concertation a commencé que cette attente est apparue.

Et que le maître d'ouvrage s'est défendu en disant que le dispositif avait été validé par l'ensemble des parties prenantes, et que cette question n'avait pas été soulevée en amont.

6- Avis de la garante

Sur le déroulé de la concertation et les recommandations au Maitre d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public

Les exigences de la CNDP ont été entendues et respectées, dans le cadre d'un dialogue constructif entre le maître d'ouvrage et la garante.

Concernant les questions liées à l'intermodalité, aux aménagements cyclables, au tracé, etc, et pour pérenniser la relation directe créée avec les riverains, et les participants de manière plus générale, il serait bon de prévoir des temps et des espaces pour les informer, pour recueillir les inquiétudes et les questions, et y répondre. Ainsi le maitre d'ouvrage, au coeur de ces problématiques, pourrait continuer à préparer le terrain à ce projet de prolongement et à de futurs projets, dans un territoire en évolution permanente, où les questions notamment de densification de l'urbanisation, d'adéquation des transports aux besoins, d'augmentation de la population, et de perspectives de désenclavement sont cruciales.

Concernant plus précisément la station Rosa Parks, le maitre d'ouvrage a réellement joué le jeu en restant ouvert sur les deux variantes, comme sur les alternatives. A cet égard, la concertation a réellement été utile. Les échanges ont été de grande qualité technique, le maitre d'ouvrage a pu recueillir de nombreux éléments qui devraient contribuer au meilleur choix d'options possibles, parmi celles discutées.

Concernant la station Pressensé, il était prévu que l'enjeu suscite des crispations. Le maitre d'ouvrage n'a pas éludé la question, il a par exemple accepté de préciser les enjeux liés à cette station dans le dossier de concertation préalable, alors qu'il ne souhaitait pas au départ soumettre lui-même cette question au débat.

L'ensemble des débats a confirmé que la station Pressensé était le sujet le plus important de cette concertation, là en tout cas où il y a le plus d'enjeux, notamment socio-politiques et en termes d'acceptabilité sur le territoire. La concertation a déjà été utile dans le sens où elle a permis au public d'exprimer ses attentes, dans un cadre dédié. Une trace de ces attentes est dorénavant reconnue, et dans le bilan ici même, et dans le bilan du maitre d'ouvrage.

Les résultats des échanges lors la concertation sont sans appel, et sans ambiguïté. On a affaire à une quasi-unanimité de la part des habitants, participants, et acteurs du territoire, contre les mesures conservatoires (93%, selon les calculs du maitre d'ouvrage). Et il n'existe quasiment aucun argument en faveur des mesures conservatoires, autres que ceux avancés par le MO. Seules quelques personnes ont fait part de leurs réticences auprès du maitre d'ouvrage, mais c'est en mobilisant des préjugés graves qui associent l'ensemble des habitants du quartier du Franc Moisin à la drogue et aux incivilités, préjugés qui vont à l'encontre des principes et valeurs que défend Ile-De-France Mobilités.

Mais surtout, il y a un grand décalage entre des arguments techniques d'un côté, qui pour l'essentiel renvoient surtout à des questions de rentabilité, et des arguments plutôt à très fort caractère social, politique et symbolique de l'autre, qui s'appuient par ailleurs eux aussi sur des chiffres, qui ne paraissent pas moins légitimes ou moins pertinents que ceux du maitre d'ouvrage.

Ainsi à des arguments de la part des habitants en termes de ressenti discriminatoire, sentiment d'être stigmatisé, de subir une inégalité de traitement, une inégalité territoriale, de ne pas pouvoir bénéficier du désenclavement et de la requalification du quartier que permettrait le tramway sur les

autres territoires, avec des enjeux aussi en terme d'emplois, de mobilité pour les jeunes, d'accessibilité, avec des enjeux enfin en termes de nuisances dues aux travaux, le maître d'ouvrage a répondu avec quelques chiffres très relatifs, qui n'ont pas du tout convaincu les participants.

Il est difficile de ne pas traduire ce décalage dans les recommandations suivantes.

L'acceptabilité du projet pour le territoire du Franc Moisin est objectivement remise en question si les mesures conservatoires sur Pressensé étaient maintenues (situation aggravée paradoxalement par l'attente très forte du T8). Car au sentiment d'injustice largement partagé, viendrait s'ajouter le sentiment que la concertation à laquelle les habitants ont participé, ou dont ils ont eu connaissance (notamment via la carte T largement distribuée), n'a servi à rien.

Parce que le maître d'ouvrage s'est montré très à l'écoute sur cette station Pressensé, et a honnêtement soumis son projet et ses arguments à débat, voici quelques recommandations en lien avec le projet de mesures conservatoires sur Pressensé.

Quelle que soit la décision prise par le maître d'ouvrage, il est recommandé d'organiser une rencontre à Aubervilliers, entre le maître d'ouvrage et les riverains (l'occasion de répondre à cette attente formulée lors de la concertation), avec à l'ordre du jour de cette rencontre les enjeux suivants, cette fois explicitement posés : les questions de désenclavement et d'égalité territoriale (avec en arrière plan les questions d'acceptabilité par rapport aux impacts des travaux et nuisances).. Car l'acceptabilité du projet se construit avec les riverains et les usagers du territoire.

Trois cas de figure :

1- Soit le maître d'ouvrage souhaite maintenir son tracé et son projet de mesures conservatoires à Pressensé, et l'enjeu de la rencontre sera alors d'expliquer cette décision au regard des enjeux d'égalité de traitement et de désenclavement notamment, explication indispensable auprès des riverains pour qui cette décision ne pourra que produire un sentiment d'incompréhension et d'injustice important.

2- Soit le maître d'ouvrage souhaite prendre la mesure des attentes et besoins des habitants du Franc Moisin, en orientant sa réflexion sur des alternatives possibles au tracé, concernant notamment la station Casanova, ou la station La Plaine Stade de France (idée très vaguement suggérée par une personne lors de la concertation), et l'enjeu sera là d'associer à cette réflexion les riverains, pour travailler avec eux à faire de ce nouveau projet alternatif, un compromis acceptable pour tout le monde.

3- Soit enfin, le maître d'ouvrage décide d'aller dans le sens des résultats quasi-unanimes de la concertation à propos de Pressensé, à savoir une mise en service en même temps que les autres stations du tracé, et l'enjeu sera d'associer les riverains à cette décision, comme réponse aux attentes des habitants en termes d'égalité territoriale, de considération, et de désenclavement du quartier.

Quelque soit l'orientation choisie finalement par le maître d'ouvrage concernant la station Pressensé, il serait bon que le Conseil régional, à travers ses élus, participe directement à ce temps d'échanges avec les riverains potentiellement concernés. Pour éviter le propos technique, là où sont attendus par les habitants, un positionnement, un arbitrage et un engagement politique clair sur une question concrète, la station Pressensé, au regard des principes portés par le maître d'ouvrage, notamment l'enjeu de « relier les quartiers », tels que réaffirmés par la Présidente d'Ile-De-France Mobilités

dans l'édito du dossier de concertation préalable.

Dans tous les cas, il est recommandé au maître d'ouvrage de s'appuyer sur les échanges très riches qu'a permis la concertation préalable, pour réaffirmer ses enjeux d'égalité territoriale et d'égalité de traitement entre les usagers. La concertation aura alors été des plus utiles. Ce qui n'est pas négligeable, notamment lorsque cela concerne certains usagers des transports en commun qui ont le sentiment que les dispositifs de concertation ne servent à rien, et que leur parole, leurs attentes et leurs besoins ne sont pas entendus. L'enjeu de ne pas confirmer ce sentiment chez ces usagers est important dans un territoire que le maître d'ouvrage, à travers les mots de la Présidente en introduction du dossier de concertation, veut porteur d'un développement positif et dynamique.

SÉANCE DU 3 AVRIL 2019

DECISION 2019 / 58 / TRAM 8 / 1

**PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 8 DU TRAMWAY FRANCILIEN
DE SAINT-DENIS PORTE DE PARIS À ROSA PARKS**

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le II de l'article L. 121-8,
- vu le courrier et le dossier annexé de Madame Elodie HANEN, Directrice Générale Adjointe d'Île-de-France Mobilités, en date du 26 mars 2019, demandant la nomination d'un garant pour la concertation préalable du projet de prolongement de la ligne 8 du tramway francilien de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks (Paris 19^e),
- vu l'avis de publication des caractéristiques du projet dans le journal le Parisien du 21 mars 2019, et dans le journal Libération du 21 mars 2019,

Considérant que :

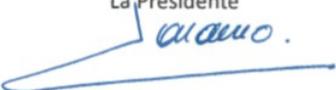
- ce projet présente un intérêt local significatif dans la mesure où il répond à des enjeux environnementaux, socio-économiques, d'urbanisme et de renouvellement urbain importants,
- des alternatives sont proposées à la concertation et la possibilité de débattre de l'opportunité de ce projet est à élargir,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE:

Article 1 :

Madame Fatima OUASSAK est désignée comme garante du processus de concertation sur le projet de prolongement du Tram 8 de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks.

La Présidente

Chantal JOUANNO

SÉANCE DU 5 JUIN 2019

DECISION 2019 / 104 / TRAM 8 / 2

**PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 8 DU TRAMWAY FRANCILIEN
DE SAINT-DENIS PORTE DE PARIS A ROSA PARKS**

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le II de l'article L. 121-8,
- vu le courrier et le dossier annexé de Madame Élodie HANEN, Directrice Générale Adjointe d'Île-de-France Mobilités, en date du 26 mars 2019, demandant la nomination d'un garant pour la concertation préalable du projet de prolongement de la ligne 8 du tramway francilien de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks (Paris 19^e),
- vu l'avis de publication des caractéristiques du projet dans le journal le Parisien du 21 mars 2019, et dans le journal Libération du 21 mars 2019,
- vu sa décision n°2019 / 58 /TRAM 8 / 1 du 3 avril 2019, désignant Madame Fatima OUASSAK comme garante du processus de concertation du projet de prolongement du Tram 8 de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks,
- vu le dossier de concertation, adressé à la Commission nationale, le 29 mai 2019,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

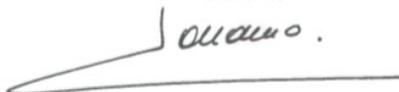
Article 1 :

La Commission nationale considère que le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage du projet de prolongement de la ligne 8 du tramway francilien de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks est suffisamment complet pour engager la concertation.

Article 2 :

La Commission nationale prend acte des modalités de la concertation et du calendrier envisagé par le maître d'ouvrage du projet. La concertation se déroulera du 9 septembre au 26 octobre 2019.

La Présidente



Chantal JOUANNO