

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ÎLE DE FRANCE

COMITE DE POLE BOBIGNY-PABLO PICASSO

Compte rendu du 2^{er} Comité de pilotage (relance du projet) du 10 mai 2011

Présents :

Catherine PEYGE, Maire de Bobigny

Jean-Pierre DAUBIN, Directeur Général Adjoint, Ville de Bobigny

Anne BONJOUR, Ville de Bobigny, Direction du Développement Urbain, Responsable de l'atelier du projet urbain

Biagio CORTESE, Ville de Bobigny, Direction du Développement Urbain, Atelier du Projet Urbain

Camille GAUMONT, Ville de Bobigny, Direction du Développement Urbain, Atelier du Projet Urbain

Roland ZARKA, Ville de Bobigny, Espaces Publics et Cadre de Vie, Service Transports-Circulation

Clémence LAROCHE-JOUBERT, STIF/DE/IPDU

Jean-François LACROUX, STIF/DPI

Thomas ROSENBAUM, STIF/DPI

Miguel RIVAS, Agence Richez et Associés

Marie-Charlotte OLIVIER, Agence Richez et Associés

Aurélien TASTEYRE, Région Ile de France

Charlotte CHARBINNIAUD, Région Ile de France

Sebastien BOUCHET, Conseil Général/DAD

Geoffrey DUFOUR, Conseil Général/DVD/SFP

Samantha FERRARI, Conseil Général/DVD/SFP

Serge HARTE, Conseil Général/DVD/SFP

Coralie LECHUITON, DRIEA/SPOT/DTU

Miguel H....., RATP/Responsable Développement PDU

Yves K....., RATP/ADT93

François E....., RATP/ADT93

Marianne L....., RATP/MOT/CDP

Pierre C....., RATP/MOT/GEF

Marc C....., RATP/MOT/GEF/IFT

Jean JOUBERT, habitant de Bobigny, participant au forum des transports

Jacques DELAURENS, Président du Conseil Syndical de la résidence des Sablons

Juliette MARLAIRE, Les Sablons SCD

Vincent LEPETIT, CCIP 93

Benoit ANCELIN, CCIP 93

Alain FABRE, Association des usagers des transports IDF (AMUTC Montreuil)

Michael MARTINE Commissariat Bobigny BIUP, Secrétariat 1^{er} district

Didier MENIGAUD, Chef d'Etat Major 1^{er} District, Police de Bobigny
Christian BOURLIER, DTSP / Etat Major, Commandant de Police
Etienne LETELLIER, Police de Bobigny

Ce comité de pilotage, élargi à tous les partenaires déjà impliqués dans la démarche depuis 2007, avait pour objectif de présenter la phase 1 de l'étude menée sur le pôle, et de débattre des scénarii d'aménagement proposés.

Après l'accueil des membres du Comité de Pilotage, Catherine PEYGE, Maire de Bobigny, rappelle les enjeux de réaménagement du pôle Pablo Picasso ainsi que le cadre de la nouvelle étude lancée, qui doit aboutir à la signature d'un « contrat de pôle » partagé assurant l'insertion urbaine d'un double terminus du Tramway T1.

Inscrit au Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France, ce **comité de pôle**, lancé le 10 février 2005 par délibération du Conseil Municipal, avait permis l'élaboration par l'équipe DUBUS-RICHEZ, choisie dans le cadre d'un « marché d'études de définition », d'un projet qui permettait de conserver une qualité d'échange multimodal et mettait en évidence une place urbaine, nouvel « espace public » en centre-ville.

En ce sens, ce projet devenait un élément essentiel de la requalification urbaine du territoire communal que la Ville de Bobigny s'est fixée avec le « plan de référence du projet urbain de revalorisation du territoire de Bobigny » approuvé par le Conseil Municipal en janvier 2002.

Pour autant, un certain nombre de points techniques demeurés irrésolus ont eu pour effet de remettre en cause le projet et de nécessiter une étude complémentaire. Aujourd'hui, avec le projet de prolongement de la ligne de tramway vers l'est et vers l'ouest, et la nécessité de couper la ligne en deux au niveau de ce pôle, la Ville de Bobigny, en accord avec le STIF et la RATP, a proposé la relance de ce projet en intégrant cette nouvelle donne.

Dans cette perspective la Ville de Bobigny, si elle n'est pas opposée à étudier l'implantation d'un double terminus sur le pôle, qui sera forcément consommateur d'espace, entend être très attentive à ce que les études d'insertion de cette coupure prennent en compte ces « composantes techniques » autant que les « composantes urbaines » du fait que ce pôle représente un espace public majeur situé en plein cœur du centre ville. Les ambitions de la Ville pour son cœur de ville et notamment pour ce pôle d'échanges sont toujours aussi importantes, peut-être même plus aujourd'hui alors qu'existe le projet de renforcer la desserte du centre-ville et du pôle P. Picasso par le métro de rocade Grand Paris Express. La Ville compte donc sur la réelle prise en compte des objectifs tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges de l'étude, à savoir :

- maintenir le haut niveau de qualité d'échange entre modes de transports, et notamment entre le métro et le tramway ;
- créer un espace public de la qualité et améliorer l'accessibilité et la lisibilité du pôle, notamment en ce qui concerne les circulations douces ;
- promouvoir et développer la vie locale sur et autour du pôle, notamment concernant les enjeux commerciaux et les services de proximité ;
- développer le lien avec le Centre Ville et l'avenue Paul Vaillant-Couturier, et garantir la faisabilité de « l'axe Nord/Sud » appelé à relier le centre ville au Parc de la Bergère, au Canal et à la RN 3 ;
- développer le lien avec le Centre Commercial et la Préfecture.

Enfin, le souhait qu'un « contrat de pôle » puisse être signé au terme de cette étude sur la base d'un projet d'ensemble viable, validé par l'ensemble des partenaires, la Municipalité et les habitants, a été rappelé.

La séance s'est poursuivie par deux exposés :

- la présentation par C. GAUMONT de l'historique et du cadre de l'étude en cours (annexe 1 en pièce jointe)

- la présentation par M. RIVAS de l'agence Richez et associés du diagnostic actualisé du pôle et des scénarii d'aménagement proposés (annexes 2 et 3 en pièce jointe)

Les trois scénarii proposés, discutés en séance, sont les suivants :

- Un scénario « 8 », prévoyant un terminus Ouest le long du boulevard Maurice Thorez, entre la résidence des sablons et le centre commercial, et un terminus Est sur la rue Carnot, entre la résidence Pablo Picasso et le bâtiment René Cassin.
- Un scénario « 9 » prévoyant un terminus Ouest le long de la rue Pablo Picasso, entre la résidence des Sablons et le bâtiment voyageurs du métro, et un terminus Est au sud du pôle, le long du bâtiment de la trésorerie générale.
- Un scénario « 5bis », prévoyant deux terminus concentrés au sud du pôle, le long du bâtiment de la trésorerie générale.

C. PEYGE Maire de Bobigny, remercie l'équipe et souligne que l'impact d'un tel projet est considérable, mais peut également être envisagé comme un atout pour le développement du pôle. Elle propose aux différents partenaires de s'exprimer sur ces propositions.

C. BOURLIER, commandant de Police à la DDSP, précise qu'un audit de sécurité a été réalisé sur le pôle. Il souhaite que le projet prenne en compte l'accès des véhicules de police, et demande si la mise en place de caméras de vidéosurveillance a été prévue.

C. PEYGE précise que, selon le déroulement de l'étude, la phase 1, aujourd'hui en cours, porte sur les différents scénarii d'aménagement, et que les problématiques de sécurité seront travaillées ultérieurement. Elle ajoute également que le principe adopté à Bobigny est de ne pas mettre en place de vidéo surveillance sur l'espace public. Les questions de tranquillité publique devront néanmoins être travaillées.

F. ETOURNAY, RATP, rappelle que le planning du projet de prolongement de Tramway est serré, mais que cela suppose tout de même d'être attentif. Les propositions présentées aujourd'hui ne sont pas définitives mais constituent des scénarii à développer. Il s'agit notamment de travailler sur les différentes contraintes du Tramway (appareils de voie aiguillages, courbes...), mais aussi sur toutes les fonctionnalités qui seront impactées par le projet T1. Il s'agit également de résoudre tous les problèmes qui pourraient être soulevés, et d'aboutir à un schéma qui intégrera l'ensemble des problématiques. Le travail se déroule en 3 phases, et, aujourd'hui, 3 scénarii à approfondir sont proposés.

Le dossier d'enquête publique qui sera élaboré devra probablement retenir un schéma à privilégier, même si les autres scénarii seront également présentés.

La RATP souhaiterait également maintenir la possibilité d'exploitation du T1 en une ligne unique, au moins pour des usages ponctuels.

J. JOUBERT, citoyen de Bobigny, a participé au forum des transports organisé par la Ville en 2006 ainsi qu'aux comités de pilotages précédents. Il exprime des inquiétudes quant au scénario 9 dans la mesure où celui-ci dégraderait la qualité de vie des habitants de la résidence des Sablons, ainsi que sur le risque qu'il obère le développement d'un futur axe nord/sud. Il propose donc que ce scénario soit purement et simplement exclu. Il rappelle aussi que la « suppression » de l'immeuble de la trésorerie générale avait été largement évoquée et souhaitée lors des rencontres précédentes afin de permettre l'aménagement d'un espace public de qualité.

C. PEYGE précise que les locaux actuels de cet immeuble ne correspondent plus à l'activité qui y est exercée, et que le devenir de ce bâtiment est bien d'actualité.

C. LAROCHE-JOUBERT, STIF, se félicite que l'on puisse reparler du projet aujourd'hui, et estime que la thématique du T1 peut être une chance pour le projet et pour de Bobigny. Il s'agit cependant de ne pas s'occuper exclusivement du T1. La logique de travail engagée est qu'aucun aménagement ne doit être frustratoire pour un autre. Le travail se fait aujourd'hui toujours dans le cadre d'un contrat de pôle, auquel s'intègre la problématique de la coupure du T1. De plus, d'autres projets, comme celui du TZEN 3 sur la RN3, ont un impact sur les bus, donc aussi sur le pôle. Mme LAROCHE JOUBERT estime qu'il sera primordial de préciser dans le scénario retenu, compte tenu des géométries visiblement contraintes des scénarios présentés, la façon dont les bus entreraient et sortiraient de la gare routière.

M. RIVAS, agence Richez et associés, précise que des solutions pour les bus correspondant à chaque scénario seront retravaillées et feront l'objet de propositions. En effet, les circulations de bus pourront ne plus se faire par le boulevard Maurice Thorez mais par la rue Pablo Picasso.

M. HARTE, CG 93, se félicite de la réactivité de l'équipe Richez et associés et estime que, sur de tels aménagements, mieux vaut concentrer les contraintes du tramway en un point plutôt que de les éclater. Un scénario de type « 5bis » n'obérerait pas le fonctionnement du pôle. Il s'interroge également sur le devenir des flux piétons dans le cadre de la suppression de la passerelle reliant le centre commercial et la résidence des sablons (scénario 5bis) et se demande comment et s'il faut que ces circulations soient restituées.

M. RIVAS, agence Richez et associés, rappelle que les circulations douces se font aujourd'hui sur dalle entre la résidence des sablons et le centre commercial. Dans la perspective d'une suppression de la passerelle, les circulations futures pour rejoindre la résidence des sablons pourraient se faire soit par la passerelle de la poste, soit au niveau du sol.

J. MARLAIRE, habitante de la résidence des Sablons, précise qu'actuellement cette passerelle est très utilisée, notamment le midi par les personnes travaillant dans le secteur.

M. RIVAS, agence Richez et associés, rappelle que la Ville a exprimé sa volonté d'ouvrir le centre commercial. Il souligne la possibilité de ramener les flux piétons au sol. Dans cette perspective, les flux des passerelles deviendraient anecdotiques.

C. PEYGE ajoute que l'idée de redescendre les flux piétons au niveau de la rue est également d'actualité pour le centre commercial. Elle précise qu'une étude a été demandée par la Ville à SEQUANO Aménagement, lequel a missionné l'architecte REICHEN pour travailler sur le devenir du centre commercial. Elle note cependant que les temporalités ne seront peut-être pas les mêmes pour la RATP et les propriétaires du centre commercial. Dans l'hypothèse où les entrées et sorties du centre commercial pourraient se faire au niveau du sol, elle souhaite connaître la position des riverains quant au maintien ou à la suppression de la passerelle qui le relie à la résidence des Sablons.

J. MARLAIRE, habitante de la résidence des Sablons, indique que les habitants de la résidence subissent des nuisances sonores en lien avec la circulation et les arrêts de bus sur la rue Pablo Picasso, nuisances qui risquent de s'accroître si le tramway devait circuler sur cette même rue.

J. DELAURENS, Président du Conseil Syndical de la Résidence des Sablons, se félicite du développement du projet T1, et estime que le double terminus est nécessaire. Il note que ce projet présente aussi bien des avantages, comme l'amélioration de l'offre de transports en commun, que des inconvénients. Il rappelle les nuisances que peut représenter la gare routière, avec la circulation de milliers de personnes, et la circulation du tramway. Il signale à ce propos qu'à certains endroits, le sol s'est dégradé à cause du poids des tramways et qu'il a été souvent refait. Il souligne que l'insertion du projet doit se faire dans une surface globale réduite.

La résidence des Sablons mène actuellement une discussion avec la Ville, et il rappelle l'état des réflexions des habitants de la résidence. La dalle de cette résidence est actuellement un espace privé mais qui est utilisé comme un espace public. Les habitants envisageaient de fermer la résidence, ce qui peut être rattaché au débat sur la suppression des passerelles. Les habitants

s'interrogeaient en effet également sur la possibilité de fermer les passerelles la nuit, en lien avec une fermeture de la résidence au niveau du sol. Ces différentes problématiques seront à marier.

M. DELAURENS note que d'autres projets sont également à prendre en compte, comme le TZEN sur la RN3 ou le projet de Grand Paris Express. Il ne faut cependant pas retarder un projet par rapport à un autre. M. DELAURENS se félicite que chaque aménagement se développe, il s'agira ensuite de rendre complémentaires les différents projets. Il faudra comparer les avantages et inconvénients, y compris pour les riverains, des différentes solutions.

M. ETOURNAY, RATP confirme que beaucoup de projets de transports sont en cours. Le STIF et la RATP travaillent actuellement à la restructuration de l'ensemble des lignes du secteur, ce qui occasionnera peut-être moins de nuisances sur le pôle. Le planning de ces restructurations peut varier, en lien avec les projets, et il s'agira de gérer au mieux les aléas. Le tramway T1 sera en service, au mieux, en 2017. Le projet viendra impacter des usages existant aujourd'hui, mais ces usages devront dans ce cas être restitués. M. ETOURNAY souligne également une autre conséquence à prendre en compte : la voie de remisage au niveau de la rue Erik Satie ne sera plus nécessaire.

C. PEYGE souligne que le projet permettra ainsi également de libérer de l'espace sur la place en certains endroits.

J. MARLAIRE, habitante de la résidence des Sablons, signale que même si les bus n'arrivaient plus par le boulevard Maurice Thorez (ex : scénario 8), le problème demeurerait le même sur la rue Pablo Picasso. Elle indique qu'il existe également des soucis liés au stationnement désordonné sur la rue Pablo Picasso.

M. LACROUX, STIF, indique qu'il faut avoir une vision à moyen terme du développement du pôle, ce qui est l'intérêt de l'étude en cours. Il faut cependant également répondre aux problèmes d'aujourd'hui, et améliorer l'exploitation du réseau existant. Enfin, il faut tenir l'engagement de ne pas obérer les possibilités d'aménagements ultérieurs. Il faudra profiter du projet pour améliorer l'existant. Les flux piétons sont par exemple un sujet important, ils pourront profiter du réaménagement.

M. TASTEYRE, Région Ile-de-France, demande si le scénario 9 suppose un impact sur le fonctionnement du bâtiment voyageurs.

F. ETOURNAY, RATP, indique que le scénario 9 suppose effectivement de « mordre » sur l'escalier qui permet de rejoindre le métro depuis la rue Pablo Picasso. Il serait donc nécessaire, soit de reporter les cheminements sur un autre escalier, soit d'installer un autre accès plus en relation avec le quai du terminus Ouest.

C. PEYGE rejoint l'opinion de J. JOUBERT quant au scénario 9, qui semble compliqué, aussi bien en termes de nuisances qu'en termes techniques. De plus, ce projet pourrait obérer le développement d'un futur axe nord/sud. Elle propose de ne retenir que les scénarii 8 et 5bis, ce dernier incluant la suppression de la passerelle, allant ainsi dans le sens des remarques formulées par les habitants. Il faut par ailleurs interpellier rapidement les services de l'Etat afin d'établir un dialogue vis-à-vis du devenir de l'immeuble la trésorerie générale.

C. GAUMONT, ville de Bobigny, rappelle que le cadre du travail mené est bien le contrat de pôle. Aujourd'hui, le choix a été fait de détailler essentiellement la localisation du double terminus dans un premier temps, mais le scénario qui sera retenu intégrera à la fois les éléments de localisation d'un double terminus et des actions d'aménagement complémentaires. Ainsi, une réflexion pourra être menée sur tous les types de déplacements, y compris les bus et les piétons. Le contrat de pôle est bien l'occasion de proposer des aménagements plus qualitatifs qui intégreront la solution de coupure du tramway retenue et amélioreront son insertion.

La RATP souligne que le travail sur le pôle doit être engagé en respectant les objectifs partagés par tous.

C. PEYGE propose de retenir les scénarii 8 et 5 bis, encore à approfondir d'ici le prochain comité de pilotage, le 24 juin. Cette proposition a recueilli l'assentiment de l'ensemble des partenaires.

C. PEYGE souligne que la réflexion avec les partenaires permet d'enrichir le projet. Elle propose que soit mis en place un groupe de travail avec les habitants, qui puisse être intégré au travail sur le projet. Ce groupe de travail sera notamment l'occasion de se pencher sur les circulations piétonnes. La proposition est acceptée par les partenaires.

C. PEYGE indique également que le travail sur le pôle pourra ainsi être affiné, et se félicite que le travail avec les partenaires puisse continuer, afin de s'assurer que le prolongement du tramway puisse bien être réalisé. Elle précise que les problématiques de tranquillité publique et de circulation des modes doux seront intégrées.

D. MENIGAUD, Chef d'Etat Major 1^{er} district, police de Bobigny, rappelle que l'accès aux Etablissements recevant du public devra impérativement être maintenu. Il demande à quel moment l'avis de la police, des pompiers, etc. sera sollicité dans le projet. Il indique que la suppression des passerelles répondrait par exemple aux objectifs de la police. D. MENIGAUD souligne l'intérêt d'intégrer des problématiques de prévention situationnelle. Il souhaite échanger avec la RATP avant le dépôt du dossier.

C. PEYGE indique qu'un travail particulier pourrait être mené sur ce thème. Elle ajoute qu'il n'est aujourd'hui pas prévu de rajouter une nouvelle passerelle.

F. ETOURNAY, RATP, indique qu'un dossier d'enquête publique sera constitué. Ce dossier sera soumis à l'ensemble des services de l'Etat compétents. Il ajoute que ces questions seront détaillées dans les mois qui viennent. Dans un premier temps, c'est la localisation de la coupure du tramway qui est étudiée, mais les problématiques bus, piétons, etc., seront intégrées au projet d'ensemble.

C. PEYGE indique qu'un groupe de travail pourra être mis en place sur le fonctionnement des circulations modes doux. Cela permettra de mettre certains éléments en commun et de faire des propositions. C. PEYGE se félicite de la poursuite du travail, remercie l'ensemble des partenaires et précise que le prochain comité de pilotage aura lieu, dans la même configuration, le 24 juin 2011 à 10h au salon d'honneur de l'Hôtel de Ville.

RELEVÉ DE DÉCISION

- Les scénarii 8 et 5bis sont retenus pour être approfondis en phase 2 de l'étude
- Un groupe de travail modes doux, incluant des représentants des riverains, sera mis en place
- Une réunion sera montée avec l'Etat concernant l'évolution de ses propriétés foncières (notamment trésorerie générale)
- Le prochain comité de pilotage aura lieu le 24 juin 2011 à 10h dans la salle de réception Pablo Picasso, sous l'hôtel de ville de Bobigny.