



Bobigny, le 18 avril 2011

La Maire

**Association des Usagers des
Transports – FNAUT Ile-de-France**
Monsieur le Président
32 rue Raymond Losserand
75014 PARIS

Monsieur le Président,

Le 25 mars dernier s'est tenu un comité de pilotage de relance du projet de réaménagement du pôle Bobigny-Pablo Picasso dont vous trouverez ci-joint le compte rendu. En effet, avec le projet de prolongement de la ligne de tramway T1 vers Val de Fontenay, à l'est, et vers Asnières-Gennevilliers, à l'ouest, il est admis la nécessité de couper la ligne en deux et que le Pôle Bobigny Pablo Picasso soit, selon les récentes études réalisées par la RATP et le STIF, l'endroit pressenti pour organiser un double terminus.

Soucieuse de répondre aux exigences de mobilité des habitants et salariés de la Ville, mais aussi du Département, la Ville de Bobigny, en accord avec le STIF et la RATP, a proposé la relance de ce projet en intégrant cette nouvelle donne, avec la perspective qu'un « contrat de pôle » puisse être signé au terme de cette étude.

Aussi, je propose à présent que le comité de pilotage de ce projet réacquiert sa composition d'origine, c'est-à-dire avec la présence de l'ensemble des partenaires.

Je vous informe également que, compte tenu du calendrier serré que nous avons établi, nous avons déjà fixé la date du prochain comité de pilotage. Celui-ci se tiendra :

le 10 mai 2011 à 14H00
au Salon d'Honneur de l'Hôtel de Ville
(31 av. du Président Salvador Allende à Bobigny)

Comptant sur votre présence et la poursuite de ce partenariat, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Catherine PEYGE

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE DE FRANCE

COMITE DE POLE BOBIGNY-PABLO PICASSO

Compte rendu du 1^{er} Comité de pilotage (relance du projet) du 25 mars 2011

Présents :

Catherine PEYGE, Maire de Bobigny

Clémence LAROCHE-JOUBERT, STIF/DE/IPDU
Romain DEFOSSÉ, STIF/DPI

Coralie LECHUITON, DRIEA/SPOT/DTU

Luc DARLOY, Région Ile de France/DT
Fanny RAMANAH, Région Ile de France/DT
Aurélien TASTEYRE, Région Ile de France
Charlotte CHARBINNIAUD, Région Ile de France

Serge HARTE, Conseil Général/DVD/SFP
Geoffrey DUFOUR, Conseil Général/DVD/SFP
Samantha FERRAI, Conseil Général/DVD/SFP
Edouard BEDEL, Conseil Général/DVD/SFP

Benjamin CLAUSTRE, RATP/ADT93
Yves KOSELEF, RATP/ADT93
François ETOURNAY, RATP/ADT93
Marianne LEVY, RATP/MOT/CDP

Anick LEMEE, Ville de Bobigny, Cabinet de Madame la Maire
Jacques MASURELLE, Ville de Bobigny, Directeur des Espaces Publics et du Cadre de Vie
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

Excusés :

Miguel HERNANDEZ, RATP/ADT93
Roland ZARKA, Ville de Bobigny – Espaces Publics et Cadre de Vie, Service Transports-Circulation

Ce comité de pilotage avait pour objectif de relancer le projet de Comité de Pôle en intégrant le projet de création d'un double terminus sur la ligne de tramway T1.

Après l'accueil des membres du Comité de Pilotage, Catherine PEYGE, Maire de Bobigny, évoque l'importance de cette nouvelle étude qui doit permettre d'aboutir rapidement à la définition d'un projet d'aménagement du pôle et à la signature d'un « contrat de pôle » partagé avec l'ensemble des partenaires.

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, choisis dans le cadre d'un « marché d'études de définition » où avaient œuvrés aussi deux autres cabinets d'architectes de renom, Antoine GRUMBACH et l'AUC, d'un projet qui, outre le fait de conserver une qualité d'échange multimodal, mettait en évidence une place urbaine, nouvel « espace public » en centre-ville, autour de laquelle s'articulaient les arrêts de bus, un bâtiment voyageurs de haute qualité architecturale, et bien d'autres solutions techniques améliorant le confort et la lisibilité du lieu comme par exemple la salle de contrôle des billets au niveau 0 et un second accès mécanisé permettant de relier plus directement le tramway au métro.

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 de « plan de référence du projet urbain de revalorisation du territoire de Bobigny » approuvé par le Conseil Municipal en janvier 2002 et dont la mise en œuvre opérationnelle venait d'être engagée avec notamment deux opérations situées à proximité : la ZAC de l'Hôtel de Ville et le Projet de Rénovation Urbaine du quartier Karl Marx.

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 B. CLAUSTRE et F. ETOURNAY des enjeux du prolongement de la ligne T1 et de la création d'un double terminus (Annexe 1) ;
- la présentation du cahier des charges de l'étude par A. BONJOUR, B. CORTESE et F. ETOURNAY (Annexe 2).

Après la description du projet et la problématique liée à une ligne de tramway de 25 km de longueur (de Val de Fontenay à Asnières-Gennevilliers), B. CLAUSTRE insiste sur la nécessité d'une

exploitation de la ligne en deux arcs. La création d'un double terminus à Bobigny, est liée au fait que ce lieu pénalise le moins les voyageurs, qu'il se situe à proximité du site de maintenance et de remisage des rames, et que les deux arcs créés seront de longueur équivalente (14 km pour l'arc ouest et 11 km pour l'arc est). Il précise aussi que la fréquence des rames sera de 4 minutes contre 5 minutes actuellement, et conclue en évoquant l'opportunité que constitue ce projet pour améliorer le fonctionnement de la station Bobigny-Pablo Picasso.

A. LEMEE insiste sur le fait que le temps de la concertation avec les bobignyens doit être pris en compte dans cette étude et qu'à ce titre la Ville sera vigilante sur le fait que ce projet recueille l'assentiment du plus grand nombre. Elle alerte d'ailleurs sur le fait que lors du conseil municipal (24/03/2011) approuvant le principe de l'implantation d'un double terminus les élus de l'opposition se sont fortement inquiétés des nuisances sonores générées par un tel équipement.

Sur ce point, B. CLAUSTRÉ estime qu'il est possible que ce projet puisse être mené en considérant à la fois la nécessité d'avancer rapidement et de ne rien omettre d'essentiel, y compris l'avis des habitants.

Après avoir décrit le contexte urbain du pôle, en citant les projets en cours sur la ville et autour du pôle, A. BONJOUR informe le comité que des études vont débiter sur la requalification du centre Commercial Bobigny 2 et qu'il sera intéressant d'aborder dans l'étude l'interaction entre cette entité et le pôle. B. CORTESE décrit les périmètres de l'étude en précisant que le « périmètre de réflexion du volet urbain » inclue bien le centre commercial et que le « périmètre d'intervention du volet transports » inclue bien la totalité du pôle ainsi que les carrefours stratégiques permettant d'accéder au pôle. Il évoque également la probabilité de l'arrivée de la ligne de métro Grand Paris Express qui augmentera la dimension du pôle et dont il est opportun de la considérer d'ores et déjà.

Après avoir détaillé les phases de l'étude (diagnostic, approfondissement des hypothèses retenues et approfondissement du scénario retenu) et la nécessité d'aboutir à la formalisation d'un « contrat de pôle », B. CORTESE propose que l'instance de pilotage acquière à nouveau sa dimension originelle avec la présence de partenaires institutionnels comme la CCIP et la Chambre de Métiers et de l'Artisanat, des associations d'usagers des transports collectifs, des autres transporteurs (y compris les taxis) et de représentants de la population (deux au maximum). Enfin, un point est fait sur le calendrier de l'étude. Celui-ci montre des phases courtes et un temps global limité en raison du fait que l'enquête publique est prévue pour novembre 2011.

A ce propos, et afin de pouvoir disposer de plus de temps pour étudier plus finement les hypothèses liées au double terminus, F. ETOURNAY évoque la possibilité d'inscrire dans le dossier d'enquête publique des « hypothèses » de tracé ce qui permettrait de les retravailler après approbation de l'enquête publique. A ce jour, ces hypothèses peuvent être classées en trois « familles » (Annexe 3) :

- Famille 1 : disposition du double terminus le long d'un axe est-ouest étiré sur une partie du Bd M. Thorez et de la rue Carnot ;
- Famille 2 : reprise de la ligne depuis la station Jean Rostand en longeant la RN 186 pour atteindre le pôle par la rue Pablo Picasso avec une disposition du double terminus rue Pablo Picasso selon un axe nord-sud ;
- Famille 3 : disposition du double terminus selon un axe disposition sud-nord sur la rue Pablo Picasso vers le début du Bd M. Thorez.

B. CORTESE propose que la famille 1 comporte une solution, ou variante, mettant en scène un double terminus rapproché et centré sur le pôle (trois quais de terminus en parallèle centrés sur le pôle gare), avec des « arrières gares » reportées sur le Bd M. Thorez et la rue Carnot.

Madame la MAIRE estime qu'il faut aussi se baser sur les solutions que le cabinet d'architecte retenu pour l'étude devrait être en mesure de nous proposer, sachant également que ce projet devra être soumis pour approbation aux habitants et notamment ceux des résidences voisines

(Résidence des Sablons, cité P. Picasso...). Elle s'oppose aussi à toute mise en œuvre d'une solution transitoire et le risque qu'elles perdurent dans le temps.

C. LAROCHE-JOUBERT se félicite du fait que le comité de pôle redémarre et qu'il peut ainsi permettre :

- de résoudre l'urgence du moment qui est la coupure du T1, mais en prenant soin :
 - d'éviter les erreurs liées à une éventuelle précipitation,
 - de tenir compte de toutes les interconnexions, y compris celles liées aux projets sur la RN3,
 - et de privilégier les autres modes tels que les circulations douces afin que le pôle réponde bien à la nécessité de partage de l'espace,
 - d'effectuer les études nécessaires au bon fonctionnement des différents carrefours situés à l'approche du pôle et du parc relais ;
- de relancer le pôle et de conserver les ambitions affichées lors de la première étude.

Y. KOSELEFF souhaite à présent que le projet puisse à présent aller de l'avant et propose pour cela de considérer :

- la possibilité de faire évoluer le projet de pôle selon les possibilités offertes par diverses démarches comme le PDU actuel ou celui en cours de révision ;
- les nouvelles opportunités d'ordre technique qu'offrent le projet de pôle et la création du double terminus du T1 comme :
 - l'abandon des actuelles voies de remisages sur le pôle libérant ainsi une partie du foncier disponible,
 - la possibilité que certaines lignes de bus ne parviennent plus au pôle ou bien qui seraient en « passage » et non plus en terminus, permettant ainsi de mieux redistribuer l'espace libéré,
 - le projet d'axe nord-sud permettant de se connecter au projet de Bus à Haut niveau de Service sur la RN3,
 - les évolutions possibles du centre commercial Bobigny 2.

L. DARLOY se félicite également que le projet repart et propose d'établir un « tableau de marche » différencié selon les aménagements à réaliser comme le suggère les deux niveaux de réflexions auxquelles nous sommes confrontés, à savoir d'un côté le projet de coupure du T1, et d'un autre côté, l'aménagement du pôle dans sa globalité. Ces démarches sont aussi différentes que complémentaires tant elles peuvent être phasées et identifiables géographiquement sur le pôle. Chacune de ces démarches peut aussi avoir son propre temps :

- de démocratie participative, notamment concernant la coupure du T1 dont le débat est ouvert depuis peu et nécessitera une concertation particulière ;
- de réalisation dans la mesure où le projet de pôle délimitera les deux espaces.

Concernant le pôle, L. DARLOY propose que les aménagements concernent plutôt les alentours comme des axes ou carrefours d'accès au pôle et qu'ils soient réalisés dans le cadre de l'actuel PDU avec une échéance de réalisation d'un à deux ans, et de prévoir l'aménagement du pôle proprement dit en fonction d'autres plans de financements qui devront être ciblés d'ores et déjà.

A. TASTIYRE estime, selon l'exemple de Noisy-le-Sec, qu'il y a effectivement deux démarches différentes tant les projets de pôle et de double terminus sont distincts, mais complémentaires dans la mesure où il est possible de les réaliser sur des temporalités différenciés suivant une précise identification géographique, ce qui permettra également leurs justes approches techniques et financières. Il s'agit de bien distinguer d'une part les travaux qui relèvent du T1 avec la maîtrise d'ouvrage et le financement associés et d'autre part les travaux qui relèvent du contrat de pôle avec la maîtrise d'ouvrage et le financement associés.

Quant au temps nécessaire pour la concertation, notamment concernant le double terminus, il serait opportun que la Ville de Bobigny puisse l'inscrire sur la base du calendrier du projet T1.

S. HARTE, précise que le Conseil Général est maître d'ouvrage du projet de T1 vers Val de Fontenay et, à ce titre, estime que ce projet ne peut pas être présenté sans un projet sur le pôle de Bobigny – Pablo Picasso tant ce lieu est un élément déterminant pour l'ensemble du projet. Par conséquent, la problématique liée à la concertation et à la différence de temporalité entre le projet de pôle et le projet de coupure du T1 doit être résolue rapidement afin de tenir les délais serrés qui ont été décrits.

Pour précision, G. DUFOUR expose le calendrier opérationnel du projet de T1 vers Val de Fontenay (Annexe 4). Il est ainsi montré que pour maintenir l'échéance de mai 2017 pour la mise en service, il est nécessaire que l'enquête publique ait lieu dès novembre 2011 et que les éléments techniques relatifs à cette enquête soient définis dès ce mois de mai, justifiant ainsi un planning « serré » des études.

Madame la MAIRE estime qu'un projet de tramway, quel qu'il soit, transforme la ville et, de ce fait, représente un véritable engagement sur l'avenir, d'où la nécessité d'un travail en profondeur du point de vue urbain et paysager et d'un dialogue aussi bien avec la population que l'ensemble des techniciens œuvrant sur ce projet.

R. DEFOSSE apporte un complément à propos des différences d'approches du projet de pôle et du projet du T1 en évoquant le fait que ces différences de périmètres et de temporalités peuvent être pris en compte selon deux échelles d'approches tout en respectant ce double objectif. Il précise aussi que l'enquête publique est fixée pour la fin 2011 afin de intégrer l'échéance électorale de 2012, et que les éléments à inscrire dans le dossier d'enquête publique doivent être définis avant l'été 2011.

A. BONJOUR, tout en étant d'accord sur la nécessité de tenir deux plannings différents et de bien identifier in fine les travaux relevant de chaque projet (pôle gare et T1), estime que l'aménagement du pôle, du fait de sa configuration, est directement impacté par le projet de double terminus et que l'objet de l'étude est justement de traiter ces deux sujets. Quant au financement, il est également nécessaire de lier les deux problématiques.

C. LAROCHE-JOUBERT rappelle qu'afin de permettre la reprise et l'évolution du projet de pôle, une nouvelle convention a été rédigée entre la Ville et le STIF. Celle-ci permet ainsi de poursuivre ensemble la démarche de projet de pôle entamée en 2006, et à la Ville de Bobigny de bénéficier des subventions PDU relatifs aux études et à la mise en œuvre du projet. Concernant le financement du projet de pôle et de double terminus, ils seront bien différenciés. Elle précise également que le Conseil du STIF n'a pas encore engagé l'enquête publique relative au nouveau PDU, signifiant ainsi qu'il était prématuré à ce jour de se référer à un plan dont le calendrier et les financements correspondants ne sont pas encore définis.

Y. KOSELEFF revient sur la question financière et la nécessité de différencier les démarches en évoquant l'exemple du projet de bâtiment voyageurs qui, tel qu'il avait été prévu au projet initial, pourrait être toujours d'actualité mais plutôt dans une ultérieure perspective avec un financement propre tel que le projet de métro en rocade Grand Paris Express. Il évoque également la nécessité d'un travail approfondi sur le lien entre le T1 et le réseau de bus présent sur le pôle.

Madame la MAIRE conclue le débat en déclarant que la Ville de Bobigny restera prudente vis-à-vis de propositions ne répondant pas entièrement à ce qui est de l'ordre du pôle en général, projet de double terminus du T1 compris, et notamment sur la qualité in fine de ce lieu. Par conséquent, il faut accorder le temps nécessaire à ce projet afin que ces exigences soient prises en compte et puissent trouver réponse. Elle propose aussi que ce comité de pilotage se réunisse au terme de la première phase qui débute à présent afin de valider les éléments qui en seront issus. Enfin, elle souhaite pouvoir aborder, dès que possible, dans le cadre du pôle gare, le travail qui aura été entamé sur le Centre Commercial Bobigny 2 afin d'en tenir compte dans l'étude du pôle gare.