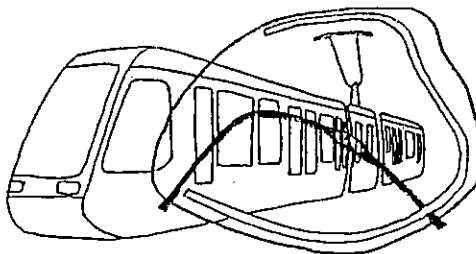


**PETITE  
CEINTURE**

*\*Parva cintura...*



**GRAND  
PARIS**

*...omnibus semper.\**

ASSOCIATION LOI 1901 \*\*\*  
8 RUE PIERRE GIRARD - 75019 PARIS  
TÉL 01.42.00.21.19

# Les tramways

## sont dans La Plaine

## Le prolongement du T8 à la gare Rosa Parks

Ce prolongement, inscrit dans le protocole d'accord du 21 janvier 2011 entre l'Etat et la région relatif aux transports publics en Ile-de-France , est chiffré à 200 M€ – 205 M€ valeur 2008 suivant le STIF . Il concerne le tracé qui relie la porte de Paris à la gare Rosa Parks , longueur 6 km environ. Le matériel roulant a été estimé à 33 M€ ( valeur 2008 ) pour 14 tramways Alstom Citadis 302 , longueur 32 m , largeur 2,40 m.

Comme le protocole ne fixe aucune date de réalisation audit prolongement, les élus des communes concernées , Saint-Denis, Aubervilliers et Paris , ont souhaité accélérer la construction de cette infrastructure et ont constitué une association de soutien au projet le 13 janvier 2011. L'adhésion de la mairie de Paris a été entérinée par une délibération du conseil de Paris ( délibération 2011 DVD 50 séance des 7 & 8 février 2011).

Cette association , dans une contribution présentée lors de la concertation préalable relative au prolongement du T3 de la porte de La Chapelle à la porte d'Asnières, a exprimé le voeu que les deux opérations d'extension T3 et T8 aillent de pair et il semble qu'elle ait été entendue par le STIF qui , dans sa délibération n° 2011/0626 du 6 juillet 2011, a approuvé le bilan de la concertation préalable et s'est engagé à rechercher , avec les maîtres d'ouvrage, une optimisation du calendrier du projet *pour concorder au mieux avec ceux des autres projets du secteur.*

Cette optimisation a d'ailleurs été prise en compte par la RATP qui a passé commande à ALSTOM TRANSPORT SA non seulement des 20 rames nécessaires à l'exploitation du T8 , mais aussi des 14 destinées à celle de son extension à la gare Rosa Parks ( tranche conditionnelle du marché – communiqué de presse du 28 janvier 2011 ) .

Rien n'aurait dû entraver l'instruction d'un dossier dont le STIF envisageait la concertation préalable début 2012 si ce n'était un obstacle majeur , celui que constitue la traversée de la gare des Mines par le tracé du T8 puisque le projet d'aménagement de cette emprise ferroviaire comporte des travaux pharaoniques

incluant la couverture du bd périphérique sur 225 m et la construction d'un bâtiment- pont affecté à un marché alimentaire exotique, dit des cinq continents.

Comme le bd périphérique est au niveau du sol environnant sur la section des 225 m à couvrir, il est nécessaire de le dévoyer au nord sur le périmètre de la gare des Mines , c'est-à-dire de construire un bd périphérique bis, 7 m plus bas que le bd existant et de créer deux raccordements , l'un à l'ouest, l'autre à l'est , le tout sans interrompre la circulation routière qui , à l'heure de pointe, draine près de 6000 véhicule par km.

Après 6 ans de réflexion – le projet Gare des Mines a été rendu public en mai 2006 – la mairie de Paris et la communauté d'agglomération Plaine Commune, les deux maîtres d'ouvrage , semblent prendre conscience de la nécessité de revoir le schéma d'aménagement du site et de sortir d'une impasse urbanistique qui ne peut s'accommoder de la coupure du bd périphérique pendant plusieurs années , le temps de le reconstruire sur l'emprise de la gare des Mines avec , comme conséquence, le gel du projet d'extension du T8 .

Les maîtres d'ouvrages auraient pu éviter ce retard et de substantiels frais d'études s'ils avaient eu l'idée de questionner le préfet de police de Paris sur la compatibilité de leur grandiose projet et du maintien de la circulation routière pendant sa réalisation puisque la préfecture de police assure la gestion du bd périphérique en partenariat avec la mairie de Paris ...

L'association PCGP a proposé, dans les observations qu'elle a présentées le 26 janvier 2012 lors de l'enquête publique relative à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, de poursuivre le T8 au-delà de la gare Rosa Parks sur la ligne de Petite Ceinture puisqu'une étude APUR/RFF d'août 2011 envisage cette option.

Depuis Rosa Parks jusqu'à la porte de Vincennes, 11 stations seraient aménagées sur la ligne , 8 aériennes et 3 souterraines dont l'une, la station Botzaris, pourrait être abandonnée car très proche de la station Buttes Chaumont.

Une étude SNCF de mai 1997 intitulée *Réouverture de la Petite Ceinture Est au service voyageurs* comporte le plan des deux stations souterraines Pyrénées et Martin-Nadaud et fixe la longueur de leurs quais à 30 m ,très voisine des 32 m des rames Citadis 302.

L'extension de la ligne T8 à Rosa Parks nécessitera l'implantation d'un second centre de maintenance et de remisage des rames puisque celui de Villetaneuse ne peut accueillir que les 20 rames du T8 . Ce centre pourrait être aménagé au niveau 0 de l'entrepôt du bd Ney par remploi des quais et des voies ferrées qu'il abrite.

Outre les rames du T8 prolongé, le site pourrait éventuellement accueillir les rames d'une ligne T8 bis que propose l'association PCGP pour desservir le territoire de la Plaine-Saint-Denis situé entre l'avenue du Président Wilson et le faisceau ferré de Paris-Nord.

Cette ligne T8 bis relierait le carrefour Pleyel à la gare des Mines où il serait en correspondance avec la ligne T8 prolongée et faciliterait les échanges entre la branche est de la ligne 13 du métro, le RER D et le RER E .

Cette ligne , entièrement aérienne , serait de nature à accroître l'attractivité d'un secteur de La Plaine-Saint-Denis dont la mutation prend du retard par rapport à la partie est.

Dans ses observations du 26 janvier 2012 , l'association PCGG a également abordé un second sujet, celui de la liaison ferrée Paris-Roissy CDG

## **Le Grand Paris Express et le CDG Express**

L'annexe 3 au protocole Etat-Région IDF du 26 janvier 2011 tient compte de cette liaison puisque son tracé y figure . Cette infrastructure est également mentionnée à l'article 2, alinéa IV de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et si cette loi indique expressement que cette liaison ferrée ne bénéficiera d'aucune subvention

de l'Etat c'est qu'en juin 2010 , le groupe VINCI , seul candidat depuis mai 2008 à la réalisation , la maintenance et l'exploitation de cette infrastructure n'avait pas encore décidé de se retirer du projet.

S'il avait jeté l'éponge avant le vote de la loi, on peut parier que la liaison CDG Express figurerait aujourd'hui dans le réseau Grand Paris Express et que le décret n° 2007-453 du 27 mars 2007 qui cantonne la réalisation de cette liaison aux contraintes d'une délégation de service publique aurait été annulé.

L'association PCGP propose de revoir le schéma de cette liaison figée depuis le débat public de 2003 et de l'intégrer à un ensemble plus vaste qui comporterait un volet aménagement urbain conséquent .

Quelques pistes :

- fixer le terminus parisien des navettes à Rosa Parks dans une gare souterraine au lieu de la gare de Paris-Est et , ultérieurement , reporter ce terminus à Pont Cardinet lorsque les travaux d'extension de la ligne 14 auront démarré
- fixer le terminus à Roissy CDG 1 au lieu de CDG2-TGV qui dispose de 4 voies à quai et d'une correspondance aisée avec CDGVAL , CDG 1 devenant le terminus commun des navettes et du RER B
- relancer l'aménagement du triangle de l'Evangile , actuellement en stand-by, en intégrant les accès à la gare souterraine et la ligne T8 ( plateforme et station )
- repenser l'aménagement de la gare des Mines en tenant compte des lignes T8 et T8 bis
- concevoir l'aménagement de la gare Chapelle Charbon en définissant au préalable ses nouvelles missions ferroviaires
- optimiser la porosité de Chapelle International par création d'un accès nord au dessus de la tranchée des navettes en lien avec le campus Condorcet

- analyser l'opportunité de couvrir la tranchée de la Petite Ceinture entre les portes de Clignancourt et des Poissonniers pour créer d'un nouveau front urbain en rive sud du bd Ney en lien avec le prolongement du T3 et la mutation de la caserne Gley
- restaurer les ponts-rails de la porte de La Chapelle, ouvrages d'art qui valorisent le patrimoine industriel parisien , pour les adapter au trafic des navettes et des trains de fret
- amplifier la concertation pour nourrir et enrichir les projets

Le réseau Grand Paris Express prévoit la création de 10 gares entre La Défense-Grande Arche et Roissy CDG alors que le projet de l'association PCGP n'en comporte que 2 : Pont Cardinet et Rosa Parks. Il s'appuie en majeure partie du tracé sur des infrastructures existantes alors que la construction d'une ligne nouvelle prendra plusieurs dizaines d'années semées d'aléas techniques , juridiques et financiers qui s'ajouteront aux contingences politiques.

Par contre la réalisation des liaisons T8, T8 bis et CDG Express proposées par l'association PCGP peuvent voir leur achèvement au cours d'une même législature.

Cette opération aura le mérite de recycler des installations ferroviaires désuètes pour en faire des nouveaux lieu de vie et d'activités avec la création de plusieurs milliers de logements et l'implantation de nouvelle entreprises.

Elle sera la vitrine du savoir-faire des urbanistes, des architectes et des aménageurs. Elle donnera un élan international supplémentaire à une capitale qui cherche ses nouvelles frontières métropolitaines.

Paris , le 12 juin 2012



Jacques GAUTHIER  
Président

Documents joints :

Contribution de l'association de soutien au prolongement du T8 à la concertation publique sur l'extension du T3

STIF délibération n° 2011/0626 du 6 juillet 2011

STIF - RATP communiqué de presse du 28 janvier 2011

Le Parisien - 2 mai 2006 - *Ce sera le premier quartier Paris-banlieue*

Plan de la station Pont Cardinet joint aux observations de l'association PCGP lors de l'enquête publique sur la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 - *Le Grand Paris entre en gare à Pont Cardinet*

Plan des stations Pyrénées et Martin-Nadaud ( étude SNCF - mai 1997 Réouverture de la Petite Ceinture Est au service voyageurs )

Plan de la ligne T8 prolongée et de la ligne T8 bis

Plan général CDG Express , T8, T8 bis



## **Contribution de l'association de soutien au prolongement du tramway T8 à la concertation publique sur le prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières**

Désenclaver les quartiers populaires, améliorer la vie quotidienne des usagers et des habitants, construire une métropole dense et durable, favoriser le développement économique et la création d'emplois de proximité... autant d'objectifs qui nous tiennent à cœur et qui sont irréalisables sans ligne de transport adaptées.

C'est pourquoi la toute jeune association de soutien au prolongement du tramway T8 est très favorable au prolongement du T3 de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières.

Ce tramway qui, sur une partie de son tracé, borde le territoire du département de la Seine Saint Denis facilitera les déplacements de banlieue à banlieue et renforcera les continuités urbaines entre Paris et les communes limitrophes.

Ainsi, le prolongement du tramway T8 depuis la Porte de Paris à Saint Denis jusqu'à la Gare Evangile du RER E à Paris constitue un complément naturel de l'extension du T3 à la Porte d'Asnières et c'est avec satisfaction que nous l'avons vu figurer en bonne place dans le protocole entre l'Etat et la Région Ile de France relatif au transport public, dévoilé le 26 janvier dernier.

Ces deux projets opèrent en effet un maillage essentiel dans le réseau de transport de la métropole et desserviront un secteur qui, déjà structuré autour de grands équipements et d'entreprises prestigieuses, poursuit sa dynamique de développement : puisque le campus Condorcet, le cluster des industries de la création, le Parc des Portes de Paris comme de nombreux programmes de logements et bureaux sont à l'étude ou en chantier.

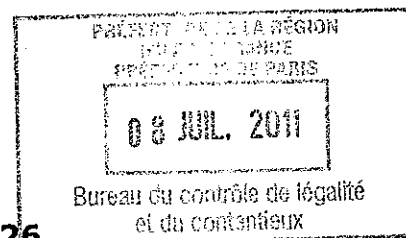
Le T8 prolongé sera la colonne vertébrale de ce développement : il permettra de relier les villes du nord de la Seine-Saint-Denis à Paris. Mais de son prolongement dépend aussi la mise la cohérence de l'ensemble du réseau de transport métropolitain.

Connecté au RER E bientôt prolongé à l'ouest lui aussi et au T3, le tramway T8 reliera la ligne 12 du métro, le RER B et la ligne 13 à la Porte de Paris à Saint-Denis et au delà, le T1, le RER D, la ligne H du Transilien, le RERC et la Tangentielle Nord offrant ainsi des alternatives de déplacements avantageuses.

L'association de soutien au prolongement du tramway T8 souhaite donc profiter de la concertation publique sur l'extension du T3 à la porte d'Asnières pour :

- S'associer à la volonté partagée de réaliser rapidement le prolongement du T3,
- Proposer que le prolongement du tramway T8 soit présenté à la concertation publique en 2011,
- Faire part de son souhait d'une réalisation dans les meilleurs délais du prolongement du tramway T8.





**Délibération n° 2011/0626**

**Séance du 6 juillet 2011**

**BILAN DE LA CONCERTATION  
ET CONVENTION DE FINANCEMENT DU SCHEMA DE PRINCIPE ET  
DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

**EXTENSION DU TRAMWAY T3 DE LA PORTE DE LA CHAPELLE A LA  
PORTE D'ASNIERES**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L.121-8 et suivants et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public,
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le contrat particulier Région Ile-de-France – Département de Paris 2009-2013, approuvé par le Conseil de Paris dans sa séance du 19 octobre 2009 et par le Conseil Régional le 26 novembre 2009 ;
- VU** le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France, voté par le Conseil Régional le 18 juin 2009 et par le Conseil de Paris dans sa séance des 6 et 7 juillet 2009 ;
- VU** la délibération n°2010/0561 du Conseil du STIF du 4 octobre 2010 sur les modalités de la concertation de l'extension du T3 à la porte d'Asnières ;
- VU** les délibérations n°2011-DVD-133 et 2011-DVD-107 du Conseil de Paris des 20 et 21 juin 2011 ;
- VU** le rapport de présentation n° 2011/0626 ;
- VU** les avis de la Commission des Investissements et de suivi du Contrat de Plan en date du 29 juin 2011 et de la Commission de la Démocratisation en date du 30 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE :**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le bilan de la concertation du STIF en prenant en compte les enseignements issus de la concertation préalable relative au projet d'extension du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières, qui s'est déroulée du 17 janvier au 18 février 2011.

**ARTICLE 2 :** de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements de la concertation, ainsi que la réalisation des études préliminaires et l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique conjointement par le STIF et la Ville de Paris, maître d'ouvrage coordinateur, sur la base des principes suivants :

- Un tracé de 4,7 km entre la porte de la Chapelle et la porte d'Asnières ;
- 8 stations présentées lors de la concertation : Porte des Poissonniers, Porte de Clignancourt, Porte de Montmartre, Porte de Saint-Ouen, Porte Pouchet, Balzac, Porte de Clichy, Porte d'Asnières ;
- Une requalification urbaine des boulevards des Maréchaux (Ney, Bessières, Berthier) et le comblement de 5 trémies routières sur ces boulevards.

**ARTICLE 3 :** de s'engager, en réponse aux observations soulevées pendant la concertation, à :

- Prendre des mesures conservatoires pour que l'aménagement du terminus à la porte d'Asnières permette un prolongement ultérieur ;
- Mettre en place, avec les maîtres d'ouvrage, un dispositif d'information régulière du public sur le projet, tant en phase de conception qu'en phase travaux ;
- Rechercher, avec les maîtres d'ouvrage, une optimisation du calendrier du projet pour concorder au mieux avec ceux des autres projets du secteur.


**ARTICLE 4 :** d'approuver la Convention de financement des études du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'organisation de l'enquête publique entre la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et le STIF ;

**ARTICLE 5 :** La Directrice Générale est autorisée à signer ladite convention ;

**ARTICLE 6 :** La Directrice Générale est autorisée à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**ARTICLE 7 :** La Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil  
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

  
Jean-Paul HUCHON



Communiqué de presse – 28 janvier 2011

## **La RATP va passer commande des matériels roulants des tramways T7 et T8**

**La RATP va signer un marché pour la fourniture des matériels roulants pour les futures lignes de tramway T7 (de Villejuif à Athis Mons, et ultérieurement à Juvisy-sur-Orge) et T8 (de Saint-Denis à Epinay et Villetaneuse), avec une première commande de 48 M€ pour la première phase de la ligne T7. Ce matériel sera financé par le STIF, suite à l'accord RATP/STIF sur le financement par crédit-bail des rames du tramway.**

Le conseil d'administration de la RATP a autorisé, vendredi 28 janvier 2011, la commande du matériel roulant de type Citadis pour les lignes de tramways T7 et T8 auprès d'ALSTOM TRANSPORT SA. La commande des matériels roulants des lignes T7 et T8 a été globalisée afin de réduire les coûts et les délais.

Ce marché prévoit la fourniture de :

- 19 rames de tramway en tranche ferme, correspondant à la première phase du tramway T7 jusqu'à Athis-Mons,
- 51 tramways en tranche conditionnelle, correspondant à la deuxième phase du tramway T7 jusqu'à Juvisy-sur-Orge, à la première phase du tramway T8, de Saint-Denis à Epinay et Villetaneuse, ainsi qu'à sa deuxième phase, de Saint-Denis à la future gare RER de l'Evangile,
- le parc de rechange et les outillages de maintenance.

Forte d'un design d'une remarquable modernité, totalement accessible aux personnes à mobilité réduite, doté d'un plancher bas intégral, et disposant d'écrans multimédias dédiés à l'information voyageur, chaque rame de tramway Citadis 302 d'ALSTOM pourra accueillir 200 voyageurs, dont 54 assis. La première livraison est prévue pour mi-2012.

D'une longueur de 11,2 km, le tramway T7 desservira 18 stations, dès fin 2013, entre les communes de Villejuif et Athis-Mons. Un prolongement de la ligne est envisagé, dans une deuxième phase, entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge.

Le tramway T8, appelé aussi Tram Y, reliera, dès 2014, les communes de Saint-Denis, Epinay-sur-Seine et Villetaneuse, et desservira 17 stations sur un tracé de 8,5 km. Un prolongement de 3 km jusqu'à la future gare Evangile du RER E est à l'étude.

Les tramways T7 et T8 vont permettre de simplifier les déplacements de banlieue à banlieue, tout en favorisant le renouvellement urbain et l'amélioration du cadre de vie des communes qu'ils traversent.

### Contacts presse :

*RATP : Steve Viala au 01 58 78 37 37*

*STIF : Sébastien Mabille au 01 47 63 28 42*

MARDI 2 MAI 2006

www.leparisien.com

## L'événement

# Ce sera le premier quartier Paris-banlieue

**O**UBLIER enfin ce maudit périphérique, qui a enfermé trop longtemps la capitale comme une forteresse et rejeté les villes voisines en « banlieue » : voilà le rêve incarné par le premier quartier intercommunal conçu en commun avec Paris et ses voisins. L'accord date de la semaine dernière : Paris, Saint-Denis et Aubervilliers vont aménager ensemble le secteur de l'ancienne gare des Mines désaffectée, à l'est de la porte de la Chapelle. 300 000 m<sup>2</sup> qui seront occupés par 50 % de logements. Le projet a été présenté aux habitants jeudi par l'adjoint (PS) à la mairie de Paris chargé de l'urbanisme, Jean-Pierre Caffet.

« C'est une première en petite couronne, applaudit le maire (PCF) d'Aubervilliers, Pascal Beaudet. L'objectif de gommer le périphérique est drôlement intéressant. Cette barrière, tout le monde la déplore. Et puis, nous allons créer un vrai quartier mixte, avec logements, commerces, bureaux, espaces publics... une sorte de cordon ombilical avec Paris... »

### Le marché des cinq continents au-dessus du périphérique

Pour y parvenir, les élus prévoient de faire les choses en grand : le périphérique sera partiellement couvert. Pour ne pas couper la circulation pendant les travaux, sa trajectoire sera déviée légèrement au nord, et il sera enfoncé de six mètres pour faciliter la couverture. Un chantier titanesque à la mesure des ambitions de la ZAC Paris Nord-Est, le plus vaste pro-

## 200 hectares à aménager

■ **La gare RER Eole-Evangile**, prévue au nord de la rue d'Aubervilliers (XIX<sup>e</sup>), est prioritaire dans le prochain contrat de plan Etat-région. Elle accueillera une station du RER E et une interconnexion avec le futur tramway des marchés est (qui devrait arriver à la porte de la Chapelle en 2012) ainsi qu'avec celui de Seine-Saint-Denis, le Tram'Y, qui reliera Paris à Villetaoise. L'opération de la gare prévoit aussi des logements et des bureaux rue Gaston-Teissier. Pour ouvrir la future gare sur les marchés, les entrepôts du boulevard Macdonald seront coupés en deux.

■ **Un quartier résidentiel** verra le jour sur les emprises SNCF au sud de la porte de la Chapelle : 700 logements et des activités liées au fret, à la logistique...

■ **L'échangeur remodelé**. L'échangeur de la porte de la Chapelle qui relie la A 1 à Paris, va être reconstruit. Il va être concentré pour prendre moins de place et dégager de l'espace. Une vraie avenue sera créée en dessous pour relier Saint-Denis et les voies ferrées seront couvertes. A côté, des équipements pour le chauffage de Paris et le traitement des ordures ménagères seront installés.

■ **Deux portes rénovées**. Les portes d'Aubervilliers et de la Villette seront remodelées. La première accueillera une immense avenue végétalisée au-dessus du périph. La seconde bénéficiera soit d'un aménagement vert, soit d'une urbanisation dense révolutionnaire avec des constructions encastées sous le périph.

gramme d'aménagement de la capitale, entre les portes de la Chapelle et de la Villette.

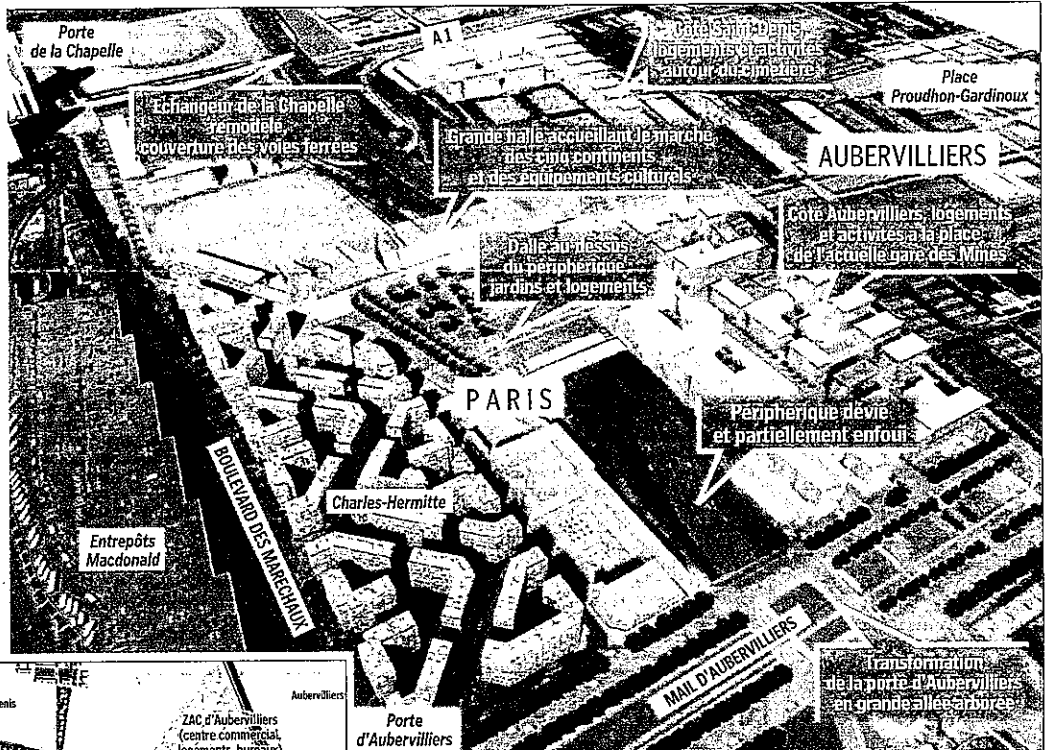
Sur cette couverture, le futur quartier se jouera donc des limites communales, à cheval sur trois villes. « Evidemment, il n'est pas question d'abolir les frontières administratives, précise-t-on au cabinet de Jean-Pierre Caffet. On ne va pas construire des bâtiments avec des appartements qui auraient la chambre à coucher à Paris et le salon à Saint-Denis ! »

En plus de logements et des équipements obligatoires comme les crèches et les écoles, un grand jardin sera aménagé et surtout, une vaste halle de 20 000 m<sup>2</sup>. Cette galerie au-dessus du périphérique accueillera des commerces, des équipements culturels et, surtout, le fameux marché des cinq continents sur 4 000 m<sup>2</sup>. Ce marché « exotique », qui accueillera notamment les commerçants de Château-Rouge, trop à l'étroit, avait failli capoter une

première fois : déjà programmé sur la gare des Mines, il avait été rejeté par les villes voisines qui regrettaient le manque de concertation.

Il faut maintenant attendre les financements de l'Etat et de la région. Les seuls travaux de gros œuvre sont estimés à plus de 100 M€. Si ce programme est inscrit au futur contrat de plan Etat-région, actuellement en négociation, il pourrait être livré en 2012.

SÉBASTIEN RAMNOUX (AVEC E.B.)



Le nouveau quartier (ci-dessus) sera au cœur de la vaste ZAC Paris Nord-Est (ci-contre).

## « Ici, on est isolé »

MÉLANIE, 31 ans, habitante de la cité Charles-Hermitte

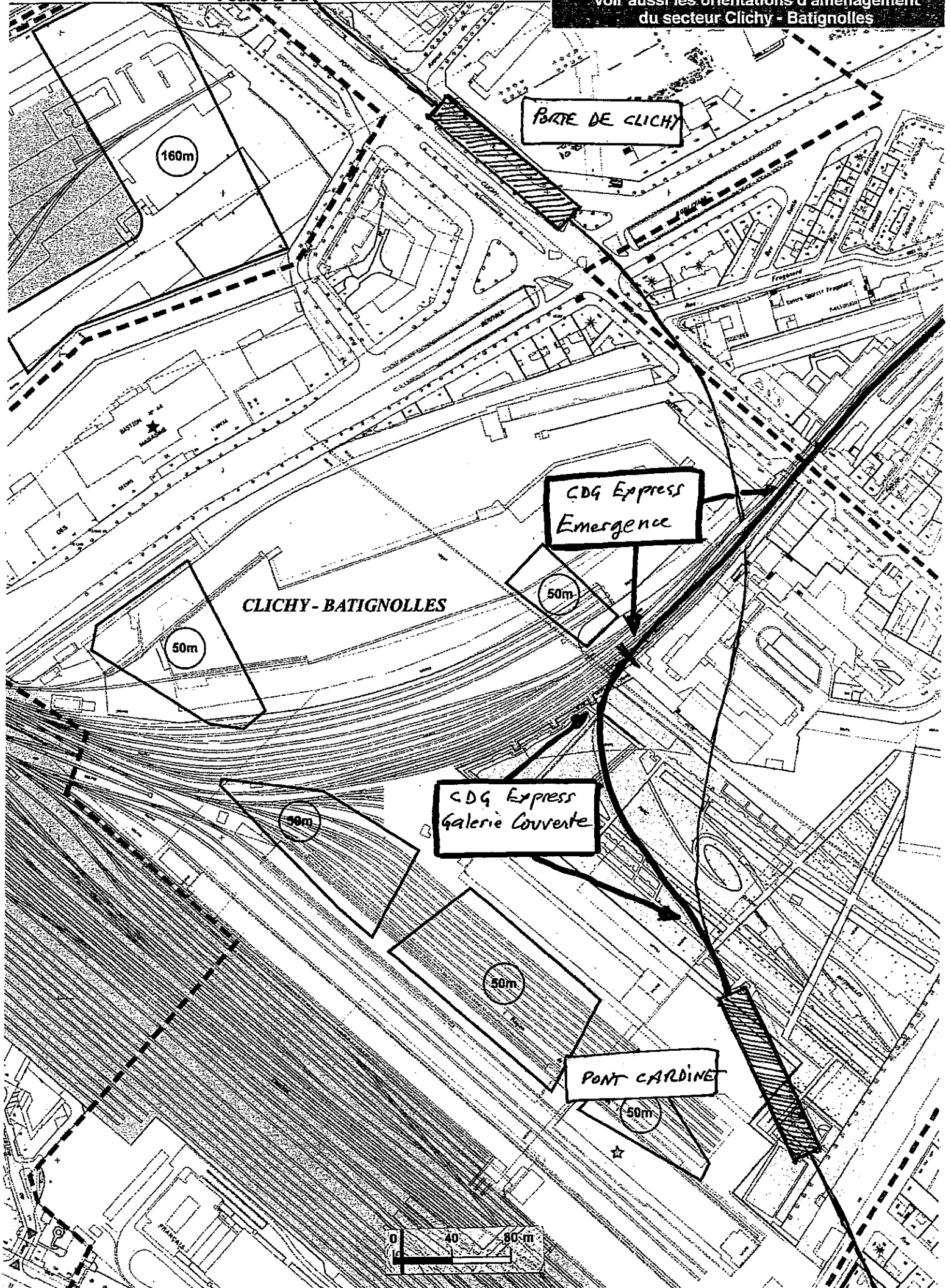
**U**N PAR UN, les petits commerçants ont déserté le quartier. Aujourd'hui la grande cité de l'Opac, Charles-Hermitte, accolée à la porte d'Aubervilliers, est franchement isolée, cernée au nord par le périphérique et au sud par le boulevard des Marchaux et ses immenses entrepôts-frontières. Pour Sonia, 12 ans, et Syrine, 10 ans, question loisirs, « c'est mort ». « Pour le cinéma, on va jusqu'à Nation et pour la piscine on a le choix entre porte de Clignancourt ou Max-Dormoy. C'est loin... », résume Sonia, suçette à la bouche. Les parents des fillettes poussent même jusqu'au centre commercial

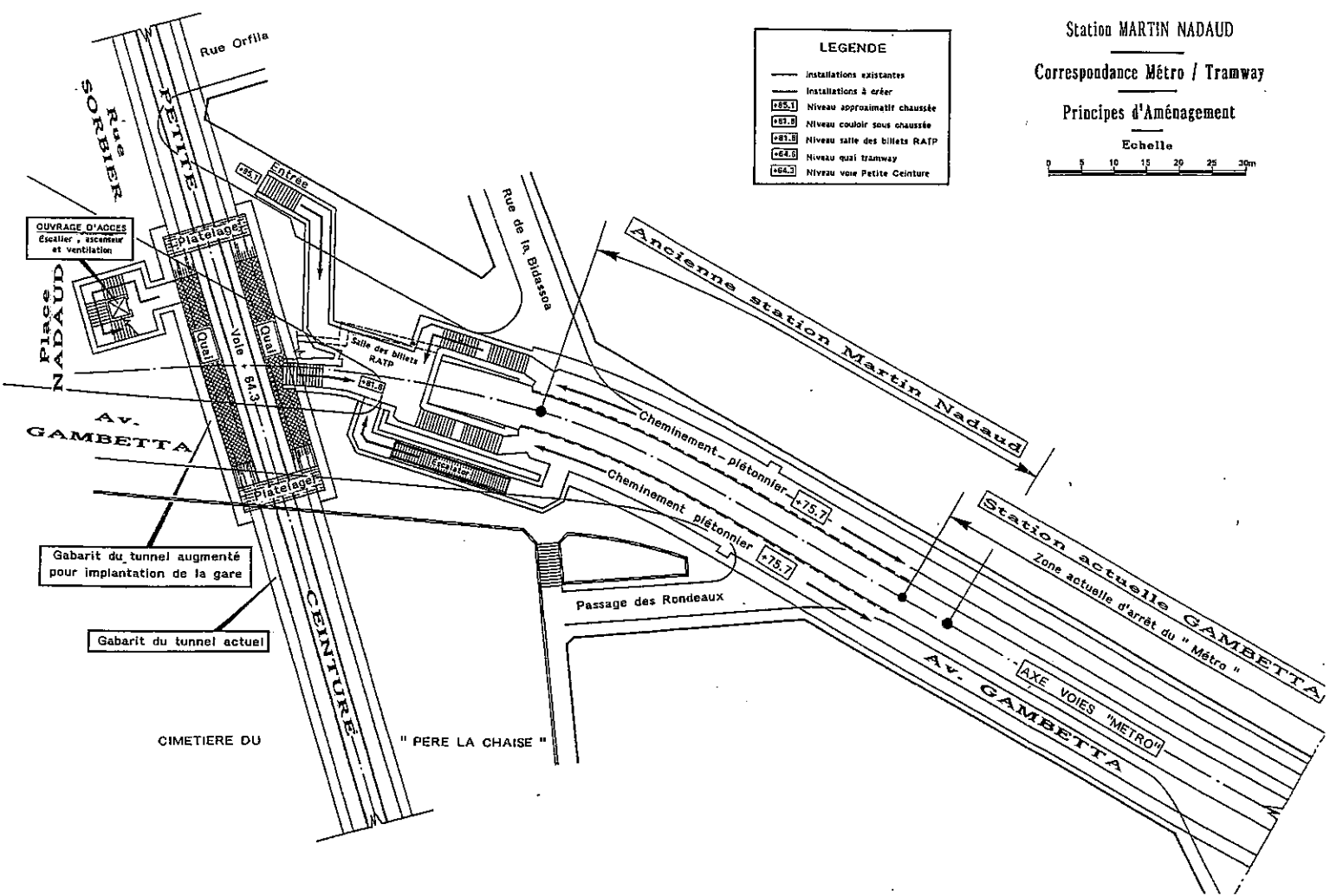
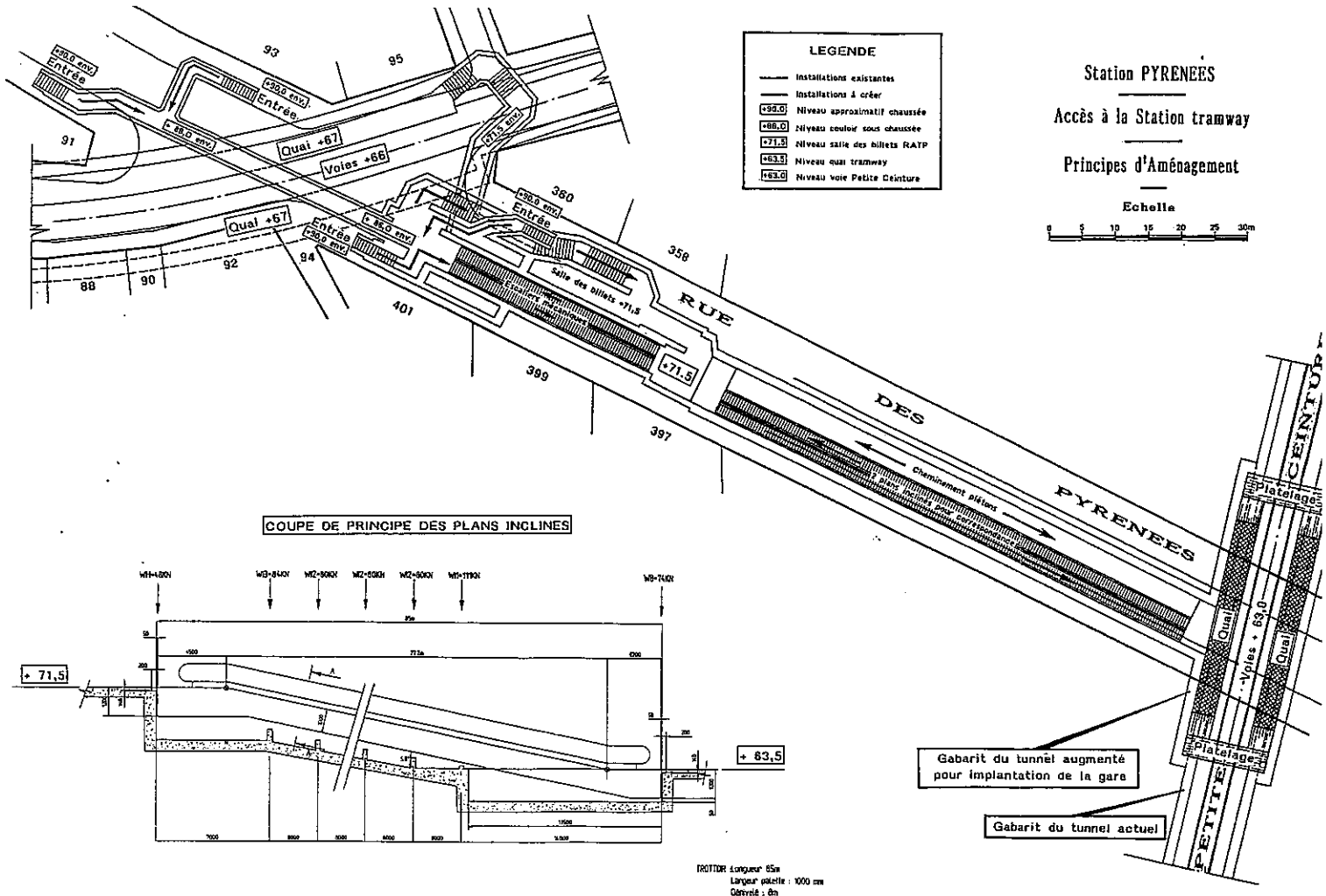


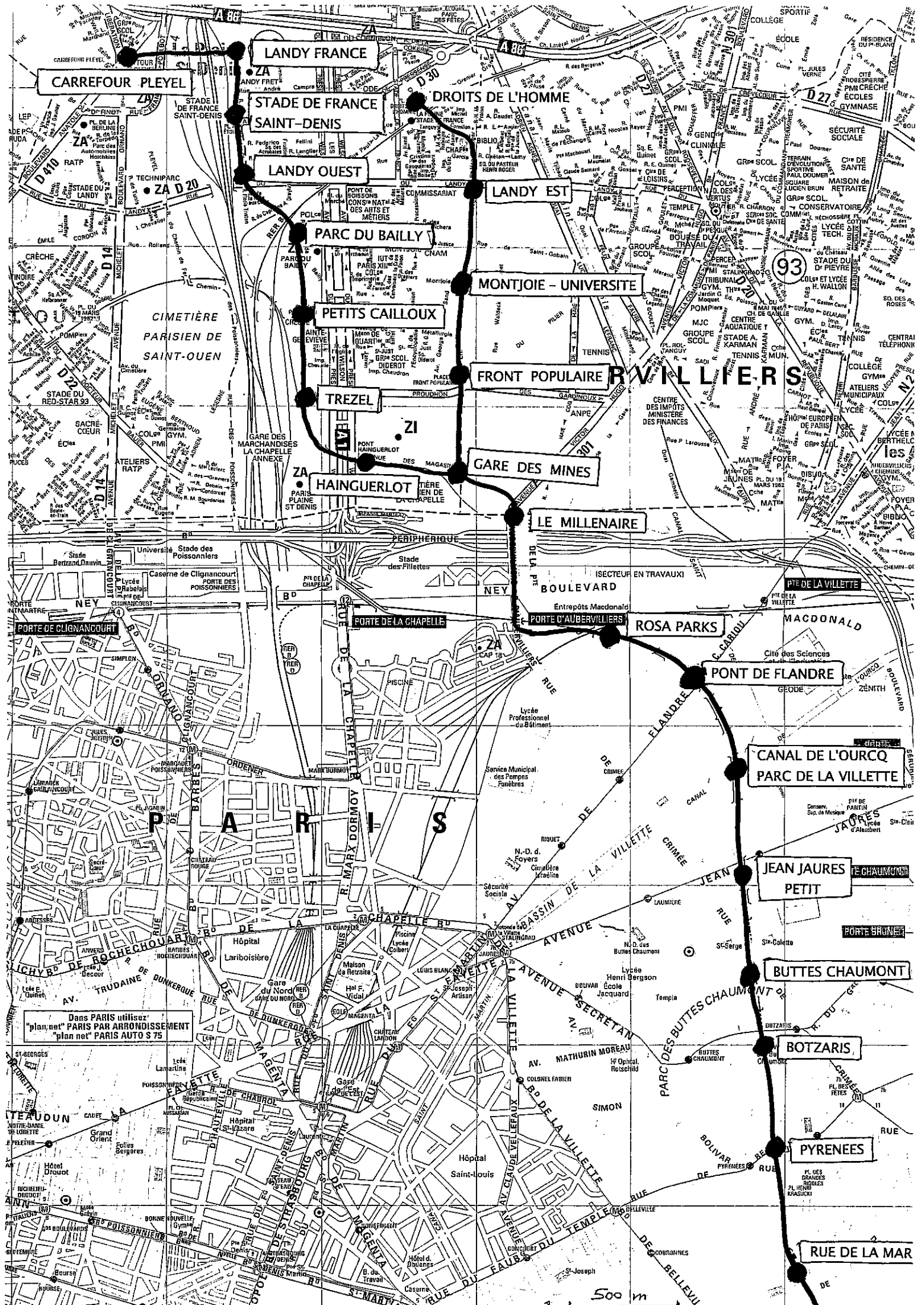
de Bagnolet ou celui de Villemonble pour faire leurs courses.

Yvette, une ancienne de la cité, voit d'un bon œil le futur aménagement. « Si ça peut apporter un peu d'animation à ce quartier qui ne compte plus un seul boucher ni de marché, c'est bien », affirme cette retraitée. Mélanie, baguette et courses en main, approuve l'idée de faire ces aménagements à cheval sur trois communes : « Ici, on est isolé et coupé de Paris alors ce ne sera pas un mal de s'ouvrir sur d'autres villes... Et puis ça dynamisera peut-être assez le quartier pour qu'on y ouvre un centre culturel ! »

G.D.







CARREFOUR PLEYEL

LANDY FRANCE

STADE DE FRANCE

SAINT-DENIS

LANDY OUEST

LANDY EST

PARC DU BAILLY

MONTJOIE - UNIVERSITE

PETITS CAILLOUX

FRONT POPULAIRE

TREZEL

GARE DES MINES

HAINGUERLOT

LE MILLENAIRE

ROSA PARKS

PONT DE FLANDRE

CANAL DE L'OURCQ  
PARC DE LA VILLETTE

JEAN JAURES  
PETIT

BUTTES CHAUMONT

BOTZARIS

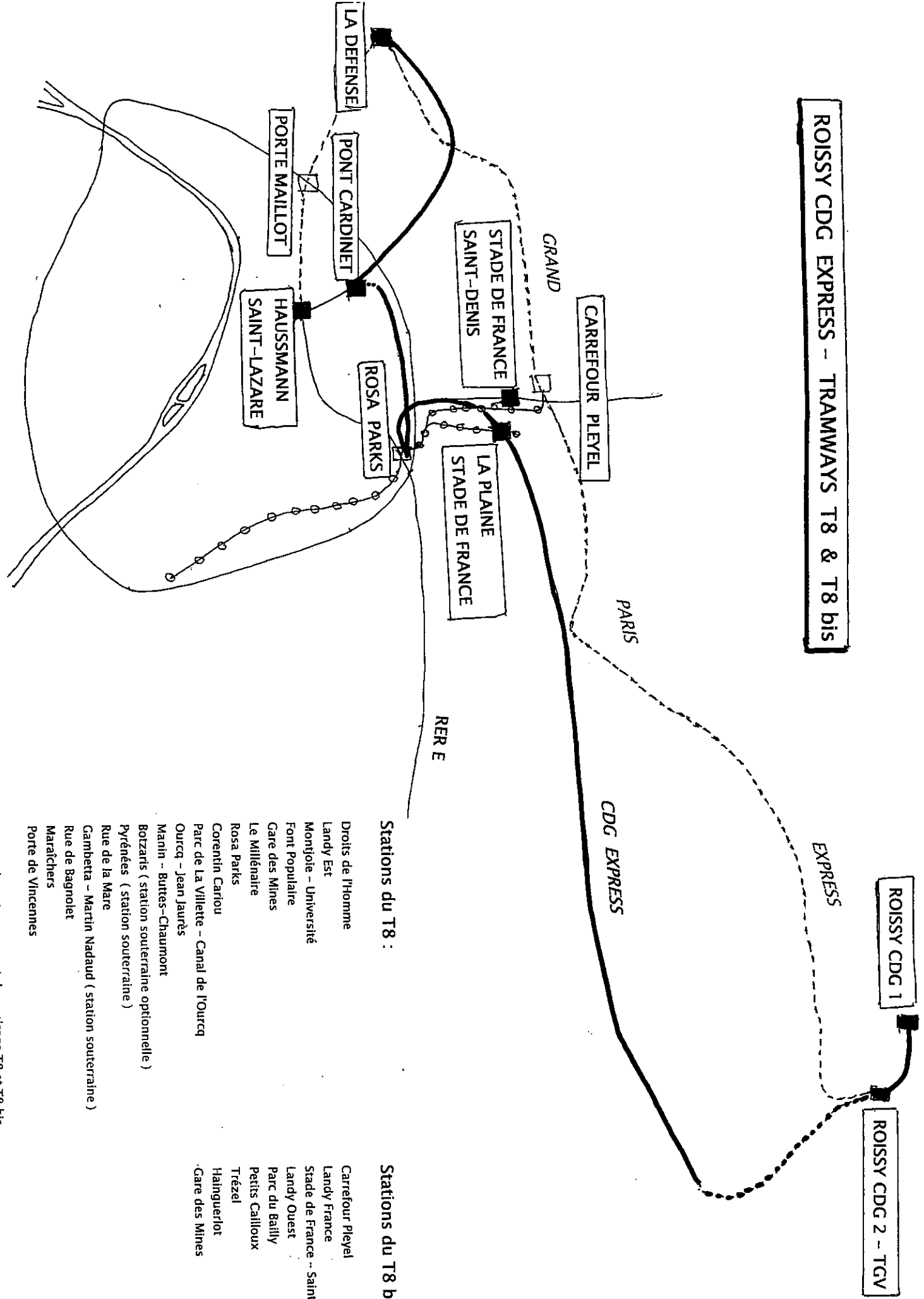
PYRENES

RUE DE LA MAR

Dans PARIS utilisez:  
"plan.net" PARIS PAR ARRONDISSEMENT  
"plan net" PARIS AUTO S 75

500 m

**ROISSY CDG EXPRESS - TRAMWAYS T8 & T8 bis**



**Stations du T8 :**

- Droits de l'Homme
- Landy Est
- Montjoie - Université
- Font Populaire
- Gare des Mines
- Le Millénaire
- Rosa Parks
- Corentin Cariou
- Parc de La Villette - Canal de l'Ourcq
- Ourcq - Jean Jaurès
- Manin - Burtes-Chaumont
- Botzaris ( station souterraine optionnelle )
- Pyénées ( station souterraine )
- Rue de la Mare
- Gambetta - Martin Nadaud ( station souterraine )
- Rue de Bagnolet
- Maraischers
- Porte de Vincennes

**Stations du T8 bis :**

- Carrefour Pleyel
- Landy France
- Stade de France - Saint-Denis
- Landy Ouest
- Parc du Bailly
- Petits Cailloux
- Trézel
- Halinguerlot
- Gare des Mines

Centre de maintenance et de remisage T8 et T8 bis  
entrepôt Ney - niveau 0