



prolongement du tramway DE NOISY-LE-SEC À VAL DE FONTENAY

NOISY-LE-SEC

ROMAINVILLE

MONTREUIL

ROSNY-SOUS-BOIS

FONTENAY-SOUS-BOIS

DOSSIER DE

CONCERTATION PRÉALABLE





prolongement du tramway
DE NOISY-LE-SEC À VAL DE FONTENAY

DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE



POURQUOI UNE NOUVELLE CONCERTATION ?

La concertation sur le prolongement du T1 qui se déroule actuellement a été précédée de nombreux rendez-vous avec les élus et la population des communes concernées de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Première ligne de tramway en Ile-de-France, le T1 a été mis en service en **1992** entre Bobigny et Saint-Denis puis prolongé jusqu'à la gare RER de Noisy-le-Sec en décembre 2003. Dès **1994**, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, le SDRIF, a prévu son extension, aussi bien à l'ouest qu'à l'est, pour créer en proche couronne un transport en commun de rocade*. La mise en service de l'extension à l'ouest, de St-Denis à Asnières Gennevilliers, est prévue pour 2011. Dans le secteur qui nous intéresse, le prolongement concerne les villes de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois. Outre l'extension de la ligne de tramway, l'opération comporte la requalification de l'A186 en avenue paysagère, remise à niveau et reconnectée aux voiries locales.

D'avril à septembre **2001**, le projet et ses principales caractéristiques ont été présentés au public (élus, associations, habitants, commerçants, usagers des transports en commun) des cinq communes concernées. Il est ressorti du bilan de cette première concertation que le projet était, dans son ensemble, bien accepté par la population, avec cependant des interrogations à Noisy-le-Sec.

Après une phase d'étude, un schéma de principe a été réalisé puis approuvé, en octobre **2002**, par le STIF, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, l'autorité organisatrice des transports de voyageurs, pour sa section entre la gare RER de Noisy-le-Sec et Montreuil Théophile Sueur. Afin de conduire l'enquête publique, le STIF a désigné les maîtres d'ouvrage : le Conseil général de Seine-Saint-Denis pour l'aménagement des voiries, la RATP pour le système de transport.

Après l'élection d'une nouvelle équipe municipale, en janvier **2003**, la ville de Noisy-le-Sec a souhaité que soient réexaminées des dispositions relatives au prolongement du tramway sur sa commune. Elle a relevé notamment la difficulté d'accès à la place Carnot pour les Noiséens, une insertion jugée difficile pour le tracé dissocié dans le centre-ville et l'inquiétude d'une coupure de la ville ainsi que de son incidence sur la vie économique, commerciale et sociale.

Sous l'égide du STIF, de nouvelles études ont été menées en **2004** et **2005**, pour dégager de nouvelles variantes de tracés à Noisy-le-Sec. Un comité de pilotage a été créé et a permis à la ville de contribuer activement aux orientations prises.

Les résultats de ces études ont été présentés lors d'un complément de concertation qui s'est déroulé en septembre et en octobre **2005** à Noisy-le-Sec. De nombreuses contributions ont alors été recueillies.

En octobre **2006**, le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de la liaison complète Noisy-le-Sec / Val de Fontenay ainsi que le bilan du complément de la concertation de 2005.

Saisie par le STIF, la Commission Nationale du Débat Public, CNDP, a décidé, en décembre **2006** qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de prolongement de la ligne de tramway. Elle a recommandé au maître d'ouvrage d'ouvrir une nouvelle phase de concertation, en particulier sur la partie du projet située dans la commune de Noisy-le-Sec, sous l'égide d'une personnalité indépendante.

Des études complémentaires ont été réalisées en **2007** et **2008** sur les enjeux des variantes de tracé à Noisy-le-Sec et sur le matériel roulant.

C'est dans ce contexte que s'ouvre **aujourd'hui** cette nouvelle phase de concertation, sous l'égide de Michel Gaillard, garant nommé par la CNDP.

* Les mots avec une astérisque sont expliqués dans le glossaire à la fin de ce dossier

06 SYNTHÈSE DU PROJET

1^{ère}
partie

08 Le territoire du projet

10 Le territoire dense de la petite couronne parisienne

- 10 > L'urbanisation du secteur concerné
- 10 > Les données démographiques
- 12 > La situation de l'emploi dans le territoire concerné
- 13 > Les enjeux environnementaux du territoire concerné

16 L'offre de transports en commun actuelle et les déplacements sur le territoire du projet

- 16 > Les équipements générateurs de déplacements sur le territoire concerné
- 18 > L'offre de transports collectifs disponibles sur le territoire
- 20 > Les modes de déplacements constatés

21 Un projet inscrit dans les documents d'aménagement et les politiques de déplacement du territoire francilien

- 21 > Le cadre stratégique et réglementaire du projet de prolongement du T1
- 22 > Les autres projets de transports collectifs sur le territoire

25 Un projet qui croise des enjeux de développement économique et de développement durable locaux

- 25 > Les objectifs de développement du territoire concerné à Noisy-le-Sec
- 26 > Les objectifs de développement du territoire concerné à Romainville
- 26 > Les objectifs de développement du territoire concerné à Montreuil
- 27 > Les objectifs de développement du territoire concerné à Rosny-sous-Bois
- 27 > Les objectifs de développement du territoire concerné à Fontenay-sous-Bois

2^e
partie

28 Les objectifs du projet

30 Un maillage en transport en commun de l'est parisien

- 31 Une requalification de l'A186
- 31 Une meilleure liaison entre les quartiers

3^e
partie

32 Le choix du tramway

- 34 La nécessité d'un transport en site propre, comme le tramway
- 35 Le tramway, un mode de transport plébiscité depuis son origine

36 La qualité de service attendue

- 36 > Un gain de temps pour les voyageurs
- 37 > Une meilleure desserte du bassin de population et d'emploi

4^e
partie

38 Le projet pas à pas et Les aménagements urbains envisagés

40 Le projet à Noisy-le-Sec

- 41 > Le tracé JAURES
- 44 > Le tracé dissocié JAURES-MICHELET
- 46 > Le tracé dans le prolongement des variantes JAURES et JAURES-MICHELET
- 47 > Le tracé OUEST
- 51 > Après le carrefour de la Vierge jusqu'à la limite de Romainville

- 51 **Le projet à Romainville**
- 51 > De la place Carnot à l'Autoroute A3
- 52 > Le franchissement de l'A3
- 52 > Du franchissement de l'A3 jusqu'à Montreuil
- 53 **Le projet à Montreuil**
- 53 > De la limite avec Romainville jusqu'aux Murs à Pêches – carrefour Théophile Sueur
- 54 > Le secteur des Ruffins, du carrefour Théophile Sueur à l'autoroute A86
- 56 **Le projet à la limite entre Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois**
- 57 **L'arrivée à Fontenay-sous-Bois**

5^e
partie

58 Les enjeux urbains et Le pôle d'échanges à Noisy-Le-sec

- 60 **Les enjeux urbains autour des 3 tracés à Noisy-le-Sec**
- 60 > En préambule
- 61 > Rappel des éléments du diagnostic
- 62 > Les 3 tracés
- 65 > En conclusion
- 66 **Le pôle d'échanges et son devenir articulé avec les 3 tracés**
- 66 > État existant
- 67 > L'état projeté : les enjeux sur le devenir du pôle
- 67 > Aspect communs à chacune des propositions
- 67 > L'esquisse d'organisation des espaces avec le tracé JAURES
- 69 > L'esquisse d'organisation des espaces avec le tracé dissocié JAURÈS-MICHELET
- 70 > L'esquisse d'organisation des espaces avec le tracé OUEST (zone d'activité)

6^e
partie

72 Le système de transport

- 74 **Le matériel roulant**
- 76 **L'alimentation électrique du matériel TFS**
- 76 > Les solutions d'alimentation actuellement disponibles
- 78 > Les alternatives de système d'alimentation à l'étude
- 78 > Trois scénarios à l'étude pour l'évolution du système de transport

7^e
partie

80 Les acteurs, Les partenaires et Le financement

- 82 **Les acteurs du projet**
- 83 **Les villes partenaires**
- 83 **Le financement du projet**

8^e
partie

84 Le calendrier et La phase de travaux

- 86 **Le calendrier du projet**
- 86 **La phase de travaux**
- 86 > La sécurité de tous et l'accessibilité, une priorité
- 86 > La limitation des gênes sonores
- 87 > L'information des riverains

88 GLOSSAIRE

ANNEXE 1 - Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)

STIF - Octobre 2006

ANNEXE 2 - Études complémentaires sur les variantes de tracé à Noisy-le-Sec : les enjeux urbains et le matériel roulant

- > « Mission d'assistance et d'étude des projets urbains - Rapport de Phase 1 »
Étude Saunier & Associés / Pivadis / Ecodev - Avril 2008
- > « Mission d'assistance et d'étude des projets urbains - Rapport de Phase 2 »
Étude Saunier & Associés / Pivadis / Ecodev - Juillet 2008
- > « La mobilité - Les transports en commun »
Étude RATP - Octobre 2008
- > « Approche des conditions de mise en circulation d'un matériel nouvelle génération »
Étude RATP - Octobre 2008

Les annexes sont consultables dans les 5 mairies concernées par le projet pendant toute la durée de la concertation. Elles sont également disponibles en téléchargement au format PDF sur le site internet dédié au projet : www.t1est.fr

Le prolongement du T1 constitue l'une des sections du projet de rocade* complète de tramway en proche couronne dite « Grand Tram ». L'objectif de cette section de la rocade* est :

1. **d'améliorer la desserte des communes** de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois ;
2. de **renforcer le maillage** du réseau de transports en commun existant et à venir ;
3. de **répondre plus efficacement aux besoins de déplacements** de banlieue à banlieue.

Aux **12 km** et **26 stations** que compte actuellement la ligne, vont s'ajouter **7,7 km ou 8,2 km** et **13 à 15 nouvelles stations**, selon le tracé retenu à Noisy-le-Sec.

La fréquence du tramway sera de 15 passages aux heures de pointe, et de 10 passages aux heures creuses de la journée, soit un **intervalle de 4 à 6 minutes entre deux rames**. Le temps de trajet visé entre Noisy-le-Sec et Fontenay-sous-Bois est d'environ 25 minutes.

40 000 voyageurs sont attendus chaque jour sur le prolongement de la ligne, grâce à une fréquence et à une régularité accrues. Ils bénéficieront, en outre, des multiples correspondances qu'offrira le T1 avec les lignes de RER, de bus et de métro existantes ou à l'étude.

Le projet s'accompagne d'un **réaménagement des espaces publics traversés** et d'une restructuration du réseau de bus. Par ailleurs, les communes concernées auront l'opportunité d'étudier des projets d'urbanisme de grande ampleur, en interaction avec ce projet.

LE PROJET DE PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1





prolongement du tramway
DE NOISY-LE-SEC À VAL-DE-FONTENAY

1ere
PARTIE

Le territoire du projet





Le territoire du projet



LE TERRITOIRE DENSE DE LA PETITE COURONNE PARISIENNE

Le projet s'étend sur les départements de la Seine-Saint-Denis (93) et du Val-de-Marne (94) dans des secteurs aux tissus urbains très variés et parfois très denses.

Ces secteurs sont caractérisés par de nombreuses coupures, telles que voies ferrées et autoroutes, qui accentuent les difficultés d'échanges et de déplacements entre quartiers et communes.

La dynamique de population connaît des contrastes selon les communes. Celles-ci sont, globalement, déficitaires en emplois.

L'URBANISATION DU TERRITOIRE CONCERNÉ

Le projet d'extension traverse deux secteurs à l'urbanisation très différenciée, avec l'autoroute A3 comme limite spatiale entre :

- **le secteur nord, de la gare de Noisy-le-Sec à Romainville**, un tissu urbain dense où le tramway traverse des centres-villes constitués, des zones d'habitat individuel, collectif ou d'activités. Les voies concernées ont essentiellement un statut départemental ;
- **le secteur sud, de Romainville jusqu'à Fontenay-sous-Bois**, entre Romainville et Montreuil, où le tramway traverse successivement un tissu urbain fortement marqué par l'A186 et ses réserves foncières. L'A186 sera requalifiée en avenue paysagère. À Fontenay-sous-Bois, enfin, l'est de la ville est coupé non seulement par l'A86, mais aussi par les voies ferrées nord-sud (RER A, RER E, etc.).

LES DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES

Au recensement de 1999, les communes composant le secteur d'études enregistrent une population de 241 800 habitants, ce qui représente, globalement, une diminution de 0,9 % par rapport à 1990.

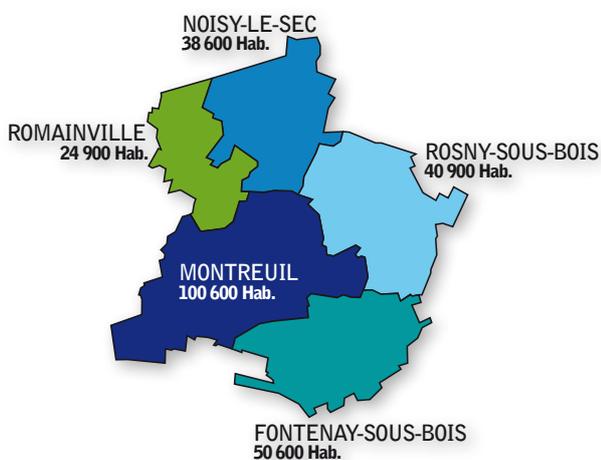
Les densités les plus fortes sont celles de Montreuil et de Fontenay-sous-Bois (respectivement 102 et 91 habitants à l'hectare) celles des autres communes étant comprises entre 66 et 74 habitants à l'hectare.

Vue aérienne du secteur sud





Vue aérienne du centre-ville de Noisy-le-Sec



POPULATION EN 2007 ESTIMÉE PAR L'INSEE

(estimations issues des enquêtes
annuelles de recensement de l'INSEE
de 2004 à 2007)

Trois villes ont une dynamique de population toujours positive depuis une vingtaine d'années. Il s'agit de :

- **Noisy-le-Sec** - au recensement de 1999, la commune compte 37 323 habitants, soit une augmentation de 2,8 % par rapport à 1990. Selon les estimations issues des enquêtes annuelles de recensement de l'INSEE de 2004 à 2007, la population de la commune est aujourd'hui estimée à 38 600 habitants, soit une augmentation de 3,42 % par rapport à 1999 ;
- **Romainville** - recensement de 1999, la commune compte 23 774 habitants, soit une augmentation de 0,9 % par rapport à 1990. Selon les estimations issues des enquêtes annuelles de recensement de l'INSEE de 2004 à 2007, la population de la commune est aujourd'hui estimée à 24 900 habitants, soit une augmentation de 4,74 % par rapport à 1999 ;
- **Rosny-sous-Bois** - recensement de 1999, la commune compte 39 097 habitants, soit une augmentation de 4,3 % par rapport à 1990. Selon les estimations issues des enquêtes annuelles de recensement de l'INSEE de 2004 à 2007, la population de la commune est aujourd'hui estimée à 40 900 habitants, soit une augmentation de 4,61 % par rapport à 1999.

Montreuil, qui avait vu sa population diminuer au recensement de 1999, a connu depuis une dynamique fortement positive.

- **Montreuil** - recensement de 1999, la commune compte 91 146 habitants, soit une baisse de 3,8 % par rapport à 1990. Selon les estimations issues des enquêtes annuelles de recensement de l'INSEE de 2005 à 2007, la population de la commune est aujourd'hui estimée à 100 600 habitants, soit une augmentation de 10,37 % par rapport à 1999. Cette tendance devrait se poursuivre avec les projets de construction de logement à venir sur la commune.

Fontenay-sous-Bois a, depuis une vingtaine d'années, une population relativement stable, qui varie dans une fourchette allant de 50 500 à 52 000 habitants.

- **Fontenay-sous-Bois** - recensement de 1999, la commune compte 51 921 habitants, soit une augmentation de 0,98 % par rapport à 1990. Selon les estimations issues des enquêtes annuelles de recensement de l'INSEE de 2004 à 2007, la population de la commune est aujourd'hui estimée à 50 600 habitants.



Le territoire du projet

LA SITUATION DE L'EMPLOI DANS LE TERRITOIRE CONCERNÉ

Lors du recensement INSEE de 1999, les cinq communes de la zone d'étude connaissent une baisse du nombre d'actifs, à savoir **122 000 actifs** (les personnes ayant un emploi ou déclarées en recherche d'emploi), contre 125 417 en 1990. Leur lieu de travail se répartit de la manière suivante :

- **34,5 %** à Paris ;
- **29,5 %** dans le secteur d'étude ;
- **13,5 %** dans le reste de la Seine-Saint-Denis ;
- **8,5 %** dans le reste du Val-de-Marne ;
- **7 %** dans les Hauts-de-Seine ;
- **29,5 %** dans les autres départements de la Région Ile-de-France, notamment dans le Val d'Oise où est situé en partie l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

Le secteur d'étude compte **80 902 emplois** en 1999, ce qui représente une diminution de **11,5 % par rapport à 1990**, soit un renversement de tendance par rapport à l'évolution observée entre les deux recensements précédents, où les communes de la zone concernée avaient enregistré une augmentation de 9,3 % des emplois.

Les emplois sont tenus par des actifs résidant pour :

- **34 %** dans le secteur d'étude ;
- **21 %** dans le reste de la Seine-Saint-Denis ;
- **11,5 %** à Paris ;
- **11,5 %** dans le reste du Val-de-Marne ;
- **8 %** dans la Seine-et-Marne ;
- **3,5 %** dans les Hauts-de-Seine ;
- **3 %** dans le Val d'Oise ;
- **7,5 %** dans les autres départements de l'Ile-de-France.

Dans le secteur d'étude, de **nombreuses activités** se concentrent le long ou à proximité des voies de communication que sont :

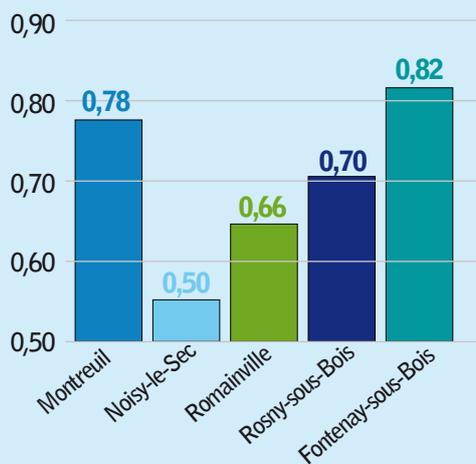
- la ligne 9 du métro à Montreuil ;
- le RER E à Rosny-sous-Bois ;
- les RER A et E à Val de Fontenay et à Noisy-le-Sec.

Cependant, plus de 50 % de l'ensemble des populations et emplois des communes concernées se situent à plus d'un kilomètre à pied d'un mode lourd de transport. **Ainsi, l'extension du T1 irriguera les espaces économiques** que constituent :

- les zones d'activité Mozinor à Montreuil ;
- les zones d'activité de la Garenne à Rosny-sous-Bois ;
- la zone d'activités du Terminal et du Parc à l'ouest de la gare RER à Noisy-le-Sec ;
- le secteur d'activités autour de Val de Fontenay (périphérie, périgare, etc.).

TAUX D'EMPLOI DANS LES CINQ COMMUNES CONCERNÉES

Le taux moyen d'emploi (égal au nombre d'emplois divisé par la population active) dans le secteur d'étude est faible, soit 0,73 alors qu'il est de 0,87 dans l'ensemble des communes de la première couronne et de 1,47 à Paris.



“ Ce faible taux explique les déplacements importants liés au travail vers Paris, d'autres communes de Seine – Saint-Denis et vers le Val-de-Marne.



L'autoroute A86, le RER E et le secteur péri-pôle à Val de Fontenay, Rosny-sous-Bois et Montreuil

deux parties sensiblement égales, correspondant à deux entités topographiques :

- **au nord du Canal**, s'étend la Plaine de France, plane étendue de limons fertiles et recouverte d'activités agricoles. L'altitude moyenne s'élève à 40 m ;
- **au sud du Canal**, commence un pays de plateaux calcaires avec quelques collines et boisements résiduels, qui culminent à l'est à 130 m à la hauteur de Montfermeil. Le relief s'abaisse ensuite en direction de la vallée de la Marne.

La zone d'étude concernée présente deux éléments qui peuvent générer des contraintes d'insertion du tramway :

- **la butte de Romainville ou plateau de Romainville** ; il s'agit d'une butte marno-calcaire orientée nord-ouest/sud-est en bordure de laquelle s'insère, au Nord, la commune de Noisy-le-Sec (de 83 m à 53 m) et qui culmine, au sud, sur la commune de Romainville (121 m). À Montreuil, l'altimétrie varie de 110 m en sommet de butte à 60 m au sud. Au niveau de la commune de Fontenay-sous-Bois, l'altitude varie de 87 à 53 m ;
- **les infrastructures routières**, notamment l'autoroute A3 à hauteur de Noisy-le-Sec et Romainville et l'A186 à Romainville et Montreuil, pour partie en trémie*, talus et viaduc.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE CONCERNÉ

La topographie

Le département de la Seine-Saint-Denis, dans lequel se situe principalement le projet, s'étend sur 236 km² au nord est de Paris. Il est délimité au nord par un méandre de la Seine (la boucle de Gennevilliers) et au sud par la Marne. Entre les deux, le Canal de l'Ourcq divise le département en



Le franchissement de l'autoroute A3 à hauteur de Romainville



Le territoire du projet

Les bâtiments inscrits et les sites classés

Appartenant aux communes de Noisy-le-Sec et de Romainville, le cinéma Le Trianon est inscrit à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques et bénéficie d'un périmètre de 500 m autour duquel toute construction est soumise à l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France.

À Montreuil, 8,6 ha sur les 37 ha du site des Murs-à-Pêches sont classés, depuis 2003, au titre du « site et du paysage ». Du XVI^{ème} au XIX^{ème} siècle, il s'y cultivait en espalier le long de murs de plâtre de 3 m de hauteur, les pêches qui firent la renommée de la ville. Ce classement reconnaît trois intérêts majeurs liés au site :

- un patrimoine anthropologique ;
- des techniques de construction originales ;
- un paysage particulier.

Depuis 2005, des activités à vocation horticoles, culturelles et sociales y sont installées et la ville et les associations concernées vont travailler à la restauration des murs.

Pour assurer le garage et l'entretien des rames nécessaires au prolongement du T1 et leur entretien, un site de 23 000 m² est envisagé, dans le quartier des Murs-à-Pêches, entre la rue Maurice-Bouchor et la rue de Saint-Antoine, situé en dehors du secteur classé. La Ville de Montreuil a réaffirmé sa volonté d'accueillir cet équipement et recherche néanmoins d'autres sites pouvant répondre aussi bien aux besoins du projet (surface, disponibilité foncière aisée à proximité du tracé, etc.).

Le patrimoine archéologique

Cinq sites archéologiques ont été recensés dans le secteur d'étude par la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France. Ils datent, pour la plupart, du Moyen Age.

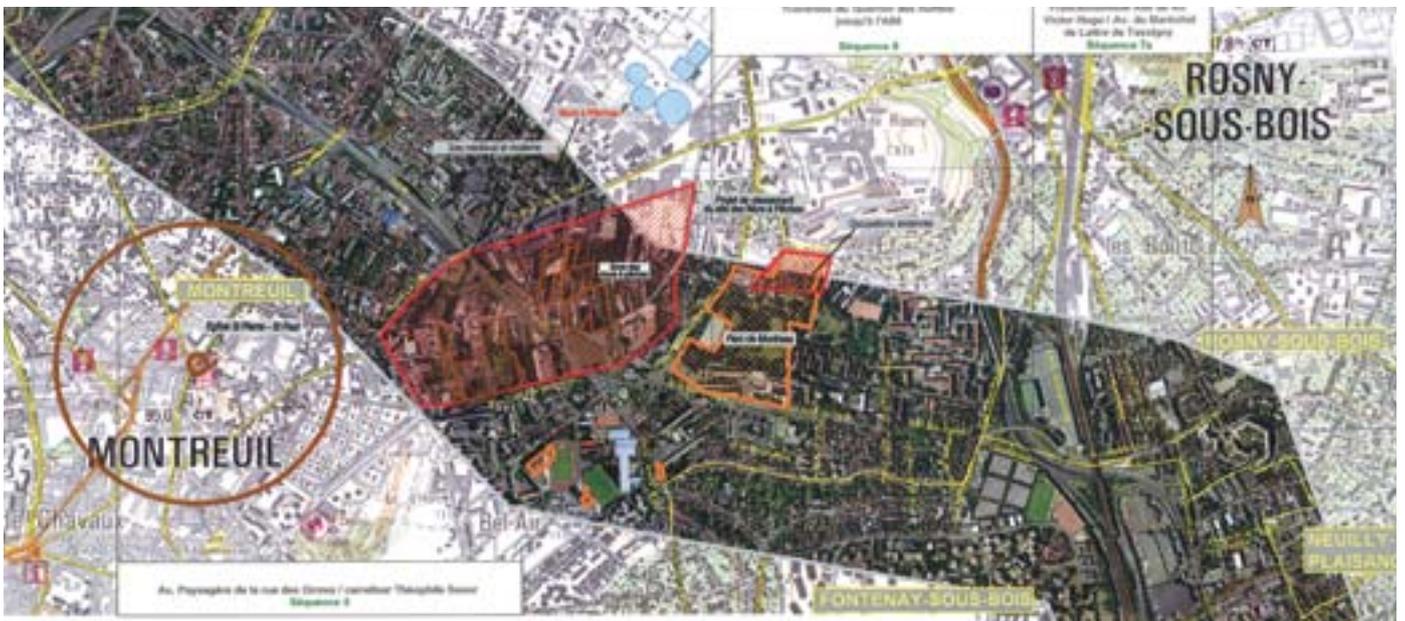
Deux sites sont situés à **Noisy-le-Sec**. Il s'agit de la nécropole médiévale dans le quartier des Petits Noyers et d'un bourg ancien autour de l'église Saint-Etienne.

Un site est situé à **Romainville**. Il s'agit d'un édifice religieux placé sous l'église Saint-Germain l'Auxerrois.

Enfin, deux sites sont situés à **Montreuil** : le site médiéval et moderne, rue la Nouvelle France — Moulin de la Tour, et des occupations médiévales et modernes. Conformément à la réglementation en vigueur, le projet d'aménagement du tramway pourra donner lieu à un diagnostic archéologique. Celui-ci pourra être suivi, en fonction de ses résultats, de fouilles, afin d'assurer la sauvegarde de vestiges éventuellement trouvés. Cependant, le projet s'insérant sur des voies existantes ou des milieux remaniés, la probabilité de découvertes apparaît faible.



Site des Murs-à-Pêches à Montreuil



**CARTOGRAPHIE
DU PATRIMOINE
PROTÉGÉ
À PROXIMITÉ
DU PROJET**

- Légende**
- Protection des monuments historiques inscrits
 - Protection des monuments historiques classés
 - Protection des sites naturels inscrits
 - Projet de site classé
 - Sites Archéologiques
 - zone d'étude
 - Limite communale

Source : DDE 93 – étude d'impact – DD Ortho IGN – Ortho Photo Plan

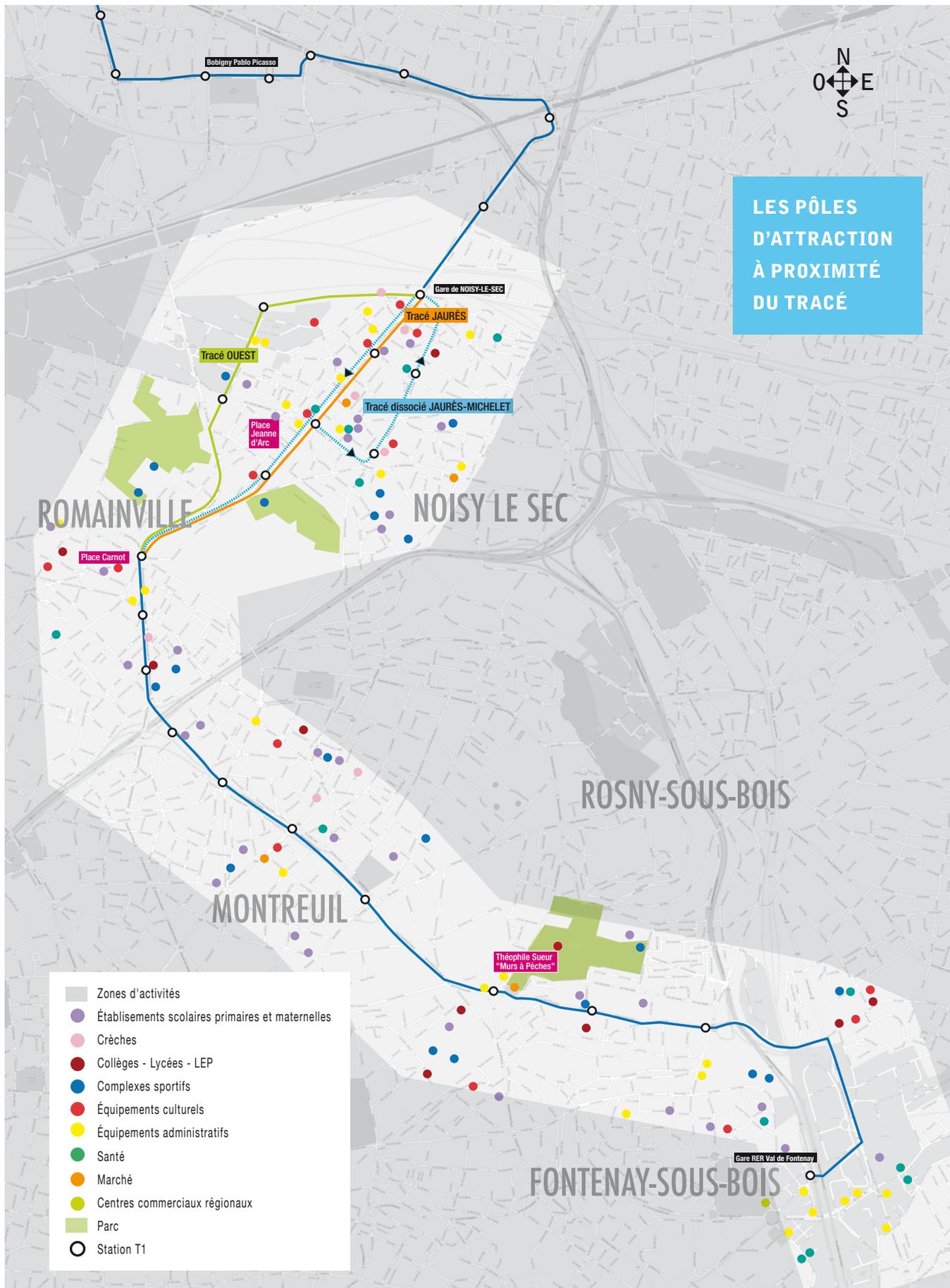
L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN ACTUELLE ET LES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DU PROJET

LES ÉQUIPEMENTS GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE CONCERNÉ

Dans une bande de 400 m de part et d'autre du tracé, on dénombre de nombreux équipements privés et publics, centres commerciaux, entreprises, etc., générateurs de déplacements :

- **installations scolaires** - au total, 18 écoles maternelles, 17 écoles primaires, 8 collèges, 2 lycées et un IUT sont situés dans la zone d'étude ;
- **équipements culturels et sportifs** - 14 édifices culturels (théâtres, conservatoires, centres de quartier, musées, etc.) et 19 équipements sportifs et de loisirs (gymnases, stades, piscines, patinoire, bases de loisirs, parcs, etc.) se répartissent sur le territoire concerné ;
- **services publics de proximité** - de très nombreux établissements (mairies, gendarmeries, commissariats de police, postes, trésoreries, centre de sécurité sociale, Assédic, ANPE, etc.) sont répertoriés sur l'ensemble du territoire concerné ;
- **équipements sanitaires et sociaux**, publics et privés - sur chaque commune, un ou plusieurs équipements de ce type (hôpital, clinique, institut médico-pédagogique, crèche, etc.) génèrent des déplacements ;
- **activité commerciale et économique**, avec de nombreux commerces de proximité et quelques centres commerciaux (centre régional commercial Val Fontenay à Fontenay-sous-Bois), ainsi que des grands noms de l'économie française (Axa, Société générale, RATP, etc.) ;
- **sur la commune de Noisy-le-Sec, le pôle gare** est en soi un puissant vecteur d'attraction et de développement, au regard des déplacements.

Un grand nombre de ces établissements est situé à distance de marche à pied du futur tramway (moins de 400 m d'une station). À titre d'exemple, plus de 2 000 lycéens sont directement concernés par le projet d'extension.





Le territoire du projet

L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS DISPONIBLES SUR LE TERRITOIRE

Le réseau de transports publics en Ile-de-France, et en petite couronne en particulier, est l'un des plus performants des grandes métropoles comparables. L'offre est structurée en quatre catégories de réseaux :

- le **Réseau Express Régional**, RER, et les lignes du réseau Transilien ;
- le **métro** ;
- le **réseau régional de surface**, qui regroupe les lignes de Transport Collectif en site propre, TCSP*, tramway, tram-train.
- les **autres lignes de bus**, dont les lignes **Mobilien**.

Au total, seize lignes de métro, trois de tramway (T1, T2 et T3), une ligne de tram-train (T4 entre Aulnay-sous-Bois et Bondy), cinq de RER, des dizaines de lignes Transilien et plus de 1 000 lignes de bus (dont 283 de la RATP) desservent la première région française.

Contrairement au réseau routier qui compte trois niveaux de rocade (périphérique A86 et A104), les réseaux de transports en commun se sont développés essentiellement selon une **organisation radiale***, reliant Paris et la périphérie, pour satisfaire les besoins des déplacements entre la capitale et la banlieue, au détriment des lignes de rocade transversales, de banlieue à banlieue. Seules deux lignes de métro, les lignes 2 et 6, les trois lignes de tramway, la ligne de tram-train,

et quelques tronçons de la ligne C du RER ne sont pas des radiales.

Les lignes radiales*, conçues au fil du temps pour satisfaire les besoins grandissants de déplacements entre Paris et la banlieue, ne permettent plus de répondre à l'ensemble de la demande des usagers. Pour compléter ce réseau et améliorer en particulier les liaisons de banlieue à banlieue, il est devenu nécessaire de développer les projets en rocade*.

Dans les communes concernées par le projet comme dans le reste de la petite couronne, l'offre de transports en commun est aussi principalement radiale.

Géographiquement, le schéma est le suivant :

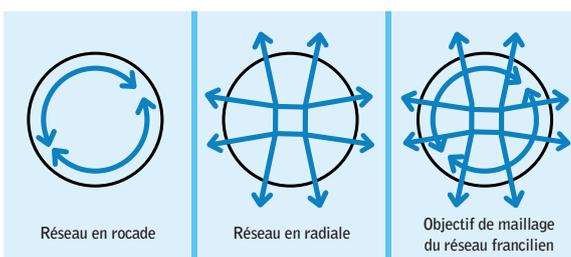
- au nord et à l'est, le secteur bénéficie du réseau **SNCF** de la gare de l'Est et du **RER E** dont les branches se séparent à Noisy-le-Sec. La branche de Chelles-Gournay dessert la gare de Bondy tandis que la branche de Tournan dessert les gares de Val de Fontenay, Rosny-sous-Bois et Rosny-Bois-Perrier. ;
- le sud du secteur est desservi par le **RER A** aux gares de Val de Fontenay et de Fontenay-sous-Bois ;
- la zone ouest est desservie par les lignes 9 et 11 du **métro** ainsi que par le **T1** qui relie depuis 2003 la gare de Noisy-le Sec à la gare de Saint-Denis en passant par le terminus de la ligne 5. Les stations de métro Robespierre, Croix de Chavaux et Mairie de Montreuil appartiennent à la zone d'étude.

Sur tout le secteur, plusieurs lignes d'autobus de type « radiale » (lignes 105, 118, 121, 122, 127 et 145) assurent une fonction de desserte locale et de rabattement vers le réseau ferré.

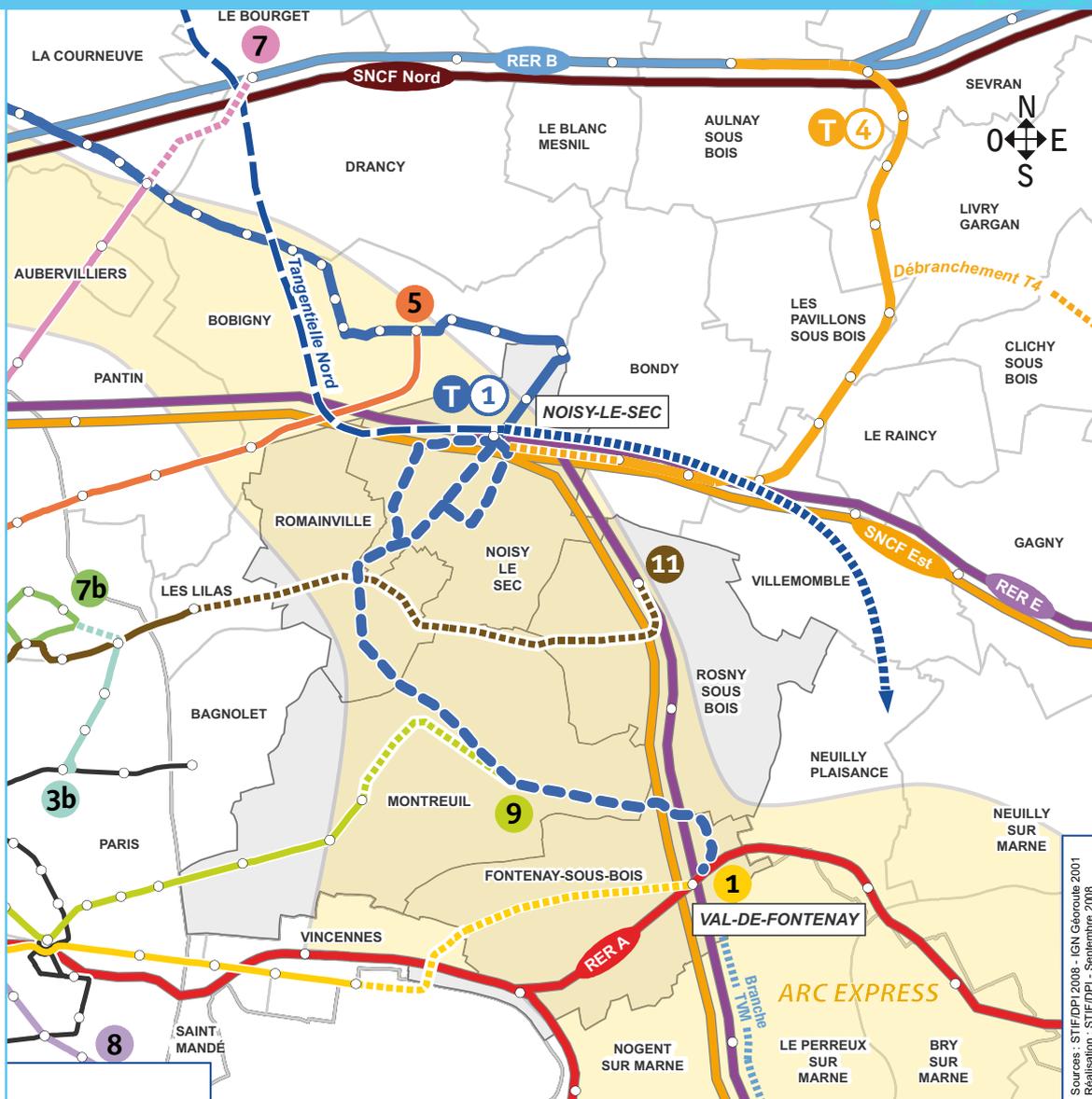
Les stations ou gares Noisy-le-Sec, Val de Fontenay et Mairie de Montreuil sont les principaux points d'échange entre les réseaux de métro, de bus et de train.



Le réseau Francilien, un des plus performants du monde



Les réseaux en rocade et en radiale



Sources : STIF/DPI 2008 - IGN Géoroute 2001
Réalisation : STIF/DPI - Septembre 2008

LES PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN AU NORD-EST DE PARIS

L'utilisation de ce réseau de surface, qui emprunte des axes routiers chargés, s'effectue aussi avec une ou plusieurs ruptures de charge*, allongeant le temps de trajet des voyageurs. Il est, par exemple, impossible actuellement d'aller de la Place Carnot à Romainville jusqu'à la gare RER de Val de Fontenay en empruntant un seul bus.

Malgré le nombre important de lignes et leur fréquence élevée, le réseau d'autobus ne couvre pas complètement la demande de transports en commun.

À ces structures radiales, il convient d'ajouter le réseau **d'autobus en rocade***, qui s'organise autour de quatre points-clés :

- Montreuil-Mairie ;
- Bagnolet-Galliéni ;
- Romainville-Carnot ;
- Rosny-sous-Bois-Eglise.

Les liaisons de rocade entre plusieurs gares ou terminus de métro sont assurées par les lignes 115, 116, 129, 143, 301, 318 et 322.



Le territoire du projet

Cette organisation du réseau d'autobus fait suite à une importante restructuration menée en 1991 et appelée « Autrement bus 93 ».

Six communes de la Seine-Saint-Denis (Bagnole, Les Lilas et quatre villes de la zone d'étude, c'est-à-dire Montreuil, Romainville, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois) ainsi que trois communes du Val-de-Marne (Saint-Mandé, Vincennes et une ville du secteur d'étude, Fontenay-sous-Bois) ont fait l'objet de cette restructuration.

Le réseau des **circulations douces** est en train de se développer dans les communes concernées. Des pistes cyclables ont été aménagées le long du canal de l'Ourcq et à Montreuil, des abris pour les vélos ont été installés à la gare de Noisy-le-Sec et aux stations de métro Mairie de Montreuil et Croix de Chavaux.



Un abri vélo sur la ligne T1

À l'instar des conseils généraux du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis, l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien, l'ACTEP, mène actuellement une réflexion pour améliorer l'offre vélo.

Notons enfin que la part des ménages possédant une voiture varie de 58 % à Montreuil à 72 % à Rosny-sous-Bois, avec un taux de 62 % pour les habitants de Noisy-le-Sec, en baisse notable depuis 1999, année où l'on constate un taux de motorisation de 67 %.

LES MODES DE DÉPLACEMENTS CONSTATÉS

Les tendances générales sur l'Ile-de-France

La répartition des modes de transport et son évolution sont régulièrement analysées depuis 1976 par l'Enquête Globale des Transports (EGT), réalisée par la Direction Régionale de l'Équipement en Ile-de-France, la DREIF, en collaboration avec l'INSEE⁽¹⁾, et dont la dernière remonte à 2001-2002.

On note d'abord une grande stabilité de la mobilité individuelle depuis les 25 dernières années, avec 3,5 déplacements par jour et par personne en moyenne. La mobilité en transport en commun est aussi stable, autour de 0,7 déplacement quotidien.

La croissance du volume des déplacements en Ile-de-France (4,8 millions de déplacements quotidiens de plus en 2001, soit 16 % de plus qu'en 1976) est due essentiellement à l'augmentation de la population des petites et grandes couronnes, et non à la croissance de la mobilité de chacun.

On note en outre une évolution des motifs de déplacement, avec une baisse accrue des motifs dits « obligés » (domicile-travail, enseignement, etc.) au profit des motifs « privés » (loisirs, achats, etc.).

Concernant la répartition géographique, et si on ne retient que les déplacements internes à la région Ile-de-France (soit 99 % des déplacements totaux), on constate que les déplacements de banlieue à banlieue sont prédominants et connaissent une très forte hausse, aussi bien en volume (+5,6 millions entre 1976 et 2001) qu'en part des déplacements : 70 % en 2001, contre 62 % en 1976.

(1) Les résultats de l'Enquête Globale des Transports 2001-2002 sont disponibles sur le site de la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, www.ile-de-france.equipement.gouv.fr

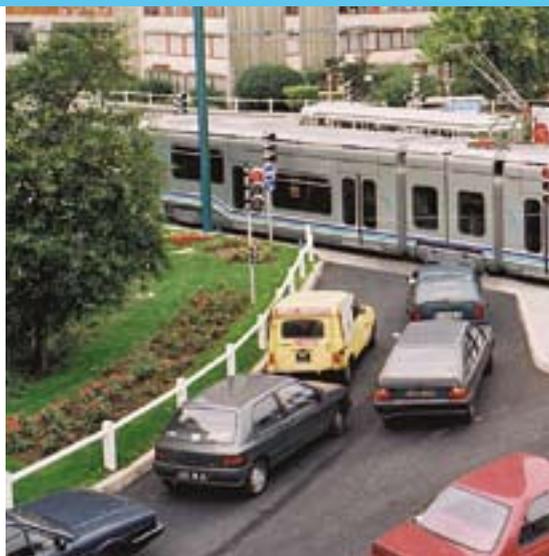
La voiture reste le mode dominant dans les déplacements des Franciliens, avec près de la moitié des déplacements tous modes confondus, ce qui représente les deux-tiers des modes mécanisés (déplacements hors marche à pied).

Pour les communes concernées par le projet

Faute d'une couverture suffisante en transports collectifs, plus de la moitié des personnes ayant un emploi dans le territoire du projet utilisent leur voiture pour aller travailler et seulement un tiers prennent les transports en commun. La part des transports en commun n'est plus que de 20 % pour les échanges internes à ces communes.

En revanche, 54 % des échanges avec Paris sont réalisés en transports collectifs, grâce à la présence de la ligne 9 du métro, des RER E et A.

Les déplacements en voitures, sont courts : un tiers sont inférieurs à 1 km ; en moyenne, les déplacements domicile-travail ou domicile-école



Le tramway, une alternative à la voiture

sont de 4,3 km, contre 2,8 km seulement pour les autres motifs.

La voiture reste le moyen de transport le plus utilisé de banlieue à banlieue, notamment par manque de desserte transversale des transports en commun et de liaisons cyclables.

“ La population du secteur d'étude est donc plus « captive » des transports en commun que les habitants de l'ensemble de la petite couronne. ”

UN PROJET INSCRIT DANS LES DOCUMENTS D'AMÉNAGEMENT ET LES POLITIQUES DE DÉPLACEMENT DU TERRITOIRE FRANCILIEN

Le projet d'extension du T1 s'inscrit dans la nouvelle politique des transports de développement de réseaux en rocade en Ile-de-France. L'objectif est de favoriser l'accès aux territoires d'habitation et aux zones d'emploi encore mal desservis ainsi qu'aux zones susceptibles d'accueillir de forts développements urbains.

LE CADRE STRATÉGIQUE ET RÉGLEMENTAIRE DU PROJET DE PROLONGEMENT DU T1

Le projet d'extension du T1 fait partie des projets de transports collectifs en Ile-de-France qui sont encadrés par un processus de planification, avec une vision à long terme :

● à l'horizon 2030, dans le cadre du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, le SDRIF⁽²⁾ ;

● à l'horizon 2013, dans le cadre du Contrat de Projets Etat Région, le CPER, 2007-2013⁽³⁾.

En outre, le projet d'extension du T1 concrétise les orientations inscrites dans le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, le PDUIF⁽⁴⁾, approuvé en décembre 2000, à l'issue de près de trois ans de concertation avec l'ensemble des acteurs impliqués dans la gestion et l'organisation des transports et des déplacements dans la Région.

(2) Les objectifs pour un développement durable de l'Ile-de-France, projet de SDRIF voté par le Conseil régional le 25 septembre 2008 (disponible sur www.ildefrance.fr).

(3) Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, accessible sur Internet : www.idf.pref.gouv.fr

(4) Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France, disponible sur www.stif.info



Le territoire du projet



Schéma directeur de la région Île-de-France
 "Projet soumis au Conseil régional pour adoption, 25 - 26 septembre 2006"

Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Cette carte, exprimant le champ d'application géographique des orientations, doit être l'objet d'une application combinée avec le rapport auquel elle est étroitement associée.



L'extension du T1 de Noisy-le-Sec à Fontenay-sous-Bois était inscrite dans le Contrat de Plan État Région (CPER) 2000-2006, qui a été adopté sur la base du SDRIF.

Son inscription a été reprise dans le CPER 2007-2013 au titre des études et premiers travaux d'opérations de transports en commun. Le T1 constitue l'une des sections de la rocade Grand Tram, la future rocade tramway autour de Paris qui, avec d'autres projets, vise à créer un véritable maillage pour faciliter les dessertes de pôle à pôle.

D'autres prolongements ou créations de lignes nouvelles sont prévus ultérieurement pour poursuivre et compléter cette rocade, d'Asnières-Gennevilliers à Nanterre-Place de la Boule et de Pont de Bezons à Sartrouville.

LES AUTRES PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE TERRITOIRE

Les transports collectifs constituent une pièce maîtresse du projet d'aménagement durable de la Région. Outre la rocade Grand Tram, de nombreux autres projets concernent la petite couronne et le territoire visé par l'extension du T1.

Le projet Tangentielle Nord

Il s'agit de la création, sur 28 km, d'une liaison ferrée pour voyageurs qui longera la ligne dite de Grande Ceinture, réservée au fret.

Assurant des correspondances avec les RER A, B, C, D et E, le réseau Transilien et deux tramways, dont le T1, elle reliera en un peu plus de vingt minutes douze communes entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, avec une fréquence d'un train toutes

les cinq minutes en heures de pointe et une vitesse commerciale* d'environ 50 km/h.

La Tangentielle Nord sera mise en service à partir de 2014 entre Epinay-sur-Seine et le Bourget, l'ouverture de la ligne dans son intégralité étant envisagée pour 2017.

Les projets d'extension de lignes de métro

Pour mieux desservir les quartiers et accompagner les projets d'urbanisation, le prolongement de lignes radiales de métro est à l'étude.

Il s'agit, notamment, du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier, par la Place Carnot à Romainville et par l'hôpital intercommunal de Montreuil, puis, ultérieurement, du prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay, ainsi que du prolongement de la ligne 9 jusqu'à Montreuil – Murs-à-Pêches, permettant des correspondances avec le T1.

L'extension du Tram Train jusqu'à Noisy-le-Sec

La ligne Tram-Train T4, reliant Bondy à Aulnay-sous-Bois, est appelée à se prolonger jusqu'à la gare de Noisy-le-Sec à l'horizon 2020.

Le projet Arc-Express

Ce métro qui circulera à une vitesse commerciale d'environ 40 km/h entend relier, en grande partie

de manière souterraine, plusieurs villes de banlieue entre elles.

Deux arcs sont prioritairement à l'étude :

- un arc nord-ouest, entre la Défense (92) et la Plaine-Saint-Denis (93) ;
- un arc sud-est, entre le RER B et le RER A en des points restant à déterminer.

Une première mise en service est envisageable aux alentours de 2020.

Le projet Mobilien

Parallèlement au développement de réseaux d'infrastructures de transport, le STIF pilote l'amélioration du service et finance le renforcement de l'offre sur un réseau de bus structurant au niveau régional. Ce réseau de bus est composé d'une soixantaine de lignes existantes dont les performances seront améliorées.

Les usagers auront à leur disposition des bus disponibles 7 jours sur 7, de 6 h à minuit, plus fréquents, plus rapides, plus réguliers, confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les gares de Noisy-le-Sec, Val de Fontenay, Rosny Bois-Perrier et Mairie de Montreuil seront des pôles du réseau Mobilien.

QU'EST-CE QUE LE SDRIF ?



Le SDRIF est un document d'aménagement du territoire qui définit une vision globale et à long terme (vingt-cinq ans) de l'Ile-de-France et de ses territoires, en termes d'aménagement de l'espace et d'évolutions sociales, économiques et environnementales. Ainsi, le Schéma de 1965 a notamment impulsé la création du Réseau Express Régional (RER), des villes nouvelles et du réseau routier tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Pour tenir compte des évolutions de la société, le SDRIF fait l'objet de révisions périodiques. Dans ce contexte, un nouveau SDRIF en projet a fait l'objet d'une enquête publique en 2007 ; il a été arrêté les 25 et 26 septembre 2008 en Conseil régional. Dans l'attente de sa mise en application, le SDRIF actuellement en vigueur est celui de 1994. En matière de transport, ce projet entend promouvoir une nouvelle politique au service du projet régional : « faciliter une mobilité raisonnée et durable des personnes et des biens en recherchant une meilleure articulation entre système de transports et aménagement, pour offrir les conditions d'une mobilité plus économe et moins centrée sur l'usage de l'automobile. »



Le territoire du projet

QU'EST-CE QUE LE PDUIF ?



Le PDUIF est le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France. Depuis la promulgation de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de décembre 1996, l'élaboration d'un PDU est obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le PDU d'Ile-de-France a été adopté en décembre 2000. Outil essentiel de l'aménagement du territoire, il définit les principes permettant d'organiser les déplacements de personnes, le transport des marchandises, la circulation et le stationnement. Ses orientations doivent concourir notamment à diminuer le trafic automobile et à augmenter, dans le même temps, la part des transports collectifs. Le PDUIF doit, en outre, favoriser le retour en force de la marche et du vélo comme modes de transports urbains à part entière.

Depuis la promulgation en 2004 de la loi sur les responsabilités et libertés locales, la responsabilité de l'élaboration, de l'évaluation et de la révision du PDUIF a été transférée au STIF.

QUEL EST LE RÔLE DU STIF ?



Le Syndicat des Transports en Ile-de-France organise et développe les transports de tous les Franciliens. Il coordonne et finance l'activité des entreprises de transport de voyageurs. Les décisions du STIF sont prises au sein de son Conseil par les neuf collectivités locales dont il est l'émanation : la Région, la Ville de Paris et les sept autres départements concernés. Ces décisions peuvent être notamment :

- **structurantes**, tel le prolongement d'une ligne de métro ou de tram, comme ce projet ou bien la rénovation d'une gare ;
- **innovantes**, tel le lancement de nouveaux services (le Noctilien ou encore le passe Navigo) ;
- **qualitatives**, telle l'augmentation du nombre de trains ou de bus, l'information sur les temps d'attente des bus, la vidéosurveillance ;
- **économiques**, tels les tarifs sociaux (Solidarité Transport), les forfaits à destination des jeunes (Imagine R) ou ouverts à tous (Carte Orange).

Les décisions du STIF sont ensuite engagées en concertation avec les financeurs (l'État, la Région et les collectivités locales au niveau des départements et des communes) et les transporteurs (la RATP, la SNCF et le réseau de bus privés, OPTILE).

Le Conseil du STIF est présidé par le Président du Conseil Régional, M. Jean-Paul Huchon.

UN PROJET QUI CROISE DES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE LOCAUX

Le projet d'extension du T1 s'intègre dans des programmes de développement économique et de développement durable locaux prévus par le SDRIF et le PDUIF, en cohérence avec les PLU, Plans Locaux d'Urbanisme des villes.

Contrairement aux anciens Plans d'Occupation des Sols (POS), les PLU prennent en compte non seulement les questions de constructibilité, mais aussi celles relatives à l'habitat, à l'environnement et aux déplacements, dans le cadre d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui constitue le projet de chaque ville.

La diversité du tissu urbain implique des objectifs différenciés de réaménagement, selon les secteurs.

LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE CONCERNÉ

À Noisy-le-Sec, le projet de ZAC du Territoire de l'Ourcq

L'enjeu principal pour le devenir de Noisy-le-Sec réside dans la capacité à retrouver une dynamique territoriale basée sur la vitalité de son tissu économique, la création d'emplois et l'amélioration du cadre de vie tout en préservant le principe de mixité (sociale et urbaine). Pour cela, le développement des transports reste un support de développement et de renouvellement urbain

indispensable à cette démarche. De même, la question environnementale sera un préalable incontournable à chaque action territoriale.

Dans ce cadre, le projet de ville incluant le PLU et le PADD* sera élaboré à partir des orientations suivantes en matières :

- **d'habitat** : maintien de la mixité sociale, amélioration de l'habitat privé et protection du patrimoine reconnu ;
- **de développement urbain** : réduction des effets de coupures des infrastructures, requalification des entrées de villes et des friches, maintien de la vitalité des axes commerçants ;
- **de cadre de vie** : développement du réseau d'espaces verts, des circulations douces, mise en valeur des sites remarquables (Canal, Corniche des Forts) ;
- **de transports** : aboutissement des grands projets de transports (tramway, tangentielle, tram-train, métro) et développement des circulations douces.



Canal de l'Ourcq

Zone d'activité du Terminal à Noisy-le-Sec





Le territoire du projet



Entrée de ville à Romainville



Début des travaux de la couverture de l'A3 à Romainville



Les abords de l'A186 à Montreuil



Secteur de Mozinor à Montreuil

À Romainville, la ZAC Jean-Lemoine et le secteur des Coudes-Cornettes.

La ZAC Jean-Lemoine est située dans le quartier des Grands-Champs. Son extension est liée à l'utilisation des talus dans le cadre de la couverture de l'A3. Elle doit entraîner une modification du POS.

Le projet vise à :

- **reconstituer le tissu urbain** en réorganisant l'accès au futur pôle multimodal (tramway, métro, bus) et les liens entre les pôles de services, de commerces et d'équipements ;
- **améliorer le cadre de vie** en créant, notamment, de nouveaux espaces publics ;
- **développer la mixité des usages des modes de circulation**, des espaces de détente, de logements et d'activités.

Selon l'étude confiée par la municipalité de Romainville à l'Agence Foncière et Technique de la Région parisienne (AFTRP), 11 000 m²

de parcelles sont mutables - il s'agit de parcelles non bâties et potentiellement constructibles et de parcelles bâties dont les constructions sont obsolètes- et, enfin, 5 000 m² sont friables - il s'agit de parcelles peu construites en densité, de parcelles dont le bâti est en voie de dégradation ou dont l'occupation est très hétérogène.

Dans le secteur des Coudes Cornettes qui s'étend entre la route de Noisy et le parc communal de Romainville, la zone concernée est constituée de jardins familiaux, de parcelles en friches et du nouveau cimetière communal.

L'objectif du projet est de constituer une nouvelle offre foncière en direction des PME-PMI, dans un souci de qualité environnementale. L'avenir de ce secteur sera aussi marqué par le projet de BPAL (Base de Plein Air et de Loisirs) qui devrait accueillir près d'un million de visiteurs chaque année.

À Montreuil, l'anneau de boulevards entourant le centre-ville et le secteur des Murs-à-Pêches

Comme le précise le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, le secteur de Montreuil, « bénéficiant d'une position privilégiée à l'est de Paris, remplit une fonction économique et urbaine majeure en proche couronne.

Il convient d'y poursuivre activement des projets de requalification urbaine, à partir notamment de nouvelles dessertes de transport en commun. »

Dans les années 90, la municipalité de Montreuil a lancé un grand projet urbain de développement autour du centre-ville. Environ 50 ha de terrains constructibles ou mutables ont été recensés.

L'objectif inscrit au POS (Plan d'Occupation des Sols) de 1998 était alors la construction de 9 400 logements d'ici 2015.

L'avenue paysagère créée par le projet constitue l'un des tronçons de ce projet. Le projet a pour but, dans ce secteur, de :

- **recomposer les îlots existants fracturés par la construction de l'autoroute A3 ;**
- **obtenir une densité d'habitants de même niveau que celle généralement observée aux abords d'une ligne de tramway.**

Le secteur des Murs-à-Pêches, concerné par le projet d'extension, est décrit dans le SDRIF comme un espace partiellement urbanisable. La municipalité poursuit sa réflexion sur les aménagements urbains possibles et la valorisation de ce secteur s'étendant sur 40 ha environ.

À Rosny-sous-Bois, la ZAC de la Mare Huguet et la ZAC de la Garenne

Site stratégique en raison de sa situation géographique et de ses emprises d'une superficie de 3,2 ha, la ZAC de la Mare Huguet, située dans le secteur de la gare de marchandise, doit voir la création de :

- 300 à 350 logements ;
- 10 000 m² d'activités ;
- un équipement scolaire petite enfance ;
- une résidence étudiante ;
- un square.



Le pont Faidherbe sur l'A186 à Rosny-sous-Bois

Globalement, la ville de Rosny-sous-Bois a défini trois orientations générales pour répondre aux enjeux d'aménagement et d'urbanisme :

- **poursuivre un développement équilibré et durable** en accueillant les nouveaux arrivants et répondre aux besoins en logements, en favorisant le dynamisme économique et la compétitivité, en offrant de nouveaux services adaptés aux modes de vie d'aujourd'hui ;
- **valoriser le cadre de vie**, en valorisant le patrimoine environnemental et développer l'offre en espaces verts ; préserver le patrimoine architectural en conciliant architecture contemporaine et protection des ensembles historiques remarquables ;
- **faciliter les déplacements** : accompagner l'arrivée des nouvelles infrastructures de transports (le prolongement de la ligne 11 et du T1) ;
- **encourager l'utilisation des transports en commun.**



La RN186 et le secteur Péripôle au nord du RER A à Fontenay-sous-Bois

À Fontenay-sous-Bois, le quartier des Alouettes et le bassin d'emplois

Les habitants et les salariés de la partie est de la ville sont directement intéressés par l'arrivée du tramway.

L'arrivée du tramway est en cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme adopté le 26 octobre 2007 dont certains objectifs lui correspondent :

- **préserver le caractère pavillonnaire de la ville ;**
- **protéger l'environnement du centre ancien ;**
- **combattre la dégradation des activités et des emplois ;**
- **permettre une restructuration coordonnée des pôles d'animation par des équipements collectifs, urbains et commerciaux ;**
- **assurer le fonctionnement des circulations et du stationnement.**



Le pôle d'emploi à Val de Fontenay



Le pôle d'échanges de Val de Fontenay

Les objectifs du projet

Le projet de prolongement du T1 répond à plusieurs objectifs. Le premier vise à améliorer le maillage en transports en commun de l'est parisien. Il s'agit de mieux relier les centres urbains et les quartiers entre eux. Par ailleurs, ce projet s'accompagne de la requalification de l'espace public et de la voirie, notamment au niveau de l'A186.

UN MAILLAGE EN TRANSPORT EN COMMUN DE L'EST PARISIEN

Le projet de prolongement du T1 constitue un nouveau tronçon de la rocade complète de tramway en site propre en proche couronne, dite « Grand Tram ». Elle répond à la nécessité de renforcer la desserte en rocade face à l'extension de l'urbanisation et au nombre toujours croissant de déplacements à l'intérieur de la petite couronne et aussi des communes concernées par le projet. En effet, 77 % des déplacements des habitants de la petite couronne ont lieu à l'intérieur de ce dernier périmètre. Or, comme le rappelle le SDRIF⁽⁵⁾, l'offre des transports collectifs n'est toujours pas suffisamment adaptée à la demande en Île-de-France : « temps de transport et inconforts dissuasifs, manque de lignes structurantes, changements de bus trop nombreux, faiblesse de maillage des réseaux ferrés et correspondances obligées par Paris, accessibilité médiocre aux gares, notamment pour les vélos et les piétons. »

Dans le secteur d'étude, les réseaux ferrés RATP et SNCF existants, comme il a été vu précédemment, sont de structure radiale*. Les liaisons de rocade sont assurées par un réseau d'autobus qui emprunte des axes routiers chargés, avec souvent une ou plusieurs correspondances. Il est, par exemple, impossible actuellement d'aller de la Place Carnot, à Romainville, à la gare RER de Fontenay en empruntant un seul bus.

Associé au réseau Mobilien, le projet vise, donc, à améliorer la desserte en transports en commun en rocade de l'est parisien. Cette priorité a été affichée dès le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (SDAURIF) de 1976.

En outre, le projet de prolongement du T1 facilitera la mobilité des Franciliens en assurant une connexion avec :

- le RER E à Noisy-le-Sec et Val de Fontenay ;
- le RER A à Val de Fontenay ;
- les futurs prolongements des lignes de métro M11 à Rosny Bois Perrier par la Place Carnot, et, ultérieurement, M9 aux Murs-aux-Pêches à Montreuil, M1 à Val de Fontenay ;
- les dix huit lignes de bus, dont les lignes Mobilien 105, 121, 143, 301 et 318.

(5) Les objectifs pour un développement durable de l'Île-de-France, projet de SDRIF voté par le Conseil régional le 25 septembre 2008 (disponible sur www.ildefrance.fr).



- le projet de tangentielle nord, puis le futur prolongement du T4 à Noisy-le-Sec ;
- le projet « Arc express » (dans l'hypothèse où ce projet dessert Val de Fontenay) ;
- l'extension envisagée du TVM (Trans-Val-de-Marne) jusqu'à Val de Fontenay...

UNE REQUALIFICATION DE L'A186

Le projet d'étude s'accompagne à Romainville et à Montreuil, d'une requalification de l'A186 en avenue paysagère, remise à niveau et reconnectée aux voiries locales, avec une implantation latérale* du tramway. Rappelons que l'A186 devait initialement relier l'A3 et l'A86, mais n'a jamais été achevée.

Le secteur est actuellement constitué d'îlots coupés par cette autoroute. La disparition de l'A186 permettra d'urbaniser rapidement d'anciennes emprises routières et de supprimer, de cette manière, la coupure urbaine qui marque les villes. L'avenue paysagère sera, en effet, encadrée par des logements, des zones d'activité et des espaces verts (quartier des Grands Champs, des Trois Communes, des Ormes, du Chemin Vert, etc.).

Dans le secteur du franchissement de l'A3, à Romainville, la requalification de l'A186 s'accompagnera d'une remise à plat de tous les échanges routiers. Hormis l'intérêt visuel et fonctionnel lié à la suppression des viaducs et des trémies*, ce remaniement permettra de libérer des surfaces urbanisables d'environ 1,5 ha.

À Montreuil, du fait de la démolition des ouvrages d'art, au sud de l'avenue paysagère, des parcelles d'environ 1,5 à 2 ha seront libérées et pourraient donc être urbanisées. À ces surfaces, on pourrait ajouter 3 ha qui, aujourd'hui, bien que libres, ne sont pas urbanisées car ces parcelles sont situées au bord de l'A186.

UNE MEILLEURE LIAISON ENTRE LES QUARTIERS

Le prolongement du T1, d'une part, et la requalification de l'A186, d'autre part, permettront une meilleure liaison entre les quartiers.

Le projet d'extension du T1 reliera les centres urbains entre eux, en reconstituant les liaisons entre quartiers, en désenclavant des territoires mal desservis. Il rompra leur isolement par un accès direct et rapide aux transports collectifs et contribuera, en même temps, à l'amélioration de la qualité de vie et au développement social des quartiers.

En outre, le projet améliorera l'image des quartiers qu'il traversera et favorisera ainsi le renouveau de la vie locale et du commerce.



Le choix du tramway



Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France vise, comme il a été expliqué précédemment, à réduire le trafic automobile sur Paris et la proche couronne et à augmenter l'usage des transports collectifs.

Les Transports en Commun en Site Propre*, dont le tramway fait partie, constituent une réponse efficace pour favoriser le report des déplacements de la voiture particulière vers le transport collectif.

LA NÉCESSITÉ D'UN TRANSPORT EN SITE PROPRE, COMME LE TRAMWAY

De manière générale, un mode de transport en commun doit réunir quatre conditions pour constituer une réelle alternative à l'automobile. La ligne de tramway T1 actuellement en service répond déjà à ces exigences.





Faisant partie des Transports en Commun en Site Propre*, le T1, dans son exploitation future, satisfera, comme dans sa configuration actuelle, aux quatre critères nécessaires pour rendre son usage attractif aux voyageurs :

- **la régularité et la fiabilité** ; le tram passera régulièrement et son fonctionnement lui assurera une fiabilité maximale. Un délai de 4 minutes est prévu entre deux rames aux heures de pointe, 6 minutes aux heures creuses de la journée ;
- **un temps de trajet compétitif** ; roulant sur une voie qui lui est exclusivement réservée et bénéficiant de la priorité aux franchissements des carrefours, le T1 sera peu affecté par le trafic routier. Il atteindra une vitesse commerciale* recherchée de 18 km/h. Le temps de parcours entre les stations Gare de Noisy-le-Sec et Val de Fontenay est estimé à 25 minutes ;
- **l'information** ; un système d'information visuel sur les quais permettra de connaître le délai d'attente avant le prochain tram. Dans les rames, un système d'annonce visuel et sonore informera du prochain arrêt ;
- **le confort** ; fonctionnant à l'électricité, le tram sera silencieux pour les voyageurs, mais aussi pour les riverains. Il sera doté d'équipements de confort climatique (chauffage et ventilation réfrigérée). Grâce à son plancher bas et aux trottoirs rehaussés, le tram sera accessible à tous. Un emplacement spécial sera réservé, sur les plateformes, aux fauteuils roulants, aux landaus et aux objets encombrants.



LE TRAMWAY, UN MODE DE TRANSPORT PLÉBISCITÉ DEPUIS SON ORIGINE

Première ligne de tramway créée dans l'agglomération parisienne en 1992, le T1 connaît un succès populaire manifeste puisque 115 000 personnes l'empruntent chaque jour.

Les autres lignes de tramway sont également très fréquentées : on compte 71 000 voyageurs quotidiennement sur le T2 et 100 000 sur le T3.

D'après l'enquête « satisfaction » réalisée régulièrement par la RATP, le tramway est d'ailleurs le mode de transport collectif le plus apprécié des Franciliens.

ALTERNATIVE MOBILITÉ PROJET OPINIONS PISTE CYCLABLE SERVICE EMPLOI FUTUR PROXIMITÉ CHOIX CONTINUITÉ PROLONGEMENT AMÉNAGEMENT



Le choix du tramway



Le tramway au début du siècle

Né de la révolution industrielle en 1854, le tramway fait également un retour en force, plus d'un siècle plus tard, dans de nombreuses villes de province, comme Nantes, Bordeaux, Nancy ou encore Marseille. Après sa quasi suppression dans les années 50, due à la concurrence du métropolitain et à l'engouement pour la voiture particulière, le tramway roule en effet de nouveau, depuis 1985, dans l'hexagone. Il est adapté aux préoccupations nouvelles de la société car il concilie déplacements et développement durable. Écologique, le tram constitue, en effet, un moyen de lutte efficace contre les nuisances en ville.

Il contribue à :

- diminuer les émissions de gaz polluants ;
- réduire le niveau sonore ;
- améliorer la qualité de l'air des riverains ;
- limiter l'effet de serre.

Son succès s'explique également par ses autres nombreux atouts :

- **il améliore le cadre de vie**, son installation s'accompagnant d'un réaménagement de l'espace public (plantation d'arbres, création d'espaces verts, introduction de mobilier urbain) ;
- **il favorise les circulations douces** (vélos, marche à pied, rollers, trottinettes, etc.) ;
- **il renforce la sécurité des piétons**, les espaces de cheminements étant améliorés (nouveau revêtement des sols, élargissement des trottoirs, installation de « zones 30 ») ;

- **il est accessible à tous**, grâce à son plancher bas et aux quais rehaussés, le tramway est facilement accessible aux usagers en fauteuil roulant, mais aussi aux personnes âgées ou aux personnes accompagnées d'enfants. Le temps d'arrêt en station permet à chaque voyageur, quelle que soit sa mobilité, d'emprunter sereinement le tram.

Les impacts positifs du tramway retentissent sur les autres modes de transports :

- en améliorant l'image des transports publics, **il attire ainsi de nouveaux usagers ;**
- en créant de nouvelles interconnexions avec les autres lignes de transports collectifs, **il dynamise l'ensemble du réseau.**

LA QUALITÉ DE SERVICE ATTENDUE

L'extension du T1 va entraîner, grâce à la fréquence de passage et à sa vitesse commerciale (4 minutes entre deux trams aux heures de pointe, et 6 minutes en heures creuses), un gain de temps pour les voyageurs qui utilisaient déjà les transports en commun et une meilleure couverture du bassin de population et d'emploi, encore mal desservi.

UN GAIN DE TEMPS POUR LES VOYAGEURS

Le gain de temps généré par le prolongement du T1 pour un utilisateur des transports en commun atteindra 6 minutes par voyage.

Globalement, la fréquence sur l'ensemble de la ligne prolongée sera de quinze passages par heure en période de pointe, offrant une capacité horaire égale à 2 700 voyageurs par sens. Aux heures creuses de la journée, la fréquence sera de dix passages par heure.

Les gains de temps concernent tous les déplacements, quels que soient leurs motifs.

Le tramway participe à l'amélioration de la qualité de vie





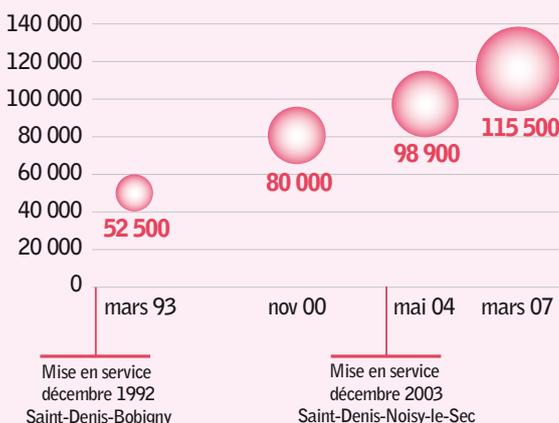
LES RÉSULTATS DU T1 ENTRE BOBIGNY ET NOISY-LE-SEC

Le prolongement entre Bobigny et Noisy-le-Sec, inauguré en décembre 2003, a fait l'objet d'une enquête en mai 2004, six mois après sa mise en service, enquête portant sur l'ensemble de la ligne.

On constate une part plus importante des déplacements domicile-école et domicile-travail pour les utilisateurs du prolongement (60,5 %) que pour l'ensemble des utilisateurs de la ligne. La part des déplacements internes à la Seine – Saint-Denis est prépondérante (67,5 %) par rapport aux déplacements entre Paris et la banlieue.

Parmi les 15 300 utilisateurs du prolongement, 8 450 déclarent faire le même déplacement en transports en commun qu'auparavant, mais 42 % d'entre eux empruntaient plusieurs modes de transport avant le prolongement. On note aussi que 480 déclarent qu'ils effectuaient le même déplacement en voiture ou en deux-roues, et 720 à pied.

Évolution du trafic sur l'ensemble de la ligne T1 de Saint-Denis à Noisy-le-Sec suivant les différentes enquêtes de mars 1993 à mars 2007



On note enfin que, parmi les personnes interrogées, 78 % déclarent avoir gagné du temps par rapport à la situation précédente, et le gain de temps perçu est de 9 minutes en moyenne.

En outre, un comptage exhaustif a été réalisé sur l'ensemble de la ligne en mars 2007. Le principal constat est la forte progression des voyageurs (115 000 voyageurs contre 98 900 lors de l'enquête précédente datant de mai 2004), soit une augmentation de plus de 16 %, supérieure à l'évolution constatée pour la même période sur les lignes de bus (+ 10 %). Cette progression s'est faite en premier lieu sur le tronçon prolongé. Enfin, on constate que, contrairement à la ligne T2 où la progression du trafic se fait quasi exclusivement sur les périodes de pointe, la fréquentation de la ligne T1 est homogène, les pointes étant peu affirmées par rapport au creux supposé de la journée.

Ils seront particulièrement significatifs pour les habitants des quartiers situés le long de l'avenue paysagère que deviendra l'A186. En effet, ils n'ont actuellement pas la possibilité de réaliser des déplacements de rocade, toutes les lignes d'autobus ayant une structure radiale.

UNE MEILLEURE DESSERTE DU BASSIN DE POPULATION ET D'EMPLOI

Le projet d'extension du T1 concerne un bassin de population et d'emploi encore mal desservi. En effet, près de 80 % des personnes habitant dans

une bande de 400 m de part et d'autre de la future ligne vivent actuellement hors d'un axe lourd de transport collectif.

En outre, l'extension du T1 va favoriser les déplacements vers d'autres zones grâce aux interconnexions possibles. Après la mise en service du tramway, environ 60 % des habitants des cinq communes concernées et environ 80 % des emplois de ces communes se trouveront à distance de marche à pied d'un mode ferré performant (RER, métro ou tramway).

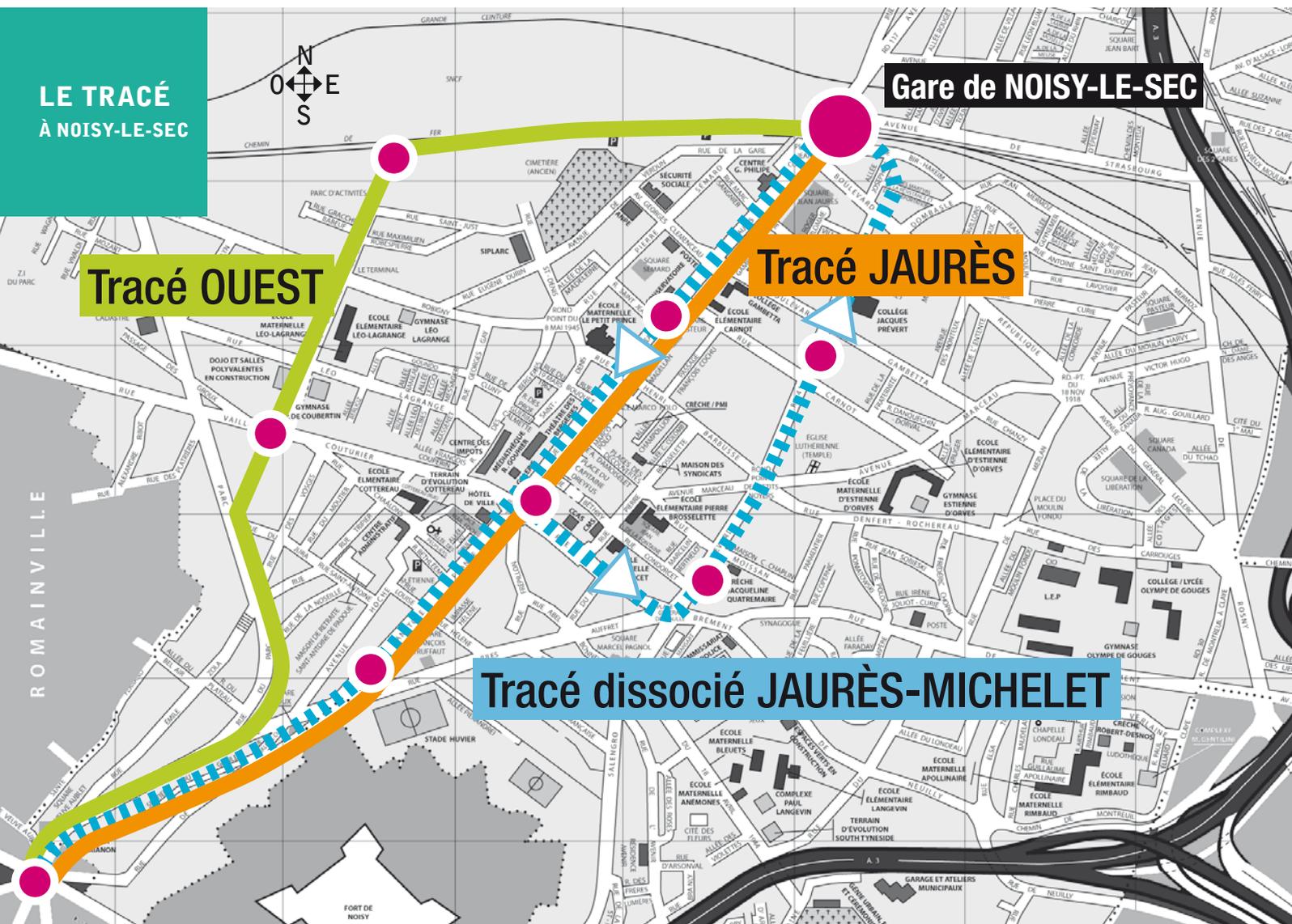


Le projet pas à pas et Les aménagements urbains envisagés

Le projet de tramway reliant Noisy-le-Sec à Fontenay-sous-Bois s'étend sur une longueur de 7,7 km ou 8,2 km selon le tracé retenu à Noisy-le-Sec. Il propose la création de 13 ou 15 stations, suivant les variantes de tracé. L'insertion du tramway devrait permettre la requalification de certains axes (notamment l'A186), entraîner la modification de certains sens de circulation et nécessiter la construction de plusieurs ouvrages d'art.

LE PROJET À NOISY-LE-SEC

Trois tracés pour le prolongement du T1 sont à l'étude sur le territoire de Noisy-le-Sec. Ils partent tous de la place Jean-Coquelin, où sont situés la gare de Noisy-le-Sec et le terminus de la ligne actuelle du tramway, implanté en position axiale*. Aucun de ces trois tracés n'entraîne de rupture de charge* pour les voyageurs.





LE TRACÉ Jaurès À NOISY-LE-SEC

Sur 800 mètres, le tracé dessert dans les deux sens l'artère commerciale de la ville. Il irrigue une bonne part du tissu résidentiel de la commune.

Les stations créées : le tracé prévoit deux stations : Saint-Jean et Place Jeanne-d'Arc.

De la gare jusqu'à la place des Découvertes

Deux variantes d'aménagement sont possibles : mixité tramway et véhicules ou piétonisation partielle.

- **Mixité tramway et véhicules** dans le sens nord-sud et uniquement tram dans le sens opposé. Des possibilités de stationnement pour les véhicules sont envisagées le long de la voie mixte.
- **Piétonisation partielle**



Rue Jean-Jaurès, entre les rue Saint-Jean et Barbusse (mixité)



Rue Jean-Jaurès entre la rue Saint-Jean et la rue Barbusse (piétonisation) - photomontage



Au nord de la station Place Jeanne-d’Arc (variante avec implantation latérale).

De la place des Découvertes à la station Place Jeanne-d’Arc

Deux variantes sont possibles :

- **implantation axiale*** du tramway et de la station Place Jeanne-d’Arc, avec maintien des deux sens de circulation des véhicules.
- **implantation latérale*** ouest du tramway et de la station, avec une voie de circulation dans le sens sud nord jusqu’à la rue Henri-Barbousse.

L’utilité socio économiques du tracé JAURÈS

Ce tracé permet de desservir le centre-ville avec ses équipements et ses commerces. Il s’insère dans un secteur dense et touche par conséquent une population importante (12 000 habitants, dans une bande de 300 m de part et d’autre du tracé) soit 32 % de la population noiséenne) ainsi que la plupart des commerces structurants et dessert un pôle d’emplois conséquent (+ 2 800 emplois).

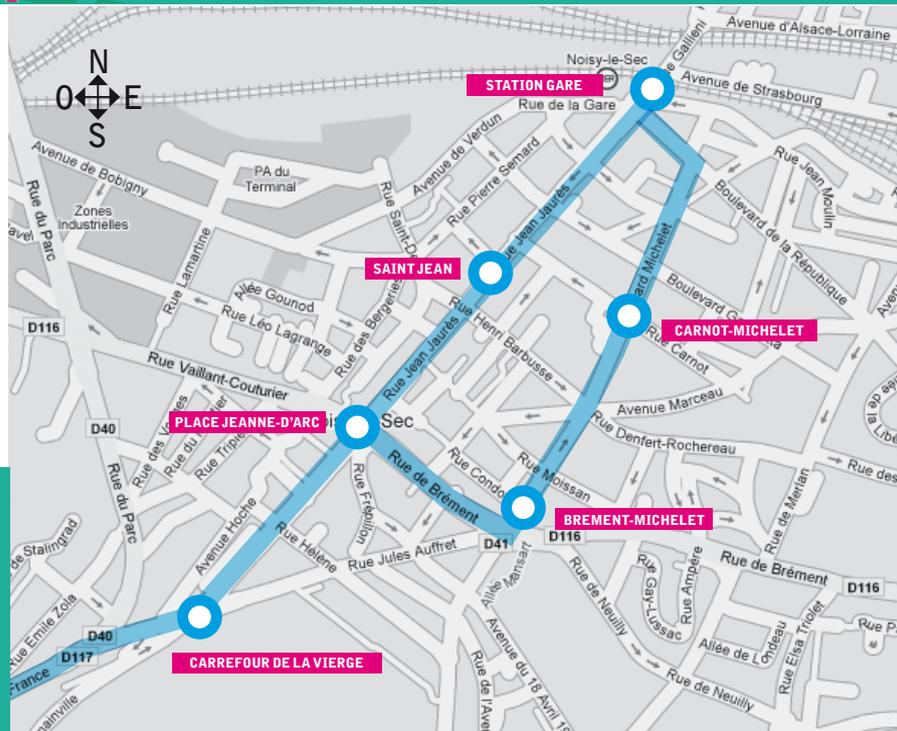
Les perspectives de développement urbain autour du tracé JAURÈS

Malgré les craintes qu’il suscite auprès des commerçants et bien que les possibilités de construction/mutations à proximité y soient moins nombreuses que pour les autres tracés en particulier le tracé OUEST, il est susceptible de remédier aux difficultés économiques auxquelles est confronté le centre-ville et ce, sans obérer par ailleurs le développement de la zone d’activité à travers la mise en place d’une desserte par bus. Si son insertion est plus délicate, le tracé JAURÈS constitue également une opportunité de développement urbain. En effet, il s’accompagnera de la requalification de la rue Jaurès et des espaces publics majeurs qui, d’après les expertises réalisées, constitue la solution pour redynamiser cet axe. Cette action de requalification entraînera un élargissement de la zone d’influence du linéaire commercial et une augmentation de la consommation des personnes fréquentant ce site. Notamment, dans le cas de la piétonisation qui offrira un environnement encore plus favorable. Aussi, en jouant sur plusieurs axes de développement (l’axe linéaire JAURÈS et les axes transversaux), il permet de conforter le rôle central de l’axe Jaurès sans exclure les autres quartiers. Cette double perspective, dynamisme économique et requalification urbaine, permet de répondre à l’enjeu de centralité qui se pose aujourd’hui à Noisy-le-Sec.



Le projet pas à pas et Les aménagements urbains envisagés

Le tracé dissocié
**JURÈS-
MICHELET**
À NOISY-LE-SEC



Le tracé dessert l'axe historique de la rue Jean-Jaurès sur 800 m dans un seul sens. Le retour s'effectue sur 1,4 km par la rue de Brément, le boulevard Michelet, parallèle à la rue Jean-Jaurès, et le boulevard de la République.

L'insertion du tram

- > L'insertion est latérale **rue Jean-Jaurès**, le tram reprend le couloir bus existant.
- > L'insertion est axiale* **rue de Brément** (la plateforme du tramway est implantée au centre de la chaussée).
- > L'insertion est latérale **Boulevard Michelet**.



La rue Jaurès entre le boulevard Gambetta et la rue Carnot



Station Saint-Jean, rue Jean-Jaurès - Photomontage

Les stations créées

Le tracé prévoit deux stations dans le sens nord-sud sur la rue Jean-Jaurès : Saint-Jean et place Jeanne-d’Arc, et trois stations dans le sens sud-nord : place Jeanne-d’Arc, Brément-Michelet et Carnot-Michelet.

La circulation des véhicules

- > Rue Jean-Jaurès, la circulation des véhicules s’effectue, comme c’est le cas actuellement, dans le sens nord sud, sur une chaussée indépendante.
- > Rue de Brément, la circulation s’effectue dans les deux sens. Le stationnement est maintenu.
- > Boulevard Michelet, le sens de circulation actuel est préservé, la file de stationnement côté est est supprimée.
- > Boulevard de la République, la circulation est mise en sens unique est-ouest, quelques places de stationnement sont supprimées.
- > Les places supprimées seront restituées par l’acquisition et l’aménagement de parcelles.



Rue de Brément



Boulevard Michelet - Photomontage



Boulevard Michelet

L’utilité socio économique du tracé dissocié JAURÈS-MICHELET

Ce tracé a un rayonnement sensiblement supérieur au tracé JAURÈS car il emprunte l’axe du centre-ville Jaurès ainsi que l’axe Michelet dans l’autres sens. Il permet de desservir le centre ville avec ses équipements et commerces structurants. De fait, comme il s’insère dans un secteur dense, il dessert une grande partie de la population (15 000 habitants dans une bande de 300 m de part et d’autre du tracé) soit 40 % de la population de la ville) et un pôle d’emplois encore plus important que le tracé JAURÈS (+ 3 200 emplois). Ces chiffres élevés qui traduisent le fait que la dissociation du tracé élargit la zone d’influence, doivent être relativisés compte tenu que la desserte s’effectue dans un seul sens.



Le projet pas à pas et Les aménagements urbains envisagés



Les perspectives de développement urbain autour du tracé dissocié JAURÈS-MICHELET

Le tracé dissocié dessert des secteurs stratégiques (population, emplois) et renforce le rayonnement de la ville au-delà des frontières communales. En s'insérant dans un secteur dense, il promeut la centralité de la zone, relie les équipements entre eux et renforce ainsi l'attractivité du centre ville. Ainsi, il permet de remédier aux dysfonctionnements constatés dans ce secteur et n'obère pas, par ailleurs, le développement de la zone d'activité (desserte bus). Néanmoins, l'aspect dissocié du tracé crée une centralité moins cohérente.

LE TRACÉ DANS LE PROLONGEMENT DES VARIANTES JAURÈS ET JAURÈS-MICHELET

Au sud de la place Jeanne-d'Arc, après les variantes de tracés JAURÈS et JAURÈS-MICHELET, le parcours du tramway se poursuit sur la rue Anatole-France, en un tracé unique jusqu'à la station carrefour de la Vierge, implantée au carrefour Jules-Auffret.

L'insertion du tram : axiale*.

Les stations créées : une station est créée, celle du Carrefour de la Vierge.

La circulation des véhicules : Les deux sens de circulation sont préservés et des possibilités de stationnement sont créées entre les arbres d'alignement.



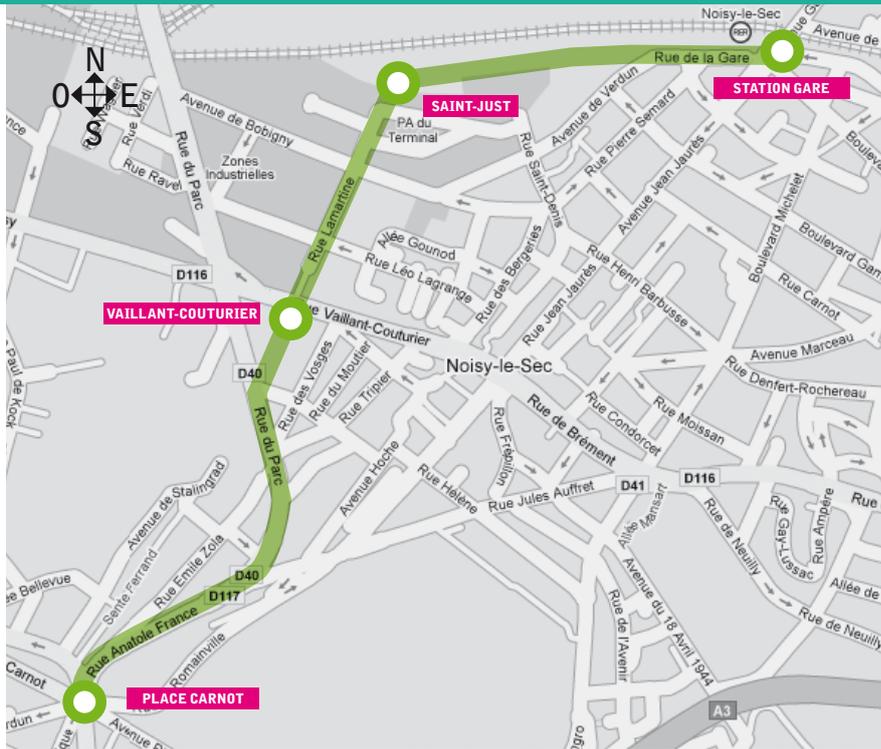
Rue Anatole-France, entre la place Jeanne-d'Arc et le carrefour Jules-Auffret - photomontage

LE CARREFOUR DE LA VIERGE MARQUE LA CONVERGENCE DES TROIS VARIANTES DE TRACÉ.

Au sud du carrefour Jules-Auffret jusqu'au carrefour de la Vierge

Trois variantes d'aménagements sont envisagées :

- mise en sens unique sud nord, avec plateforme implantée côté ouest.
- maintien du double sens de circulation, avec plateforme implantée en axial* en utilisant l'élargissement de la rue prévu au POS*.
- Maintien du double sens de circulation, avec le sens nord-sud en mixité avec le tramway si le fonctionnement du carrefour de la Vierge préserve la fluidité du tramway.



LE TRACÉ OUEST À NOISY-LE-SEC

Le tracé ouest dessert, sur 2,4 km, les quartiers nord-ouest de Noisy-le-Sec en longeant le parking relais et le cimetière, en empruntant les terrains de Réseau Ferré de France, avant de traverser la zone d'activités « le Terminal », et en s'implantant sur la rue Lamartine.

L'insertion du tram jusqu'à la station Saint-Just

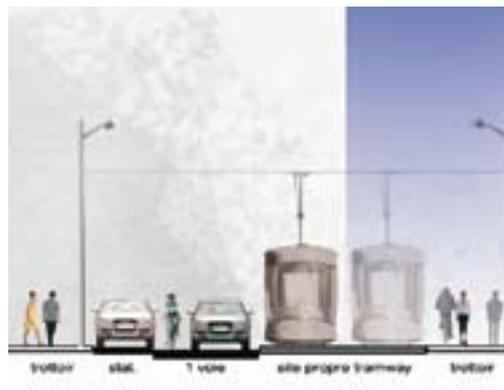
Le tramway est implanté en site propre* de la gare jusqu'à la station Saint-Just, située dans la zone d'activités : passage le long des faisceaux ferroviaires, le long du cimetière et dans la base travaux RFF / SNCF à réaménager totalement.

L'insertion du tram de la station Saint-Just à la station Vaillant-Couturier

- > Le tramway est implanté rue Saint-Just et rue Lamartine en position latérale ouest, avec mise en sens unique de ces deux rues.
- > Une variante consiste à élargir l'emprise de la rue Lamartine, au profit du stationnement et des trottoirs.

Les stations créées : « Saint-Just » et « Vaillant-Couturier ».

La circulation des véhicules : mise à sens unique dans le sens sud-nord.



Rue Lamartine (avec acquisition foncière)



L'utilité socio économique du tracé OUEST

Ce tracé permet de desservir 2 800 emplois, notamment ceux de la zone d'activité, ainsi par ailleurs que le secteur de la BPAL (Base de Plein Air et de Loisirs). Toutefois, avec seulement deux arrêts, il permet une desserte fréquente mais pas aussi fine qu'une desserte bus, qui serait mise en place si un autre tracé était retenu. De plus, il assure une desserte limitée des équipements et commerces du centre-ville. Enfin, s'il est plus rapide et échappe à des secteurs plus denses et donc plus contraints, il concerne moins d'habitants (9 070 habitants dans une bande de 300 m de part et d'autre du tracé) et dessert un pôle d'emploi de moindre taille, comparé à d'autres quartiers de la ville. Il nécessite la réalisation de deux ouvrages (viaducs ou talus) et la reprise du mur de soutènement de la RD40.

Les perspectives de développement urbain autour du tracé OUEST

Deux secteurs sont concernés en termes d'impacts urbains : le pôle gare et la zone d'activité/secteur de la BPAL. Sur ce secteur de la BPAL ce tracé favorise l'apparition d'opérations d'urbanisme qui recomposera un tissu d'entrée de ville, secteur souvent marginalisé, moins accessible et peu esthétique d'un point de vue paysager. Il offre également la possibilité de redynamiser la ZAE (Zone d'Activités Économiques) par une offre en immobilier d'entreprises diversifiée et de qualité et renforce l'attractivité économique du secteur avec la proximité au réseau dense de transport en commun. Toutefois, il n'a pas d'impact positif sur la situation économique fragile du centre ville ; outre le secteur du pôle gare, il est en effet trop éloigné pour avoir un effet réel sur l'attractivité des commerces et ne permet pas de requalifier l'axe JAURÈS, sujet qu'il laisse en suspens. De plus, en reportant sur les quartiers ouest l'offre structurante en transports en commun, il engage un processus de fragilisation de la desserte des quartiers plus centraux à l'horizon du prolongement de la ligne 11 du métro.

Le projet pas à pas et Les aménagements urbains envisagés

LE TRACÉ
OUEST
À NOISY-LE-SEC



Comparaison des tracés

	TRACÉ JAURÈS	TRACÉ JAURÈS MICHELET	TRACÉ OUEST
Longueur	2 km 3 stations	2,2 km 3 ou 4 stations	2,4 km 2 stations
Équipements desservis	Environ 20		Environ 10
Desserte du cœur de ville : rue Jaurès... (à terme, après le prolongement de la ligne M11 par la place Carnot)	Tramway (+ bus 545 avec itinéraire adapté si piétonisation partielle rue Jaurès)		Bus (ligne 545 renforcée mais ligne 105 supprimée)
Desserte à terme de la ZAE	Bus (prolongement de la ligne 545 ou desserte spécifique)		Tramway
Coût de l'infrastructure (valeur 2008) Rappel : le coût de l'infrastructure de Noisy à Val de Fontenay s'élève à environ 400 millions d'euros	Environ 75 M€	Environ 80 M€	Environ 115 M€
Flux maximum de voyageurs à l'heure de pointe (dans l'interstation la plus chargée)	De 1 900 (si piétonisation partielle) à 2 100 (si mixité)	1 900	1 800
Acquisitions foncières	Acquisitions foncières actuellement prévues au POS		Acquisitions foncières nombreuses actuellement non prévues au POS
Impact sur le stationnement (restitution prévue)	De - 100 (mixité sur Jaurès) à - 220 (piétonisation partielle de J. Jaurès et bd Michelet végétalisé)	- 200	- 130 (en majorité sur le parking relais)
Impact sur la circulation	> Si Jean-Jaurès partiellement piétonnisé, remise à 2 sens du boulevard Michelet	> 1 sens sur République > Moins de voies sur la rue de Brément	> 1 sens sur les rues Lamartine et Saint-Just > Si un sens sur la RD40, report sur la RD116 et la rue Anatole-France
	> 1 sens ou 2 sens de circulation à l'approche de la place Carnot selon aménagement		
Impact sur le commerce et le(s) projet(s) urbain(s)	Phase travaux : voir l'étude de Saunier & Associés sur les projets urbains		



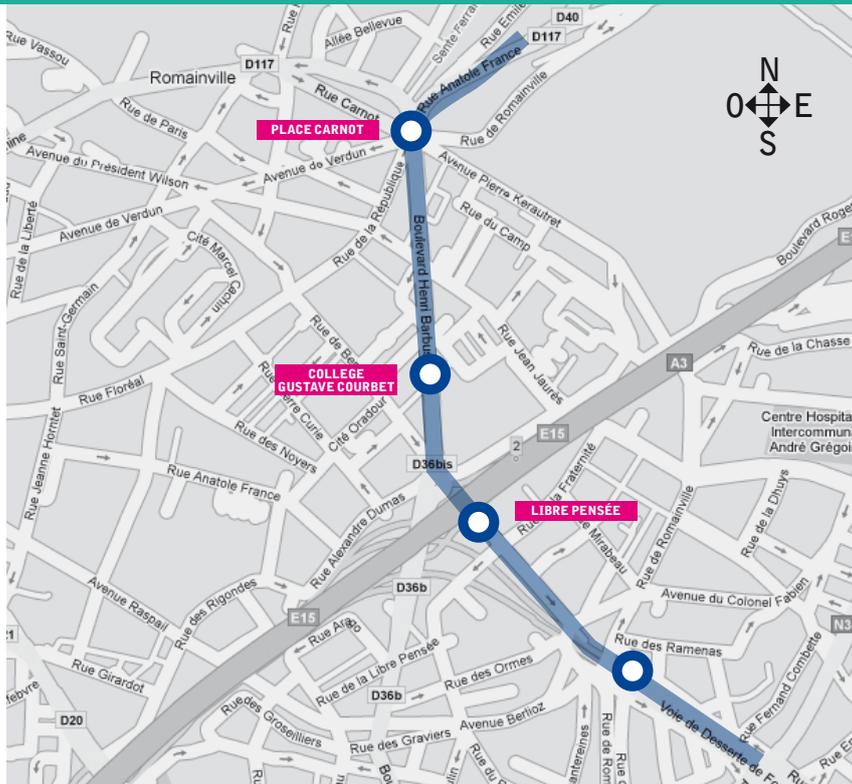
LE CARREFOUR DE LA VIERGE MARQUE LA CONVERGENCE DES TROIS VARIANTES DE TRACÉ.

APRÈS LE CARREFOUR DE LA VIERGE JUSQU'À LA LIMITE DE ROMAINVILLE

L'insertion du tram

Deux variantes sont envisagées :

- mise en sens unique sud-nord, avec plateforme implantée côté ouest.
- maintien du double sens de circulation, avec plateforme implantée en axiale.



LE TRACÉ À ROMAINVILLE

LE PROJET À ROMAINVILLE

Le tramway arrive à Romainville par la place Carnot et dessert la ville sur une longueur de 1,4 km.

LES STATIONS CRÉÉES

Trois stations : « Place Carnot », « Collège Gustave-Courbet » et « Libre Pensée ». La station Place Carnot, située au sud de la place entièrement requalifiée dans l'objectif d'accorder une priorité aux piétons, constitue la naissance d'un nouveau pôle intermodal « tram – bus », qui se renforcera avec l'arrivée de la ligne 11 du métro.

DE LA PLACE CARNOT À L'AUTOROUTE A3

Le tramway s'implante sur le boulevard Henri-Barbusse en position latérale ouest sur environ 800 m. Le boulevard est mis en sens unique sud-nord. Dans le sens opposé, la circulation s'effectue par les voiries situées à l'est de la commune. L'ensemble du boulevard prend le statut de « zone 30 », ce qui permet d'insérer les vélos dans la circulation générale. Quelques places de stationnement sont préservées côté est.



Station en face du collège Gustave-Courbet à Romainville - Photomontage

Le projet pas à pas et Les aménagements urbains envisagés



LE TRACÉ À
ROMAINVILLE



Boulevard Henri-Barbusse, au droit du square



Le T1 boulevard Barbusse à Romainville -Photomontage

LE FRANCHISSEMENT DE L'A3

L'autoroute A3 coupe dans ce secteur les liaisons nord-sud directes, en particulier entre le boulevard Henri-Barbusse, la rue de Blenfleet et, de l'autre côté de l'autoroute, la rue Gallieni.

Il n'existe pas non plus de continuité routière directe entre le boulevard Henri-Barbusse et l'A186. Cette section représente 420 m environ. Le pont de Branly assure actuellement le franchissement de l'A3.

Or, les études de trafic ont montré que l'insertion du tramway sur cet ouvrage générerait d'importants problèmes de circulation. Il est donc nécessaire de construire un nouveau pont. Deux variantes sont à l'étude pour le franchissement de l'A3 :

- la construction d'un **viaduc** dans le prolongement de la rue Gallieni. L'ouvrage serait réservé au tramway et aux circulations douces (piétons et vélos). Cette qualité d'insertion est privilégiée ;
- l'adjonction au sud de cet ouvrage, d'un **ouvrage routier** pour la circulation générale. Cette hypothèse envisagée pour répondre à l'importance du trafic routier marquerait néanmoins davantage une continuité des itinéraires routiers avec l'avenue paysagère.

Dans les deux cas, tout ce secteur fera l'objet d'un remaniement des bretelles existantes par une gestion à plat des échanges entre les voiries locales, l'A3 et la future avenue paysagère.

Hormis l'intérêt visuel et fonctionnel lié à la suppression des viaducs et trémies*, ce remaniement permettra de libérer des surfaces urbanisables d'environ 1,5 ha.

DU FRANCHISSEMENT DE L'A3 JUSQU'À MONTREUIL

Le tram s'insère en position latérale*, au sud de la rue Gallieni sur des emprises à acquérir. Une végétalisation de la rue Gallieni annonce l'avenue paysagère avec un profil spécifique à Romainville. La circulation des véhicules s'effectue dans les deux sens.

La station « Libre Pensée »

Elle se situe au débouché du nouvel ouvrage. Elle permettra de mieux desservir ce secteur de Romainville, jusqu'à présent isolé du reste de la commune.



**LE TRACÉ À
 MONTREUIL**

LE PROJET À MONTREUIL

La partie majeure du tracé s'étend sur la commune de Montreuil, entre Romainville et Rosny-sous-Bois, sur une longueur de 3,2 km.

DE LA LIMITE AVEC ROMAINVILLE JUSQU'AUX MURS À PÊCHES-CARREFOUR THÉOPHILE SUEUR

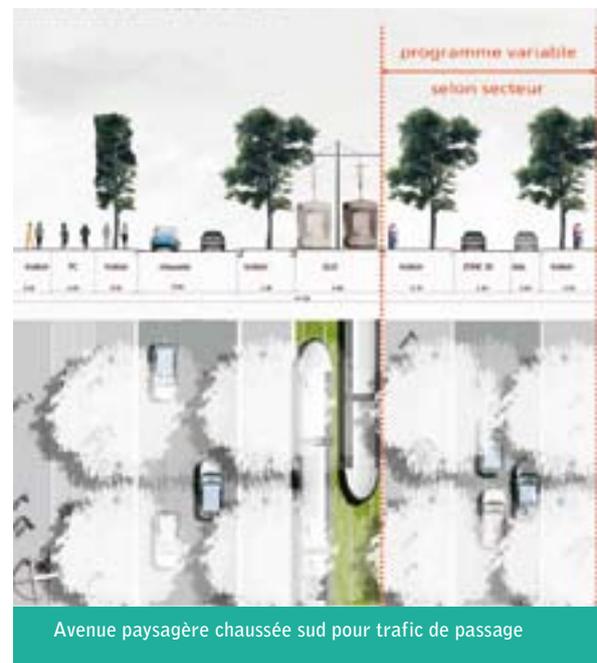
L'A186 qui devait initialement relier l'A3 à l'A86, n'a jamais été achevée. Ce secteur, d'une longueur de 2,1 km, constitue une forte coupure urbaine pour la ville de Montreuil qui souhaite sa mise à niveau. Le projet s'accompagne d'une requalification de cet axe par la suppression des ouvrages autoroutiers et la création d'une avenue paysagère remise au niveau du terrain naturel.

Au sud de ce secteur, il est proposé d'implanter un site de maintenance et de garage des rames du tramway, d'une surface proche de 2,3 hectares.

L'insertion du tram : la plateforme du tramway est implantée entre, au sud, une chaussée de circulation à double sens et, au nord, un système de contre-allées non-continues réservées à la desserte riveraine et au stationnement. Chacune des chaussées est bordée d'arbres d'alignement.

Sur ce principe, deux variantes sont possibles :

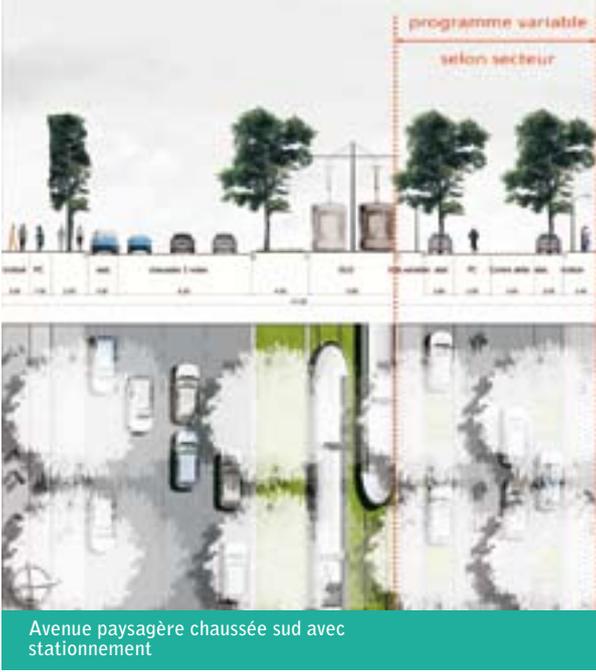
- l'une propose de réserver la chaussée sud à la circulation du trafic de passage précédemment assuré par l'A186 et de la border d'une piste cyclable bidirectionnelle ;



Avenue paysagère chaussée sud pour trafic de passage



Le projet pas à pas et Les aménagements urbains envisagés



- l'autre propose d'ajouter du stationnement sur la chaussée sud et de dissocier les deux sens de la piste cyclable en bordure de chacune des deux chaussées.

Les 4 stations créées

- « Route de Romainville », en limite intercommunale.
- « Aristide Briand ».
- « Rue de Rosny ».
- « Théophile Sueur ».



Station rue de Rosny à Montreuil - photomontage

LE SECTEUR DES RUFFINS, DU CARREFOUR THÉOPHILE SUEUR À L'AUTOROUTE A86

Sur une longueur de 1,1 km, ce secteur se caractérise par la présence importante de parcelles réservées initialement au prolongement de l'A186.

Le dénivelé du terrain naturel excédant la pente admissible pour le matériel de l'actuel T 1, la création d'un ouvrage avec un traitement en trémie* ou en talus, voire d'un viaduc, pour la plateforme du tramway est nécessaire au sud de la rue de la Côte du Nord.

La mise en place d'un matériel compatible avec des pentes de 7 % permettrait l'absence d'ouvrage (trémie*, talus ou viaduc). La date de renouvellement du matériel TFS, normalement appelé à circuler sur l'ensemble de la ligne, n'est cependant pas prévu avant 2022-2026.

La mise en service de cette section sans ouvrage nécessiterait donc soit le renouvellement anticipé du matériel, soit une rupture provisoire à l'ouest des Ruffins de la ligne T1 prolongée.

Une variante de tracé par la rue Jules-Guesde, dont la pente est compatible avec le matériel roulant actuel, a été évoquée ; néanmoins, des difficultés liées à sa faible largeur et à la présence de fonctions riveraines à préserver (accès aux écoles, etc.) ont été mises en évidence.

L'insertion du tram et la circulation

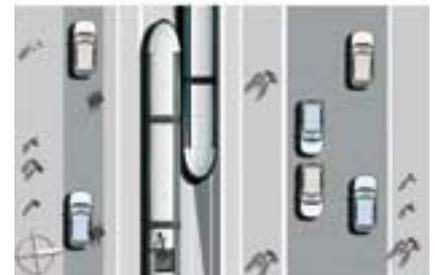
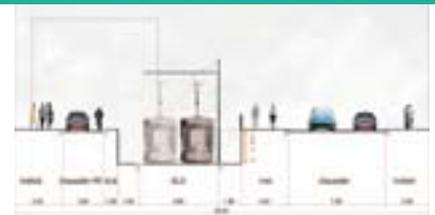
Le tramway est implanté en position latérale sud de la rue de la Côte du Nord et de la Rue des Ruffins, mises à double sens.

En profitant du dénivelé créé entre le terrain naturel et la plateforme du tramway, une continuité est assurée pour les circulations locales entre la rue Juliette-Dodu et la rue Paul-Lafargue par un ouvrage implanté au-dessus des voies du tramway.

Une piste cyclable bidirectionnelle pourrait soit border la plateforme tramway ou se situer au niveau du terrain naturel en longeant les futures parcelles urbanisées.

Une file de stationnement peut être créée en bordure de la chaussée.

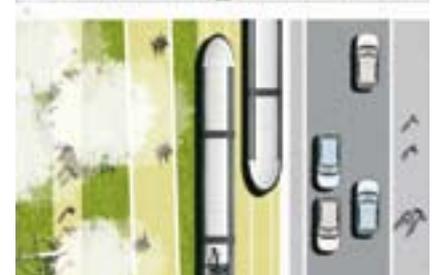
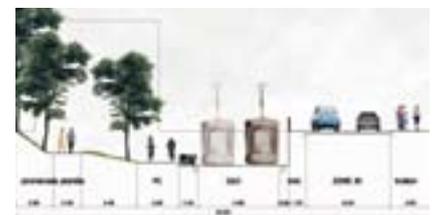
Une station créée : « Côte du Nord ».



Tramway en trémie*



Passage sous une place entre les rues Juliette-Dodu et Paul-Lafargue

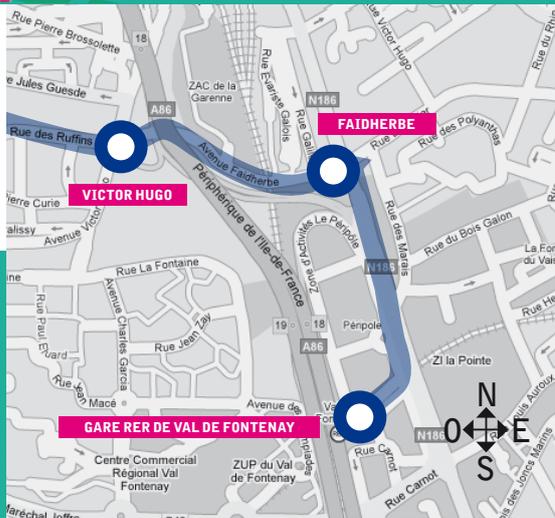


Traitement du dénivelé en talus



Le projet pas à pas et Les aménagements urbains envisagés

**LE TRACÉ À
ROSNY-
SOUS-BOIS
et
FONTENAY
SOUS-BOIS**



LE PROJET À LA LIMITE ENTRE ROSNY-SOUS-BOIS ET FONTENAY-SOUS-BOIS

Ce secteur correspond au franchissement de l'A86. L'ouvrage routier qui l'assure actuellement n'est pas assez large pour accueillir le tramway, la circulation automobile et les circulations douces.

Le projet prévoit la construction d'un ouvrage, accolé à celui existant, entre Montreuil et Rosny-sous-Bois. Une variante, plus économique, est à l'étude. Elle prévoit la réutilisation, par le tramway, de la bretelle de sortie de l'A86 en direction de Fontenay-sous-Bois.

L'insertion du tramway

Dans les deux variantes, l'insertion du tram est latérale* sur ce secteur.

La circulation des véhicules

Un système d'échange routier entre la RN186, et les bretelles d'accès et de sortie de l'A86 peut être envisagé sous différentes formes (giratoire, réutilisation de voiries existantes). L'objectif recherché est de simplifier le fonctionnement de la voirie et de redonner un aspect plus urbain à ce secteur. Les études à venir préciseront la configuration de ce système d'échange.



Vue vers l'ouest depuis la station Faidherbe : variante avec réutilisation de la bretelle de sortie de l'A86 - photomontage

Les deux stations créées

L'une en limite de Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, « Victor-Hugo ».

L'autre au sud du système d'échange, à Fontenay-sous-Bois, « Faidherbe ».

L'ARRIVÉE À FONTENAY-SOUS-BOIS

Le tramway arrive à l'est du pôle multimodal de Val de Fontenay. Le projet s'accompagne d'une requalification de la RN186 et s'inscrit dans le projet en interface de transformation de ce secteur, notamment l'îlot Péripole situé au nord-est de la gare. Ce secteur, actuellement occupé par des locaux d'activités, sera appelé à se développer avec une vocation majoritairement tertiaire.

L'insertion du tramway

Deux possibilités sont envisagées :

- une implantation axiale* au milieu de la RN186 requalifiée ;
- une implantation latérale à l'ouest de la RN186 requalifiée, en bordure de l'îlot Péripole.

Dans les deux cas, la RN186 conserve sa vocation routière, mais de manière moins affirmée.

Les études à venir préciseront le nombre de voies qui lui seront affectées.

Les pistes cyclables

La requalification de la RN 186 s'effectuera au profit également des circulations douces.

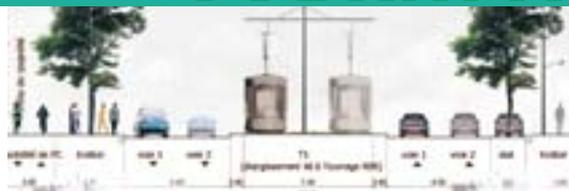
Une piste cyclable bidirectionnelle sera créée d'un côté ou de l'autre de l'emprise routière, selon l'implantation du tramway.

Le stationnement

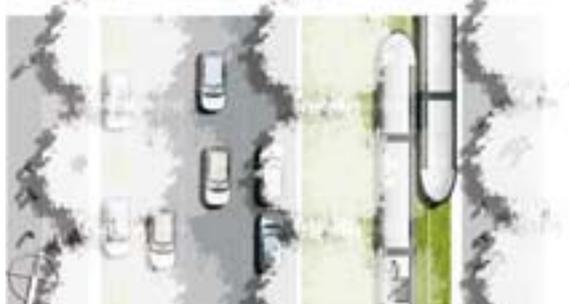
Du stationnement pour les véhicules légers est maintenu le long de la RN186.

Le terminus

La station terminale s'intégrera dans le projet d'urbanisation du secteur proche de la gare, au plus près de ses accès. La plateforme du tramway s'insèrera dans des espaces configurés pour accueillir également, dans le futur, une ligne de bus venant du sud du département du Val-de-Marne.



Avenue du Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny à Fontenay-sous-Bois : (implantation axiale)



Avenue du Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny à Fontenay-sous-Bois (implantation latérale)



Vue du terminus depuis la piste cyclable à l'est de la RN186 (variante implantation latérale) - photomontage



Les enjeux urbains et Le pôle d'échanges à Noisy-Le-sec

LES ENJEUX URBAINS AUTOUR DES TROIS TRACÉS À NOISY-LE-SEC

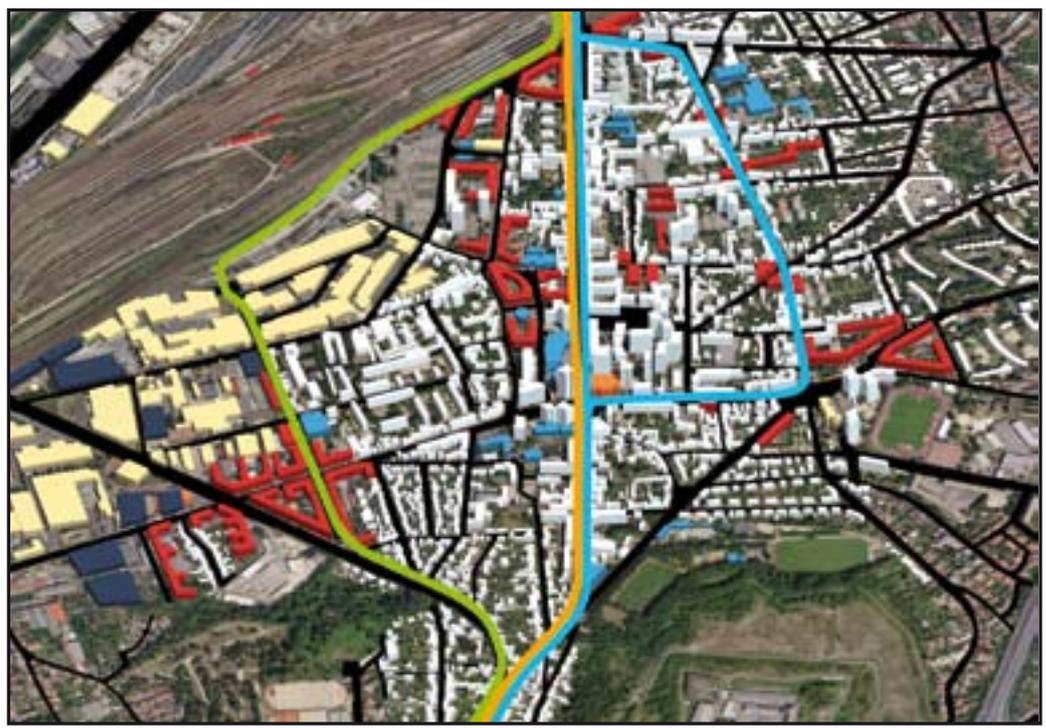
EN PRÉAMBULE

L'arrivée d'un tramway et les aménagements engagés à cette occasion sur l'espace public amorcent une dynamique de recomposition urbaine et offrent des possibilités de développement. C'est ce qu'ont déjà montré plusieurs expériences de tramway (Nantes, Strasbourg, Bordeaux, etc.). Cette dynamique est à apprécier sur le territoire de Noisy-le-Sec en fonction des trois hypothèses de tracés proposées.

C'est pourquoi, pour faire suite à la recommandation de la Commission Nationale du Débat Public, dans sa décision du 6 décembre 2006, d'ouvrir une nouvelle phase de concertation qui porterait notamment sur les enjeux et impacts des différentes hypothèses de prolongement du tramway, le STIF a commandé une expertise au groupement d'études SAUNIER ET ASSOCIÉS (urbanisme, infrastructures), PIVADIS (commerce) et ECODEV (développement économique).

POTENTIEL D'URBANISATION AUTOUR DES TROIS TRACÉS

- Tracé JAURES
- Tracé dissocié JAURES-MICHELET
- Tracé OUEST
- Bâtiments d'habitation existants
- Bâtiments d'activités existants
- Bâtiments administratifs et publics existants
- Potentiel d'urbanisation
- Potentiel nouveau bâtiments d'activités



Source : étude SAUNIER/PIVADIS/ECODEV



En prenant en compte les échelles communale, intercommunale et départementale, cette étude vise à :

- **établir un état des lieux** du fonctionnement urbain, économique et commercial de Noisy-le-Sec ;
- **apprécier ses potentialités d'évolution à 20-30 ans** sur les secteurs éventuellement concernés par le prolongement du tramway ;
- **dégager, pour chaque tracé, les impacts positifs** (opportunités, potentiels urbains), **négatifs** (faiblesses, contraintes, fragilités) **et les enjeux** encourus en termes urbain, social, commercial et économique.

Les principaux éléments de diagnostic et d'analyse présentés ci-après sont extraits des rapports des phases 1 et 2 de l'étude, consultables en annexe dans chaque mairie concernée par le projet de prolongement, pendant toute la période de concertation préalable.

RAPPEL DES ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC

Plusieurs composantes et enjeux caractérisent le territoire de Noisy-le-Sec :

- **la commune est entourée d'imposantes emprises** qui limitent les possibilités de développement du territoire ;
- **la présence d'une zone d'activité** (le Terminal et le Parc) concentrée sur la partie nord-ouest du territoire, **qui bénéficie d'un fonctionnement plutôt satisfaisant et d'une dynamique** positive. Elle rassemble plus de 2 000 emplois et des activités de bon niveau ;
- **un centre-ville organisé autour d'un axe (rue Jean-Jaurès)** qui concentre la majorité des équipements municipaux et commerciaux.



Source : étude PIVADIS

STRUCTURATION COMMERCIALE DU CENTRE-VILLE DE NOISY-LE-SEC

 Périmètre d'influence des pôles commerciaux

Le centre-ville souffre pourtant d'une fragilité de ses commerces, en perte de vitesse, **et d'une organisation concentrée autour de deux pôles majeurs** (autour de la place Jeanne-d'Arc avec le magasin Champion et autour du pôle gare incluant le magasin Atac). Ces deux pôles manquent à ce jour d'une continuité cohérente et **ne jouent pas pleinement leur rôle de « locomotives »** du point de vue du développement des commerces. **Une revalorisation de l'identité commerciale du secteur passe par une transformation ambitieuse de l'espace public dans le sens, notamment, d'une piétonisation partielle ;**

- **un contexte socio-économique fragile ;**
- **un territoire majoritairement occupé par un tissu résidentiel, notamment pavillonnaire à l'est de la ville** (le long de la rue de Merlan, du boulevard de la République, du boulevard Michelet, de l'avenue Marceau) autour duquel s'est développée l'urbanisation de la commune. Ce tissu pavillonnaire constitue un patrimoine important du territoire noiséen, bien différencié du tissu d'activités au nord-ouest et du tissu résidentiel central, de part et d'autre de l'axe Jean-Jaurès ;



Les enjeux urbains et Le pôle d'échanges à Noisy-Le-sec

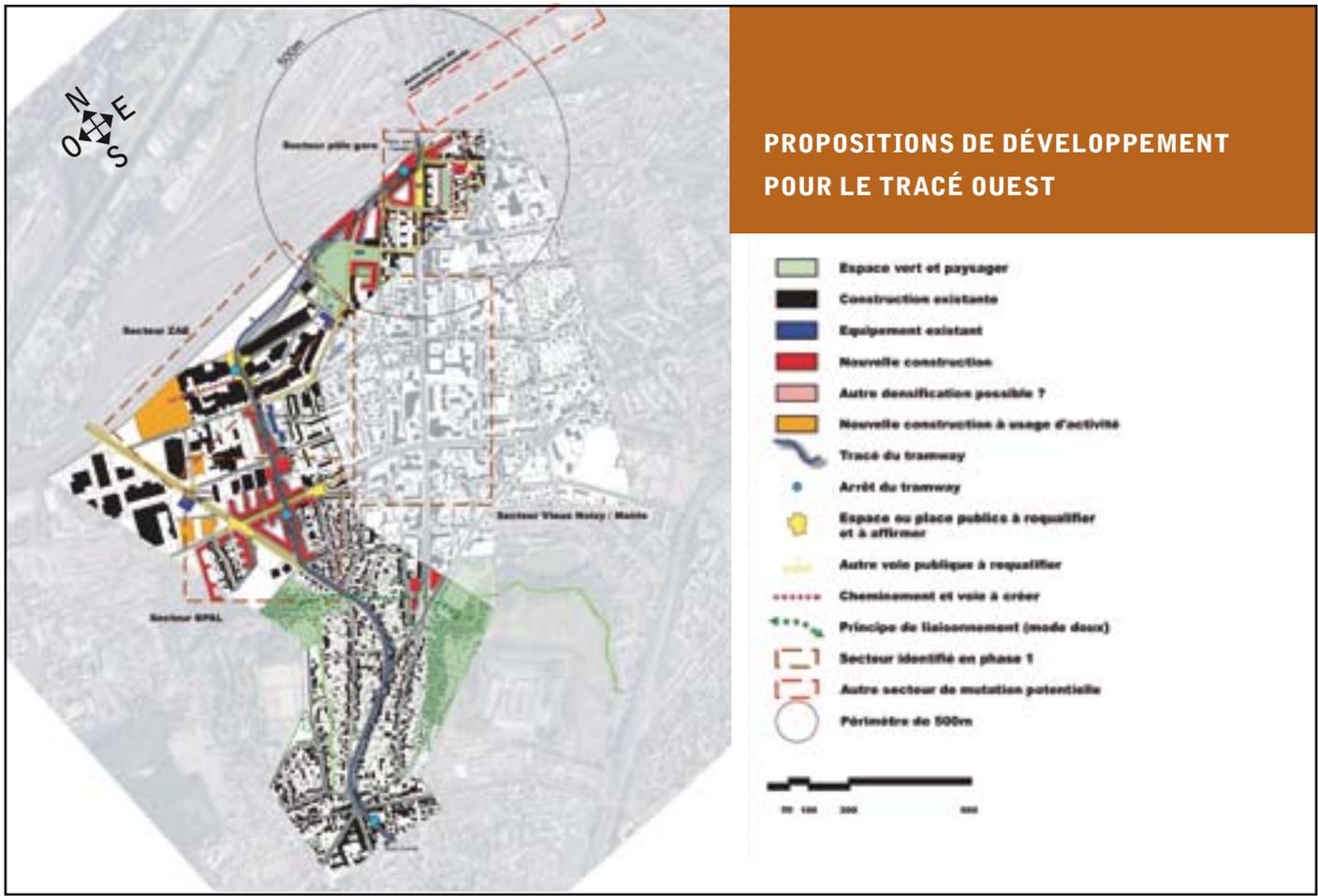
○ un territoire qui s'inscrit dans une dynamique de développement avec de nombreux projets à l'étude à l'échelle communale, intercommunale et départementale. La commune de Noisy-le-Sec est notamment **au cœur d'un tissu économique foisonnant** à proximité de plusieurs pôles générateurs de déplacements (Zone d'activité et zone commerciale à Rosny-sous-Bois, etc.) le long de la RN3. Plusieurs projets de développement économique de grande envergure sont par ailleurs à l'étude (Ecoparc à Bobigny, Biocitech à Romainville). La proximité de ces importants générateurs de déplacements constitue autant d'enjeux supplémentaires pour le prolongement du tramway T1.

LES 3 TRACÉS

Le tracé OUEST

Il offre une opportunité de recomposition d'une entrée de ville au cœur d'un territoire pourtant très contraint par les grandes emprises qui l'entourent (ferroviaires au nord, routières à l'est) et par sa topographie. Il offre également la possibilité de redynamiser la ZAE (Zones d'activités économiques) et d'attirer de nouvelles entreprises dans un contexte socio-économique pourtant fragile.

En revanche, il ne permet pas de résoudre les dysfonctionnements urbains et commerciaux de la rue Jaurès qui sont pourtant les plus importants relevés sur le territoire (affaiblissement



Source : étude SAUNIER/PIVADIS/ECODEV



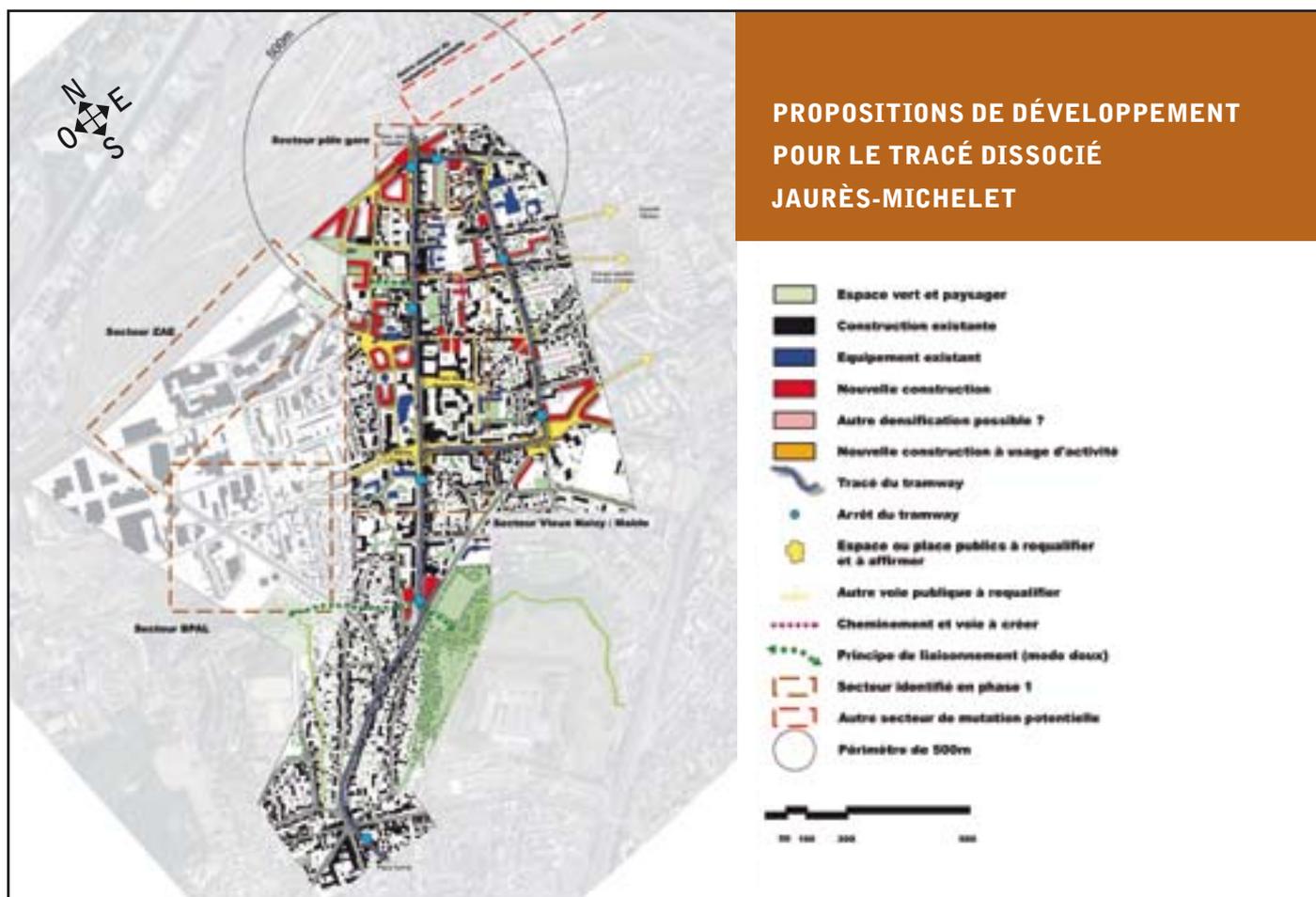
économique et commercial du centre-ville).
 Il propose globalement peu d'opportunités de recomposition en centre-ville, hormis à proximité du pôle gare.

Le tracé dissocié JAURÈS-MICHELET

Il permet à la fois la desserte des secteurs les plus « stratégiques » du territoire (en termes d'emplois, de population et de centre urbain) tout en limitant les effets négatifs et conflits d'usage du passage du tramway uniquement en centre-ville (entre véhicules/tramway/piétons). L'emprise du tramway du tracé dissocié est en effet plus restreinte sur la partie Jean-Jaurès. En contrepartie, elle occupe également la rue Michelet dans toute sa longueur.

Il permet par ailleurs l'amélioration et la mise en réseau des espaces publics et rend le centre-ville plus attractif.

Mais il n'offre qu'une demi-desserte dans chaque sens de circulation du tramway (JAURÈS-MICHELET), et rend difficile l'accès au cœur de ville par les véhicules en ceinturant celui-ci. Ainsi, il apparaît comme un compromis difficile à mettre en œuvre.



Source : étude SAUNIER/PIVADIS/ECODEV



Les enjeux urbains et Le pôle d'échanges à Noisy-Le-sec

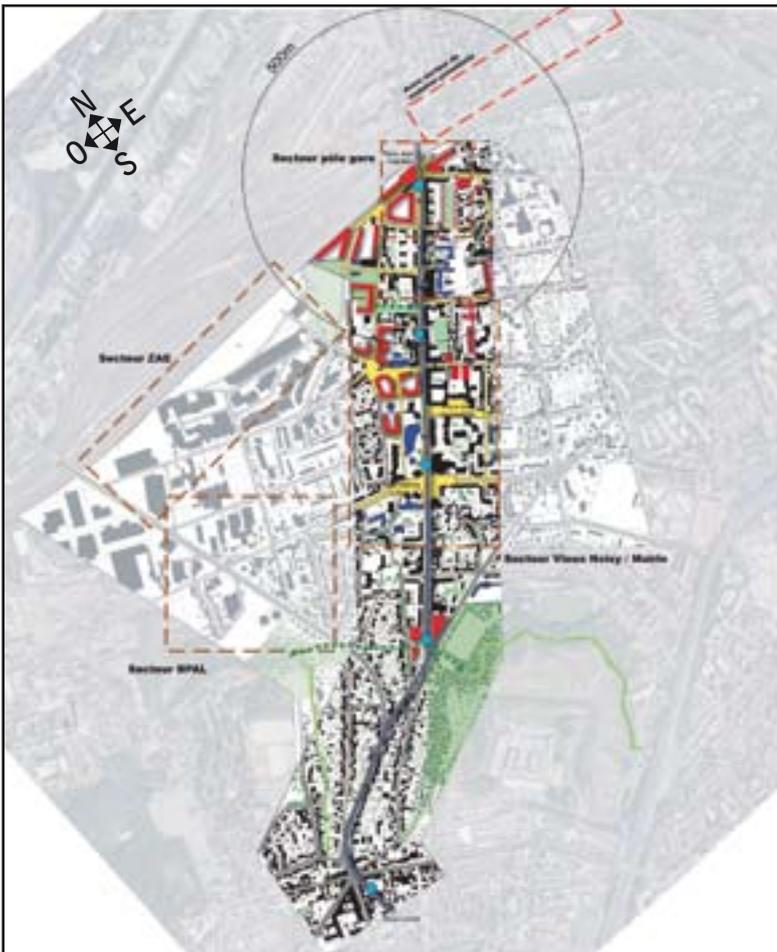
Le tracé JAURÈS

Il représente pour certains commerçants et riverains une source d'inquiétude (peur de perte d'espaces de stationnements, crainte d'une difficulté pour organiser les livraisons, craintes de nuisances sonores et visuelles, etc.), mais il peut aussi constituer un levier de :

- **redynamisation économique et commerciale** en traitant l'axe Jean-Jaurès qui concentre dans son « aire d'influence » les emplois, équipements

et commerces structurants du territoire. Il peut ainsi contribuer à résoudre les principaux dysfonctionnements urbains et commerciaux relevés sur le cœur de ville ;

- **recomposition urbaine**, même si les possibilités de développement urbain y sont plus limitées, il offre toutefois d'importantes opportunités d'amélioration des espaces publics structurants de la ville, et de renforcement des liens avec les autres quartiers (zone d'activité, zone pavillonnaire, etc.).



PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT POUR LE TRACÉ JAURÈS

- Espace vert et paysager
- Construction existante
- Equipement existant
- Nouvelle construction
- Autre densification possible ?
- Nouvelle construction à usage d'activité
- Tracé du tramway
- Arrêt du tramway
- Espace ou place publiques à requalifier et à affirmer
- Autre voie publique à requalifier
- Cheminement et voie à créer
- Principe de liaisonnement (mode deux)
- Secteur identifié en phase 1
- Autre secteur de mutation potentielle
- Périmètre de 500m

00 100 200 300

Source : étude SAUNIER/PIVADIS/ECODEV

EN CONCLUSION

Le prolongement du tramway T1 constitue un vecteur de développement urbain et économique majeur, d'amélioration du cadre et de la qualité de vie des habitants pour la commune de Noisy-le-Sec.

Chacun des trois tracés offre en effet des possibilités de requalification, de recomposition des tissus et de renouvellement urbain profitant à ce jour de parcelles sous-occupées ou de restructuration d'îlots peu valorisés, voire parfois insalubres.

Ces potentialités pourront se concrétiser plus ou moins selon la révision des documents d'urbanisme (zonage, règlement, etc.), le tracé choisi, ou encore les caractéristiques urbaines des territoires desservis.

Chacun des tracés offre la possibilité de :

- **reconstituer une nouvelle offre de logements** (plusieurs centaines selon les tracés) ;
- **proposer une nouvelle offre en immobilier d'entreprise** (offre de bureaux à ce jour insatisfaisante et peu structurée) ;
- **requalifier les espaces publics** sur des axes plus ou moins structurants.

La requalification des espaces publics pourra favoriser leur mise en réseau = et créer des espaces plus apaisés par le développement des circulations douces.

L'arrivée du tramway pourra porter dans un premier temps la requalification des espaces publics et amorcer une dynamique de recomposition urbaine. Celle-ci devra toutefois s'accompagner

d'une volonté forte afin de poursuivre cette dynamique et engager une recomposition plus profonde des tissus.

Quel que soit le tracé choisi, des mutations importantes doivent être engagées afin de palier les dysfonctionnements urbains et économiques relevés sur le territoire.

Une revitalisation du linéaire Jean-Jaurès est essentielle : des actions d'amélioration de l'habitat ou encore de requalification d'espaces publics sont nécessaires afin de revitaliser un centre-ville en perte de vitesse et un territoire socio-économique fragile. À ce titre, les trois tracés n'offrent pas les mêmes possibilités de revalorisation de l'image du cœur de ville. Ce point mérite d'être pris en compte au moment du choix d'un des tracés. En particulier, le tracé Jaurès est celui qui s'inscrit de la manière la plus cohérente (participation au financement, reconstitution du stationnement, etc.) dans l'hypothèse d'une piétonisation partielle de la rue principale du cœur de ville.

Le tableau comparatif joint en annexe⁽⁷⁾ récapitule les atouts et faiblesses de chaque tracé, en termes urbain, économique, commercial et technique.

(7) Les annexes au dossier de la concertation préalable du prolongement de la ligne T1, sont consultables sur le site Internet www.t1est.fr et dans chaque mairie concernée par le projet, pendant toute la période de concertation préalable : du 3 novembre au 30 décembre 2008.



Les enjeux urbains et Le pôle d'échanges à noisy-le-sec

LE PÔLE D'ÉCHANGES ET SON DEVENIR ARTICULÉ AVEC LES 3 TRACÉS

ÉTAT EXISTANT

Classée dans les dix premières gares d'Île de France en fréquentation, la gare de Noisy-le-Sec, pôle majeur de transports dans le maillage de l'est parisien (RER E, tramway T1, etc.), présente aujourd'hui un certain nombre de dysfonctionnements sur le plan des transports et sur le plan urbain :

- **fonctions transports dispersées sur le site**, l'essentiel du parking relais à plus de 250 m du bâtiment gare, le tramway en second plan, les bus les plus éloignés à 100 m ;
- **pas de marge dans le dimensionnement des espaces** au regard des objectifs de qualité d'accueil et des flux de voyageurs, au niveau de la passerelle, du hall de gare mais aussi des espaces de parvis. Une gare héritée du passé (extension / démolition / reconstruction) aux volumes peu lisibles presque confidentiels et aux espaces peu fonctionnels et peu accueillants ;
- avec une rue de la gare enclavée, et un trottoir ouest de la rue Jean Jaurès déstructuré, les **espaces extérieurs confinés** peinent à satisfaire l'ensemble des fonctions de dépose minute, les circulations piétonnes vers les quartiers et le tramway, etc.



La gare de Noisy-le-Sec (vues extérieure et intérieure)



Mosaïque sur le passé ferroviaire à Noisy-le-Sec



La gare de Noisy-le-Sec (vue des quais)



L'ÉTAT PROJETÉ : LES ENJEUX SUR LE DEVENIR DU PÔLE

Commandées par le STIF à la SNCF/AREP, les différentes esquisses illustrent les possibilités d'organisation d'un pôle- gare qui serait à moderniser en cas du prolongement du tramway T1 en tenant compte des 3 hypothèses de tracé :

- le tracé JAURÈS ;
- le tracé dissocié JAURÈS-MICHELET ;
- le tracé OUEST, par la zone d'activités « Le Terminal ».

Elles visent la mise en évidence des grands principes d'organisation des espaces, les optimisations et définitions plus précises faisant l'objet d'études ultérieures.

L'organisation envisagée des espaces vise la prise en compte :

- de **l'augmentation du nombre de voyageurs** à accueillir de part les projets de courts et moyens termes (tangentielle Nord, prolongement du tramway T1, etc.) ;
- des **standards de qualité de service** ;
- des **caractéristiques propres au pôle en matière d'intermodalité** :
 - près de la moitié des voyageurs arriveront à la gare à pieds ;
 - un tiers par le tramway ;
 - environ 15 % en bus ;
 - environ 6 % en véhicule particulier.

Aux objectifs transports, ce sont ajoutés des objectifs urbains et de développement économiques :

- **désenclavement de la rue de la gare** et prise en compte de l'habitat insalubre ;
- **continuité de la façade commerciale** de la rue Jean-Jaurès jusqu'au pôle de transport ;
- **accroche au quartier du « Petit Noisy »** au nord ;
- **densification autour du pôle.**

ASPECTS COMMUNS À CHACUNE DES PROPOSITIONS

La recomposition de la section de la rue Jaurès au sud de la place Coquelin avec la création d'un mail Jaurès, et une nouvelle constructibilité permet :

- de **développer un nouveau linéaire commercial** jusqu'à la gare en rez-de-chaussée ;
- **d'accueillir des bureaux et/ou des logements** en étage ;
- de **réaliser un nouveau parking souterrain** capable de rapprocher le parking relais actuel à la place duquel un projet urbain verrait le jour et de mutualiser les besoins des riverains et des commerces.

L'accès secondaire à la gare par le souterrain ouest est maintenu.

L'ESQUISSE D'ORGANISATION DES ESPACES AVEC LE TRACÉ JAURÈS

Le tracé JAURÈS optimise les conditions de cheminements nord / sud et est / ouest et les échanges piétons depuis la station du tramway.

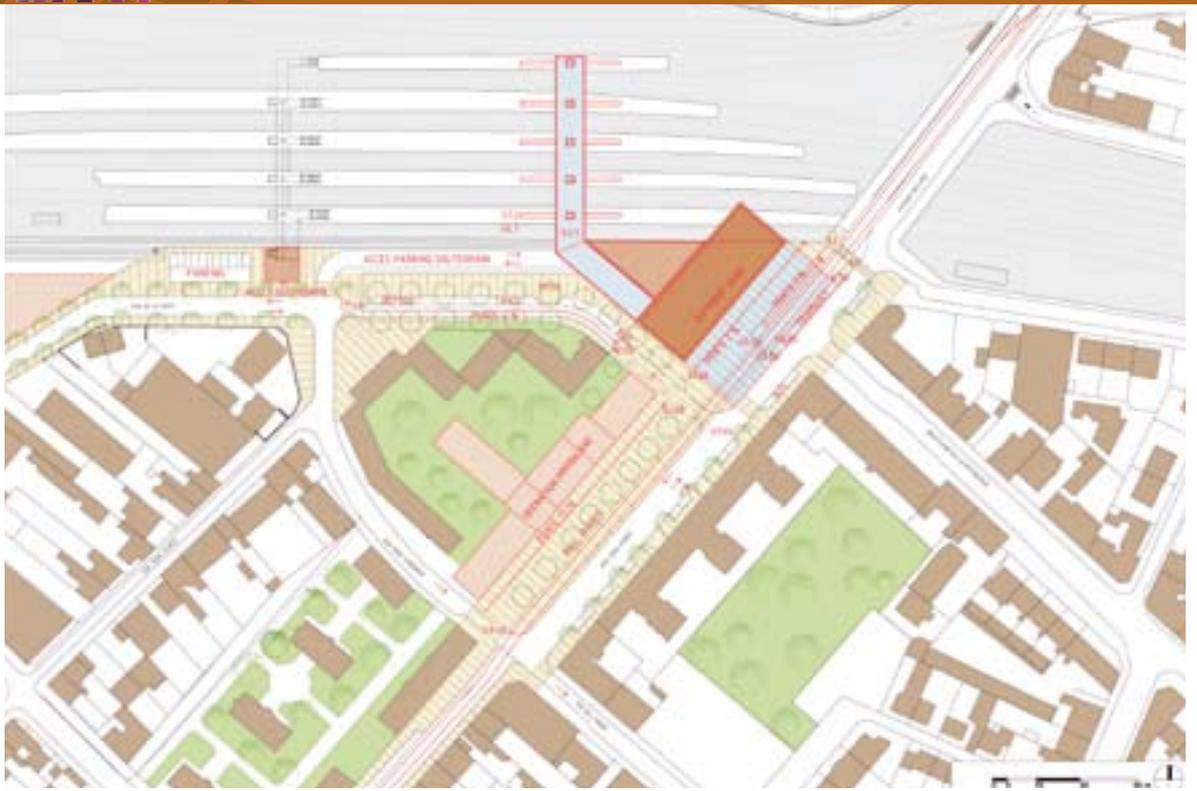
Le parvis de la gare s'inscrit en pente douce dans la continuité du mail Jaurès. La station du tramway est implantée en face et en continuité de niveaux avec le hall de gare.

La continuité des circulations automobiles entre le nord, le sud et l'est de la ville, par la rue Jaurès et le Boulevard de la République, évite toute traversée de la plateforme du tramway, les itinéraires ainsi créés, plus lisibles, améliorent la sécurité.

La rue de la gare est prolongée avec une pente adaptée aux personnes à mobilité réduite (4 % maximum) sur laquelle s'organisent les espaces bus, dépose minute en voitures particulières, et station de taxis.



Les enjeux urbains et Le pôle d'échanges à NOISY-LE-SEC



Le tracé JAURÈS

source : étude SNCF/AREP

La rue de la gare prolongée et le mail Jaurès délimitent une emprise triangulaire pour le futur bâtiment voyageurs, qui se superpose en partie au socle du bâtiment existant intégrable au projet pour en conserver les installations techniques.

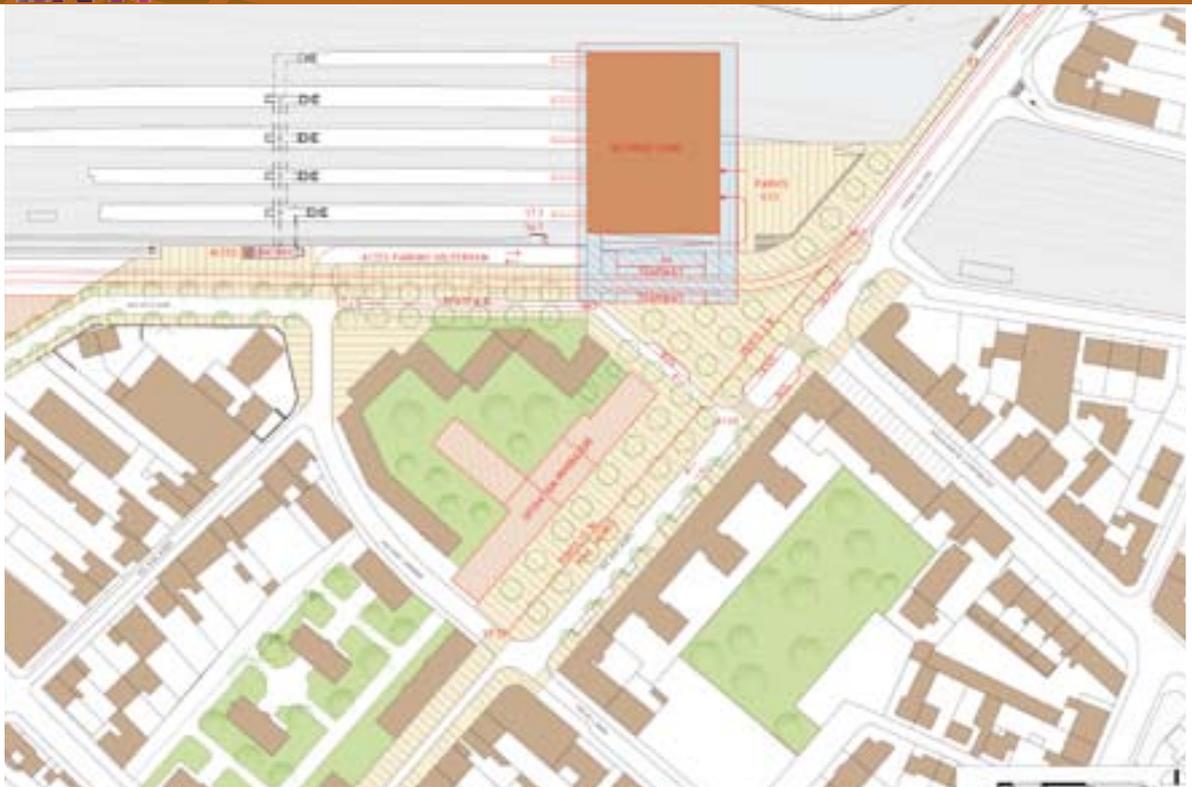
Une nouvelle passerelle d'accès aux quais, largement dimensionnée, satisfait aux futurs besoins d'échange. Implantée à l'ouest, elle répartit mieux les voyageurs sur les quais accessibles par des escaliers fixes, escaliers mécaniques et ascenseurs.

La différence de niveau entre la passerelle et le hall voyageurs imposée par les contraintes de hauteur libre au dessus des voies ferrées est réglée par une pente douce à l'intérieur du bâtiment.

Visible aussi depuis le boulevard de la République, la gare est clairement identifiable en entrée du centre-ville de Noisy-le-Sec, un auvent / signal pourrait abriter les voyageurs en correspondance entre le tramway et la gare. Au dessus de la gare, la construction d'étages sera possible.



Les enjeux urbains et Le pôle d'échanges à Noisy-Le-sec



Le tracé OUEST

source : étude SNCF/AREP

L'ESQUISSE D'ORGANISATION DES ESPACES AVEC LE TRACÉ OUEST

Ce tracé OUEST du tramway, impacte directement la gare existante qu'il oblige à reconstruire au dessus du faisceau ferroviaire.

Aux contraintes et surcoûts importants liés à la réalisation des ouvrages en superstructure et aux travaux à effectuer au dessus de lignes de la Gare de l'Est en exploitation, s'ajoute une contrainte normative qui imposent de dégager une hauteur libre suffisante pour le passage des trains,

qui a pour conséquence un surplomb du hall voyageurs et du parvis par rapport à l'espace public et à la station de tramway.

La station de tramway est implantée au plus près et dans la géométrie de la gare, une large rampe permet de gérer la différence de niveaux avec le hall. Les cheminements sont protégés par un auvent.

Le parvis de la gare s'inscrit dans la continuité du mail Jaurès. Un large espace est dégagé au sud de la station de tramway.

La continuité des circulations automobiles entre le nord, le sud et l'est de la ville évitent toute traversée de la plate-forme du tramway, les itinéraires ainsi créés, plus lisibles, améliorent la sécurité.

La rue de la gare est prolongée. Néanmoins la nécessité d'implanter la station de tramway et de maintenir le débouché de l'accès secondaire à la gare, lui impose une pente de 6 % qui la rend inadaptée aux personnes à mobilité réduite.

Les échanges bus, la dépose minute en voitures particulières et la station de taxis sont organisés

rue Jean-Jaurès et au débouché de la rue de la gare prolongée.

La gare organisée en pont au dessus des voies, est largement visible.

La façade ouest intègre les accès aux quais (escaliers fixes, escaliers mécaniques, ascenseurs).

Cette disposition autorise, le cas échéant, la réalisation de bâtiment au nord du parvis au dessus des voies ferrées.



Le système de transport

Le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay entraîne une augmentation du nombre de rames de tramway.

C'est dans ce contexte que le Conseil du STIF a décidé, en octobre 2006, d'étudier les conditions de la mise en place d'une nouvelle génération de matériel actuellement disponible et de solutions techniques innovantes, notamment en zone urbaine dense et contrainte.

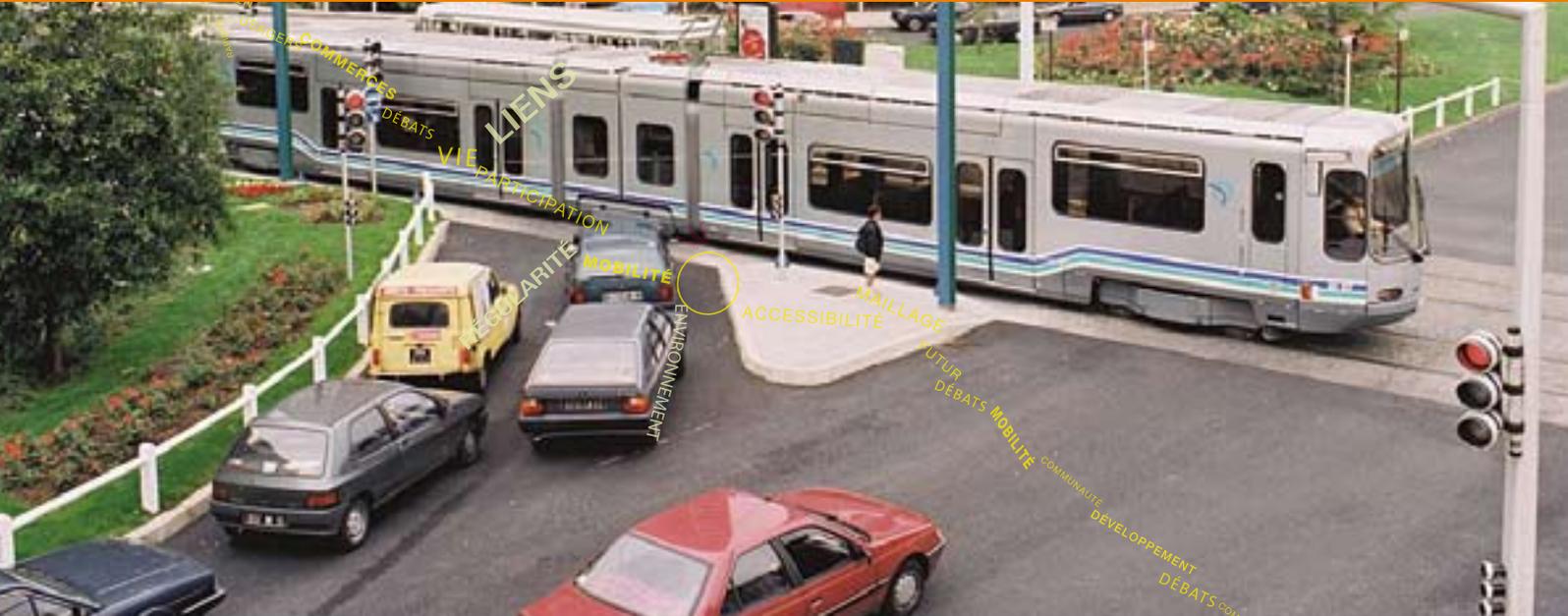
Au-delà des solutions disponibles, le prolongement du T1 s'effectuera avec un tramway sur rail, la continuité de la ligne intéressant notamment près d'un voyageur sur quatre arrivant en tramway à la gare de Noisy-le-Sec. La solution d'un tramway sur pneus a été écartée car elle ne permettait pas cette continuité.

LE MATÉRIEL ROULANT

Aujourd'hui, 23 rames de type TFS* (Tramway Français Standard) sont en exploitation sur la ligne. Construit par Alstom depuis la fin des années 80, il s'agit d'un matériel dont la fiabilité est éprouvée. Il a été en effet choisi pour équiper de nombreuses villes, comme Nantes, Grenoble ou encore Rouen. Sur le T1, ces rames transportent, chaque jour, 115 000 voyageurs.

À l'heure actuelle, 35 rames de ce type sont disponibles pour la rocade « Grand Tram ». Ce nombre de rames est toutefois insuffisant dans le cas du prolongement de la ligne entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay. En fonction,

Le tramway T1, en circulation depuis 1992





du tracé retenu au final et de la vitesse commerciale, ce sont au total 50 à 54 rames qui circuleront sur la ligne de Val de Fontenay à Asnières - Gennevilliers Les Courtilles.

L'extension du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay nécessite donc l'acquisition d'au moins 15 rames supplémentaires.

En remplacement des actuelles rames TFS*, les différents constructeurs du marché (Alstom, Bombardier, Siemens, etc.) proposent des matériels compatibles en termes d'écartement des rails, de gabarit, de hauteur de plancher, etc. Sur les nouveaux matériels standards, les portes avant et arrière sont plus écartées que sur le matériel actuel. Il peut donc y avoir mixité de matériel sur la ligne à condition d'optimiser la longueur des quais pour l'accostage de tous les matériels.

Le choix du matériel de nouvelle génération n'est, bien sûr, pas encore déterminé, mais les grandes lignes du cahier des charges sont connues. Les rames présenteront un confort similaire aux rames TFS* en circulation, mais elles seront légèrement plus longues et plus larges avec une capacité d'accueil supérieure (200 à 210 voyageurs contre 174 pour les rames actuelles).

Les nouvelles rames seront munies de portes larges et d'un plancher intégralement bas qui facilitent l'accès des voyageurs à mobilité réduite, des personnes âgées se déplaçant avec difficulté, des usagers avec des poussettes, des landaus ou encore des valises. Un emplacement sera réservé, sur les plates-formes, à ces objets encombrants.

Les rames respecteront la tranquillité des voyageurs et des riverains grâce à leur niveau sonore faible. Elles seront dotées d'un système de caméras pour plus de tranquillité, d'une ventilation réfrigérée l'été, et du chauffage l'hiver et d'une signalisation visuelle et sonore annonçant le prochain arrêt.

Les rames actuelles sont conçues pour franchir des pentes maximales de 6 %. Cette particularité explique la nécessité à Montreuil de réaliser des aménagements particuliers (création d'un viaduc ou d'un décaissé, traité en trémie* ou en talus) pour franchir le secteur à fort dénivelé des Ruffins.

Des rames compatibles avec des pentes de 7 % existent. En cas d'achat pour la mise en service de ce prolongement, elles pourraient éviter la réalisation de ces aménagements actuellement envisagés dans la descente des Ruffins. Il faudrait aussi que la circulation des rames TFS* soit limitée à l'ouest de cette pente (rupture provisoire de la continuité du prolongement), et ce dans l'attente du renouvellement de la totalité du parc.

Tout le parc de rames TFS* sera, sauf si une décision coûteuse anticipait cette échéance, renouvelé à partir de 2022, soit sept ans après la mise en service prévue du T1 de Noisy-le-Sec vers Val de Fontenay.



Le TFS, régulièrement entretenu par la RATP



Le système de transport

Ce renouvellement pourrait s'effectuer par du matériel spécifique compatible avec les quais existants ou, plus probablement, avec du matériel standard moderne, nécessitant quelques adaptations préalables des quais existants (allongement).

L'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DU MATÉRIEL TFS*

Le matériel roulant TFS* est équipé de deux moteurs d'une puissance de 275 kW et doté d'un système de freinage permettant la récupération d'énergie. L'électricité est acheminée jusqu'au véhicule par une technique simple et éprouvée, la Ligne Aérienne de Contact, LAC*.

Le dispositif d'alimentation est divisé en sections indépendantes qui sont alimentées séparément par des sous-stations d'alimentation qui produisent un courant continu sous tension de 750 volts. En cas de dysfonctionnement, l'alimentation n'est alors interrompue que sur un tronçon limité de la LAC*. Le courant est capté de la ligne par un pantographe, un bras articulé fixé sur le toit du tramway.

Par ailleurs, les pompiers doivent pouvoir stationner facilement leur camion équipé d'une grande échelle devant les bâtiments hauts et anciens et la déployer pour accéder aux façades.

Une étude approfondie devra être menée avec les services de secours pour étudier, le long du projet de tramway, leurs capacités d'intervention en tenant compte du stationnement envisagé, de la présence de la LAC* et des espaces disponibles.

À Noisy-le-Sec, le secteur dense et contraint comporte une portion de 300 m de la rue Jean-Jaurès où la largeur varie de 16 à 18 m avec ponctuellement un passage à 14,3 m.

Pour répondre aux contraintes d'intégration de ce site, plusieurs solutions pourraient être envisagées si le tramway devait circuler sur une courte distance sans Ligne Aérienne de Contact*.

LES SOLUTIONS D'ALIMENTATION ACTUELLEMENT DISPONIBLES

Outre la LAC Bi filaire, trois techniques d'alimentation sont actuellement en exploitation en Île-de-France ou dans d'autres régions.

Le système « LAC monofilaire »

À la différence du système LAC* bifilaire, il ne comporte qu'un fil de contact, accroché sur les façades des immeubles ou suspendu. Cette solution a été privilégiée dans de nombreuses réalisations récentes comme à Nantes, à Grenoble, à Orléans et sera utilisée sur le Tram' Y (Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse).

La LAC monofilaire est discrète et peut s'adapter à un environnement contraint (sous réserve des résultats de l'étude à mener à Noisy-le-Sec par les équipes de secours). Elle est compatible avec les matériels des différents constructeurs. Elle est d'ailleurs privilégiée pour le prolongement du T1 vers Asnières Gennevilliers-Les Courtilles.



Valenciennes (LAC monofilaire)



La technique d’Alimentation Par le Sol, (APS)

Dans ce cas, le tramway est alimenté par un troisième rail encastré au niveau des voies et composé de segments conducteurs qui sont mis sous tension au fur et à mesure que le tramway avance. Les coffrets (interrupteurs) qui commandent l’alimentation du 3^{ème} rail sont également encastrés dans la plateforme

Cette technologie, est développée et commercialisée par un seul constructeur.

Cette technique a été retenue à Bordeaux en 2005, puis plus récemment, à Angers, Reims et Orléans, toujours sur de faibles distances, de l’ordre de 2 à 3 inter-stations, situées dans les centres villes historiques.

Les principaux avantages de cette technique sont les suivants : le tramway évoluant sans fils, il s’inscrit encore mieux que le système LAC dans des centres anciens qui possèdent un patrimoine architectural à préserver. Les performances de l’APS sont identiques en termes de confort et de vitesse au tramway alimenté par LAC*.

Toutefois, l’APS ne permet pas encore la récupération de l’énergie de freinage, qui constitue une source d’économie en exploitation. Globalement, son coût d’installation et de maintenance est nettement supérieur à l’alimentation par LAC*, c’est la raison pour laquelle les portions équipées sont très limitées. Des batteries de secours sont installées dans les rames pour pallier une défaillance de l’APS. C’est une solution qui nécessite des équipements en voiries et des frotteurs sous les rames. Cette technique s’avère probablement moins souple que les solutions avec énergie embarquée.

L’alimentation par batterie

Dans ce cas, une série de batteries est disposée sur le toit, au milieu de la rame, sans aucune



Bordeaux (APS)

infrastructure au sol. C’est le conducteur du tram qui déclenche, à l’occasion d’un arrêt en station, le passage à ce mode d’alimentation. Le pantographe s’abaisse alors automatiquement. Le conducteur peut ensuite déclencher l’opération inverse, à la station suivante, qui remet le bras articulé en position haute. La batterie se recharge ensuite pendant le reste du parcours et surtout la nuit hors ligne, lors du remisage de la rame.

Conçu également par un seul constructeur, ce système a été mis en place à Nice en 2007. Le tramway peut ainsi traverser les places Masséna et Garibaldi en préservant leur caractère historique et ne gêne pas le passage des chars lors du Carnaval.

C’est une solution simple et évolutive qui peut équiper les nouveaux matériels roulants. Son installation sur le toit facilite sa maintenance et les interventions peuvent avoir lieu en atelier. Cette technologie préserve le cadre architectural. Elle permet de traverser des zones urbaines sur des distances inférieures à 1 km, limite d’autonomie des batteries, mais à faible allure : 30 km/h maximum.

Toutefois, la puissance est faible, et actuellement, la durée de vie des batteries est limitée à 5 à 7 ans. Ensuite, il faut les recycler et les remplacer, ce qui constitue un coût dont l’absence de recul rend l’estimation difficile.



Nice (batterie)



Le système de transport

LES ALTERNATIVES DE SYSTÈME D'ALIMENTATION À L'ÉTUDE

Deux autres techniques d'alimentation permettant le passage du tram dans des lieux contraints et offrant la possibilité d'économiser l'énergie au freinage sont en cours de développement, mais pas encore exploitées. Lorsqu'elles seront commercialisées, elles devraient avoir une fiabilité équivalente à celle de la technique APS* et une meilleure autonomie que le système actuel d'alimentation par batterie. Comme les batteries, elles permettront, à des rames alimentées de manière différente de circuler sur la même infrastructure.

Il est peu probable que ces deux techniques soient commercialement disponibles avant 2015.

Le volant d'inertie

Un générateur électrique, placé sur le toit du tramway, emmagasine l'énergie cinétique lors du freinage. Elle est restituée aux moteurs lors de l'accélération suivante. Le dispositif se recharge donc à chaque freinage ou à l'arrêt en station, par un système complémentaire. Développée par un seul constructeur, cette technologie est actuellement en test sur le tramway de Rotterdam.

La durée de vie du dispositif est égale à celle du matériel roulant. Sa recharge peut s'effectuer rapidement en station. Comme le système à batteries, qu'il pourrait remplacer un jour, sa maintenance est plus facile que le système APS*.

La technique est également compatible avec l'alimentation par LAC*, le tramway pouvant alterner les deux procédés selon les besoins.

La technique du Super Condensateur

Testée par un seul constructeur, elle consiste à stocker sur le toit du tramway l'énergie électrique issue du freinage, comme pour le

système des batteries, qu'il pourrait également remplacer un jour. L'objectif est de récupérer 99 % de l'énergie issue du freinage pour diminuer la consommation globale de la ligne.

Cette technologie sera expérimentée par la RATP sur une rame du T3 dans le cadre d'un projet de recherche et développement.

Elle a pour principaux avantages d'être écologique et économique. Elle est aussi compatible avec le système LAC*. Cependant, il faut attendre le retour des différentes expériences menées pour juger des capacités du procédé en conditions d'exploitation réelles.

TROIS SCÉNARIOS À L'ÉTUDE POUR L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Si le choix du passage du tramway en centre-ville est retenu, avec la contrainte particulière d'une absence de LAC* sur une courte distance, deux scénarios sont envisagés dans le cadre d'une mise en place sans rupture de charge*.

Ces deux scénarios induisent soit le renouvellement, partiel ou total, du matériel TFS* existant, renouvellement préalablement fixé entre 2022 et 2026, soit son adaptation pour circuler en mixité avec les rames neuves nécessaires à l'augmentation du parc. Les techniques des Super Condensateurs et du volant d'inertie ne sont pas prises en compte ici car elles sont encore dans des phases d'expérimentation.

Des travaux de voirie et d'infrastructure (allongement des quais), seraient aussi à financer sur la ligne actuelle pour accueillir le nouveau matériel.

Un troisième scénario envisage une rupture de charge provisoire* dans l'attente d'un remplacement du matériel TFS* actuel et sans retarder la mise en place d'un matériel alimenté sans LAC*.



Rotterdam



Le scénario 1

Il prévoit la vente du parc actuel de 35 rames et l'achat de 50 rames neuves équipées en solution d'alimentation sans LAC* pour une mise en service en 2015.

Le matériel TFS*, mis en service successivement en 1992 et 1996, a, par rapport à la durée de son amortissement, une valeur résiduelle qui reste élevée.

Ce scénario de revente implique un investissement supplémentaire important dû à l'anticipation du renouvellement du matériel, déjà plus coûteux, du fait des équipements pour l'alimentation sans LAC*.

Le scénario 2

Il prévoit l'adaptation du parc de 35 rames TFS en alimentation sans LAC* et l'achat de 15 rames neuves, adaptées à ce système d'alimentation. Deux variantes sont envisageables : d'une part, une adaptation des rames à l'alimentation par batteries ; d'autre part, une alimentation par le sol (APS*).

Pour permettre l'adaptation de ces rames, il faudrait anticiper l'achat de quatre rames neuves pour couvrir la durée de ce chantier d'adaptation.

Si après une étude approfondie ce scénario était techniquement validé, il restera très délicat et coûteux. À l'achat des 15 rames neuves (4 pour le chantier TFS* + 11 ensuite), il faut ajouter le coût d'adaptation des 35 rames TFS* et anticiper celui des travaux d'aménagement sur la ligne existante et ce pour une durée d'exploitation limitée.

Ce scénario d'adaptation des rames TFS* induirait donc une diminution de leur capacité.

Le scénario de la rupture de charge* provisoire

Une rupture de charge* simplifierait les conditions de mise en place d'un matériel à alimentation spécifique et permettrait de déconnecter la problématique du matériel de celui de l'alimentation et de l'anticipation des travaux sur l'infrastructure existante. En effet, on pourrait

VARIANTE ADAPTATION BATTERIES

Pour les rames à adapter, la technique des batteries engendre des contraintes importantes. Elles ne pourraient être placées sur le toit, faute de place. Les rames existantes y accueillent déjà, en effet, les systèmes de refroidissement, de ventilation réfrigérée, le filtre air des espaces voyageurs, la batterie de secours, le rhéostat* et le pantographe, etc. Le plancher bas empêche, d'autre part, l'installation des batteries sous la caisse des rames. Il resterait la possibilité d'installer les batteries à une extrémité de la rame ou aux deux extrémités, mais au détriment de l'espace voyageur car 9 à 12 places assises seraient ainsi condamnées. En outre, des aménagements de l'espace seraient nécessaires et donneraient lieu à un avis préalable et à une homologation éventuelle du BIRMTG, le Bureau Interdépartemental des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés.

VARIANTE ADAPTATION APS

Cette variante nécessiterait l'installation des frotteurs sur les bogies* existants ou leur remplacement complet. En outre, il conviendrait d'installer des batteries de secours aussi encombrantes que les batteries tractions, au détriment de l'espace voyageurs. Le chantier serait long et difficile.

dédier un type de matériel à chaque portion de ligne qui serait mise en continuité dès la fin du renouvellement du matériel TFS*.

Ainsi, une rupture de charge* provisoire à la gare de Noisy-le-Sec permettrait de mettre en œuvre une solution sans LAC* dans le centre-ville.

Cependant, ce scénario remet à plus tard l'objectif de continuité de la ligne, qui a guidé les études jusqu'à maintenant.

En revanche, il respecte les prévisions de renouvellement du TFS* et évite un investissement supplémentaire.



prolongement du tramway
DE NOISY-LE-SEC À VAL-DE-FONTENAY

7^e
PARTIE

Les acteurs, Les partenaires et Le financement





Les acteurs, Les partenaires et Le financement

LES ACTEURS DU PROJET



Pour améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens, l'État participe financièrement au développement des transports collectifs. Au titre du Contrat de Projets 2007-2013, il est co-financier des études du prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay.

www.idf.pref.gouv.fr



Les transports constituent une préoccupation majeure pour les Franciliens. Pour répondre à leur attente, la Région investit 1,4 milliards d'euros par an dans leur développement. À l'instar du prolongement du T1, la Région soutient de nombreux projets avec une priorité : améliorer les déplacements de banlieue à banlieue.

www.ildefrance.fr



Le département de Seine-Saint-Denis, co-financier du projet, assure la responsabilité des études des aménagements de voirie le long du tramway, sur le territoire de la Seine Saint denis et du Val de Marne, grâce à un accord passé avec le département du Val-de-Marne.

www.seine-saint-denis.fr



Le projet de prolongement du T1 emprunte sur la commune de Fontenay-sous-Bois des voiries gérées par le Département du Val-de-Marne. Celui-ci a prévu de déléguer sa maîtrise d'ouvrage au Conseil général de la Seine-Saint-Denis.

www.cg94.fr



Le Syndicat des Transports en Île-de-France pilote le projet de prolongement du T1. Autorité organisatrice des transports de voyageurs de la Région, le STIF est présidé par le Président du Conseil Régional d'Île-de-France. D'une manière générale, il décide des projets de développement des réseaux définit l'offre de transports et la tarification, il nomme les maîtres d'ouvrage, désigne les exploitants et dirige les opérations.

www.stif-idf.fr



La RATP est l'exploitant du T1. Elle est responsable des études, du système de transport, et de la restructuration du réseau de bus.

www.ratp.fr

LES VILLES PARTENAIRES

Les communes sont étroitement associées au projet de prolongement du T1, à savoir :



> la ville de **Noisy-le-Sec**
www.noisylesec.net



> la ville de **Romainville**
www.ville-romainville.fr



> la ville de **Montreuil**
www.montreuil.fr



> la ville de **Rosny-sous-Bois**
www.mairie-rosny-sous-bois.fr



> la ville de **Fontenay-sous-Bois**
www.fontenay-sous-bois.fr

LE FINANCEMENT DU PROJET

Le coût prévisionnel d'infrastructure du projet de prolongement est proche de 400 M€ (valeur 2008). Le coût du matériel roulant est estimé à environ 45 M€ (valeur 2008). Après détermination précise du coût, la répartition du financement des travaux sera déterminée lors d'une étape ultérieure.



Le calendrier et La phase de travaux



Lancement du projet.



Concertation initiale.

Approbation du schéma de principe du tracé par le STIF, autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France.

Études complémentaires sur la desserte de Noisy-le-Sec.

Concertation complémentaire organisée à Noisy-le-Sec.

Le Conseil du STIF approuve le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), intégrant les études complémentaires sur Noisy-le-Sec et le tracé jusqu'à Val de Fontenay.



LE CALENDRIER DU PROJET

LA PHASE DE TRAVAUX

Même s'il est encore trop tôt aujourd'hui pour donner des indications précises sur la phase des travaux d'extension du T1, il est néanmoins possible d'en préciser les grands principes qui régissent les chantiers de cette ampleur de nos jours.

LA SÉCURITÉ DE TOUS ET L'ACCESSIBILITÉ, UNE PRIORITÉ

Des règles très strictes de **sécurité** seront respectées, conformément à la législation en vigueur. Ces règles concernent les riverains, les passants et usagers des transports en commun, mais aussi les personnels oeuvrant sur le chantier. Dans ce cadre, toutes les mesures seront prises pour éviter les risques d'accidents (chantier délimité par des barrières, trémies* à ciel ouvert protégées par des dispositifs de sécurité, aménagements pour les cheminements piétons, etc.).

L'accès sera préservé pour les véhicules de secours (ambulances, SAMU, pompiers) et de maintien de l'ordre (police, gendarmerie).

Une concertation en amont des travaux sera mise en place avec les **commerçants**, dans le souci de faciliter leur vie professionnelle.

L'accessibilité des riverains à leur logement et aux commerces sera préservée et des mesures d'aménagement provisoire seront prises concernant la circulation des voitures et des autobus pendant toute la durée des travaux.

LA LIMITATION DES GÊNES SONORES

Un certain nombre de précautions devront être prises pour limiter les nuisances et faciliter ainsi la vie et le travail de tous.

De manière générale, les travaux seront interdits entre 21h et 7h, sauf dans des circonstances exceptionnelles (déplacements d'emprises de chantiers,



Réalisation de la plateforme tramway...



...par pose de la dalles préfabriquées



L'accès aux commerces : une priorité

décembre 2006

Le STIF saisit la Commission nationale du débat public, qui opte pour une nouvelle phase de concertation, sous l'égide d'une personnalité indépendante.

Jusqu'à juillet 2008

Réalisation d'études complémentaires sur les variantes de tracés à Noisy-le-Sec, les enjeux urbains et le matériel roulant. Études de définition sur Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.



VOUS ÊTES ICI

Concertation sous l'égide d'un garant.

du 3 novembre au 30 décembre 2008

début 2009

Bilan de la concertation.



2009 / 2010

Enquête publique, déclaration d'utilité publique, approbation du dossier de réalisation et du plan de financement par le STIF.

de 2011 à 2015

Phase de travaux et d'essais.

2015

Mise en service.



modifications de voies de circulation, mise en œuvre de certains équipements, livraisons à l'aide de convois de grand gabarit, certains travaux en carrefours, etc.).

L'INFORMATION DES RIVERAINS

Un dispositif de communication sera mis en place, bien en amont du chantier d'extension du T1, pour :

- **informer** systématiquement riverains et usagers ;
- **expliquer** clairement les enjeux ;
- **identifier** les bénéfices futurs du projet.

L'information sera pratique et simple, de manière à répondre aux préoccupations des usagers. Ainsi, les riverains seront préalablement informés du calendrier des travaux dans leur rue, des modifications d'offre de stationnement et des itinéraires de déviation par un dispositif approprié. Un site Internet rendra compte régulièrement de l'avancée du chantier.



L'exemple du site internet www.t2aparis.fr (chantier T2)



La lettre Flash Info (chantier T2)

Actif

Toute personne de la population travaillant ou étant déclarée en recherche d'emploi.

Axial

Se dit d'un flux de circulation ou d'un système de transport organisé au centre de la chaussée, dans l'axe de la voirie.

Bogie

Un bogie (ou boggie) est un chariot situé sous un véhicule ferroviaire, sur lequel sont fixés les essieux (et donc les roues). Il est mobile par rapport au châssis du véhicule (locomotive, wagon ou voiture) et destiné à s'orienter convenablement dans les courbes.

Latéral

Le système de transport est implanté sur le côté de la chaussée

Ligne Aérienne de Contact (LAC)

Ligne aérienne de transport d'électricité par laquelle l'énergie est transmise au tramway.

La LAC peut être monofilaire ou bifilaire. Dans les deux cas, elle est soutenue par des mâts ou des fils accrochés en façade d'immeuble.

Radial

Se dit d'un flux de circulation ou d'un système de transport organisé autour d'un point de croisement plus ou moins central ou favorisant les circulations en ligne directe de ce centre vers la périphérie.

Remblai

Comblement d'un creux ou élévation d'un terrain pour faciliter le passage d'une infrastructure.

Rocade

Se dit d'un flux de circulation ou d'un système de transport qui contourne la partie centrale d'une agglomération.

Rupture de charge

Obligation faite sur un trajet de quitter, à un moment donné, un mode de transport pour en reprendre un autre.

Tramway Français Standard (TFS)

Matériel roulant de type tramway, construit par Alstom (devenu Alstom) depuis la fin des années 80, pour plusieurs réseaux de tramway français.

Transport en Commun en Site propre (TCSP)

Transport utilisant une voie qui lui est réservée, ce qui lui assure une circulation indépendante de tout autre mode, collectif ou individuel.

On distingue le TCSP intégral (métro) du site propre partiel (tramway et autobus qui peuvent rencontrer aux carrefours et intersections la voie publique ouverte aux autres modes de transport).

Trémie (ou tranchée)

Ouvrage en tranchée qui permet d'accéder à un tunnel, un passage inférieur ou un lieu souterrain.

Vitesse commerciale

Vitesse moyenne constatée sur le parcours, tenant compte des temps d'arrêt en stations, des points de parcours à vitesse réduite (croisements, etc.) et à vitesse rapide.

DOSSIER DE LA CONCERTATION PREALABLE pour le prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay.

REDACTION ET REALISATION GRAPHIQUE : Parimage, sur interviews des acteurs du projet (Préfecture de la Région Ile-de-France, Conseil régional d'Ile-de-France, Conseil général de Seine-Saint-Denis, Conseil général du Val-de-Marne, STIF, DDE 93 et RATP) et des services municipaux des cinq communes concernées (Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois) et relecture du garant CNDP.

CREDITS PHOTOS ET ICONO : DR STIF, DDE93, CG93, RATP, AREP, Gautier-Conquet et Parimage.

LES PHOTOMONTAGES restent à ce stade des propositions d'architectes, soumis à l'avis du public à l'occasion de la concertation préalable.

IMPRESSION : Caractère sur papier certifié PEFC – octobre 2008.

T 1 prolongement du tramway
DE NOISY-LE-SEC À VAL-DE-FONTENAY