



LES TRAVAUX DES RÉSEAUX SOUTERRAINS À LA LOUPE



► Une étape indispensable du projet

Ces travaux sont des opérations préalables à la réalisation du tramway T1. Ils permettent de déplacer les réseaux enterrés (électricité, gaz, télécommunication, eau...) qui pourraient gêner la construction de la plateforme et des aménagements sur voirie, mais également la future exploitation du tramway. Les concessionnaires en charge des travaux sont responsables de leurs chantiers et doivent minimiser les nuisances engendrées, en signalant toute modification de circulation, en sécurisant les chantiers par des barrières ou encore en respectant l'environnement et le voisinage (propreté, niveau de bruit...).

► Dernières tranches de ces chantiers prévues en 2017

Plusieurs chantiers ont déjà débuté. Les habitants de Noisy-le-Sec, Romainville, Fontenay-sous-Bois et Montreuil ont peut-être déjà aperçu ces chantiers signalés par des panneaux d'information aux couleurs du projet T1 Bobigny – Val de Fontenay. Ces travaux se poursuivront de manière ponctuelle dans toutes les villes concernées par le projet, pour s'achever en 2017.

► Des travaux décidés collectivement

Dans un premier temps, les Maîtres d'ouvrage du T1 valident les travaux de déplacement des réseaux à lancer. Ensuite, les concessionnaires recueillent l'avis de tous les acteurs concernés par les travaux et doivent obtenir, sur la base d'un dossier détaillé, l'accord de l'autorité de police (le Maire ou le Préfet). Les villes sont donc systématiquement informées plusieurs semaines à l'avance des travaux réalisés sur leur territoire.

Les acteurs du projet

LES PARTENAIRES

- L'État, la Région Île-de-France, le Département de la Seine-Saint-Denis

Dans le cadre du Contrat de projets 2015-2020, l'État et la Région Île-de-France participent financièrement au développement des transports franciliens. Ils co-financent les études du projet de T1 entre Bobigny et Val de Fontenay. Le Département de la Seine-Saint-Denis est également co-financier avec l'État et la Région Île-de-France.

- Le STIF

Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Dans le cadre du prolongement du T1, il fédère l'ensemble des acteurs et veille au respect du calendrier et des coûts.

LA CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Le Département de la Seine-Saint-Denis

Il est responsable des études et travaux d'aménagement de voirie et des espaces publics le long du tracé du tramway. Il assure la coordination générale du projet.

- La RATP

Sur l'ensemble du projet, la RATP est responsable des études et travaux du système de transport, des stations et du site de maintenance et de remisage des rames (SMR).

- Le Département du Val-de-Marne

Engagé pour l'amélioration du cadre de vie et le développement des transports, le Département du Val-de-Marne a délégué sa maîtrise d'ouvrage au Département de la Seine-Saint-Denis sur la commune de Fontenay-sous-Bois.



REPLACEMENT DES RAMES DU TRAMWAY SUR TOUTE LA LIGNE DU T1

La ligne 1 du tramway, datant de 1992, va être améliorée grâce au « plan d'actions coordonnées du T1 » (PACT T1). L'objectif est d'améliorer la régularité de l'ensemble du tramway T1 actuel, sa vitesse, la sécurité des voyageurs et de renouveler le matériel roulant sur le tronçon existant.

Ce PACT a été réfléchi en cohérence avec le prolongement du tramway T1 vers Val de Fontenay (94), les deux projets étant même indissociables. En effet, les premières rames commandées dans le cadre du PACT T1 seront remises dans le futur Site de maintenance construit à Montreuil dans le cadre du projet T1 Bobigny – Val de Fontenay. Cette mutualisation dans un seul site de maintenance permettra d'optimiser le fonctionnement global de la ligne de tramway T1.

conception@tcbobigny.fr - Décembre 2015

T1 ACTUS

BOBIGNY VAL DE FONTENAY N°5 / DÉCEMBRE 2015

LA LETTRE D'INFORMATION SUR LE PROJET DU TRAMWAY T1 DE BOBIGNY À VAL DE FONTENAY



édito

L'année 2015 s'achève et les chantiers de travaux de déplacement des réseaux souterrains vont bon train, l'occasion de revenir sur une année charnière pour le projet T1 Bobigny – Val de Fontenay.

Peut-être l'avez-vous déjà remarqué, mais les premiers coups de pioche se sont déjà faits entendre un peu partout sur le territoire du tracé, à Montreuil, Noisy-le-Sec, Fontenay-sous Bois et Romainville, inaugurant ainsi les travaux préalables du prolongement. C'est une avancée qui ancre un peu plus le projet dans le quotidien des Sequano-Dionysiens et des Fontenaisiens et permet de se représenter le chemin parcouru depuis la première concertation de 2001.

2015 c'est aussi la décision par le tribunal administratif de Montreuil de rejeter tous les recours confirmant alors la viabilité du projet et

confortant l'avis favorable sans réserve rendu par une commission d'enquête indépendante à l'issue de l'enquête publique de 2013.

En 2015, le projet franchit donc un nouveau cap. Et en cette fin d'année marquée par l'organisation de la COP 21 en Seine-Saint-Denis, ce sont toutes les équipes du Département et de la RATP qui sont mobilisées pour que le T1 Bobigny – Val de Fontenay, ce projet aux forts enjeux environnementaux, sociaux et économiques pour notre territoire, poursuive sa route en 2016 et au-delà !

L'équipe T1

Toute l'actualité du projet sur le site www.t1bobigny-valdefontenay.fr
Suivez le projet sur sa page

facebook officielle [t1bobignyvaldefontenay](https://www.facebook.com/t1bobignyvaldefontenay)





LA FEUILLE DE ROUTE DU TRAMWAY À NOISY-LE-SEC



Seuls **7%**

des Noiséens viennent faire leur achat en centre-ville avec leur voiture¹.

Les modes de déplacement les plus utilisés pour accéder au centre-ville de Noisy sont :

la marche à pieds	54%
les transports en commun	39%

LE PASSAGE DU TRAMWAY À NOISY VA BÉNÉFICIER À TOUS

Le tramway s'accompagne d'aménagements qui prennent en compte tous les usagers de la voirie. Les piétons profiteront de l'**élargissement des trottoirs**, dont le mobilier urbain sera positionné de manière à laisser circuler en toute quiétude les familles ou les personnes à mobilité réduite. Des **itinéraires cyclables seront réalisés le long du tracé du tramway** : 20 km dont environ 5 km à Noisy-le-Sec, y compris sur l'avenue Gallieni et le boulevard Michelet. Grâce au projet, le **centre-ville de Noisy-le-Sec sera désormais accessible en double sens en voiture**. La voie du tramway sera «banalisée» sur un tronçon de 400 m, rue Jean Jaurès. Cela signifie que sur cette voie, tramway, véhicules et vélos circuleront ensemble et en toute sécurité. Ce dispositif présent dans de nombreuses villes en France a largement fait ses preuves.

MOBILITÉ ACCRUE VERS LE CŒUR DE LA VILLE ET SES COMMERCES

Environ 200 commerces de proximité sont installés dans le centre-ville et participent de l'animation de la commune. Il est desservi par les lignes de bus 105, 143 et 545, réseau de transport que l'arrivée du tramway va faire évoluer pour maintenir un haut niveau de service aux voyageurs.

Pendant la durée du chantier, les commerçants et professionnels riverains seront accompagnés au quotidien par un agent dédié spécifiquement à leurs activités. Il veillera à la visibilité des commerces et au maintien permanent de leurs accès.

Une commission de règlement à l'amiable indépendante sera mandatée pour proposer une indemnisation aux commerçants dont le chiffre d'affaires aura été impacté directement par les nuisances imputables au chantier. **L'agent de proximité aidera alors les commerçants dans les démarches administratives permettant d'obtenir une indemnisation, le cas échéant.** Une enveloppe significative est ainsi budgétée par les maîtres d'ouvrage. A titre d'exemple, lors des chantiers des tramways T1 Ouest, T5 et T8, une centaine de dossiers ont été indemnisés pour un total de 1,8 million d'euros.



Rue Jean Jaurès (intention d'aménagement)

¹ Enquête de terrain réalisée par un institut de sondages en février 2013 auprès de 1900 Noiséens
² Recensement effectué en 2013 par le Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)

DES NORMES DE SÉCURITÉ RESPECTÉES

La sécurité est une priorité pour les porteurs du projet, qu'elle concerne les circulations (tramway, voitures, piétons, cyclistes) ou l'accessibilité des services de secours à la population. Tout au long de la réalisation du projet, un organisme totalement indépendant et agréé par l'État est ainsi chargé d'évaluer la conformité du projet aux règlements et les risques liés à l'arrivée du tramway.

L'accessibilité aux immeubles par les services de secours fait l'objet d'une analyse très approfondie par les services de l'État, qui s'appuient pour cela sur la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris. La réglementation impose notamment que le niveau global de sécurité soit, avec la réalisation du projet, « au moins équivalent au niveau de sécurité existant ». Rue Jean Jaurès, les conditions d'accès aux immeubles seront même à terme améliorées. Tous les aménagements prévus sur la voirie respecteront scrupuleusement les exigences de sécurité et garantiront la continuité des services (ordures ménagères, livraisons...)

RUE JEAN JAURÈS : UN SITE BANALISÉ CONFORME

Le principe du site banalisé a été jugé conforme aux attentes des services de l'État en matière de sécurité, rejoignant ainsi la conclusion de l'étude chiffrée du Céréma² sur le fait qu'un site banalisé n'engendre pas plus d'accidents qu'un site réservé au tramway.

LE SAVIEZ-VOUS ?

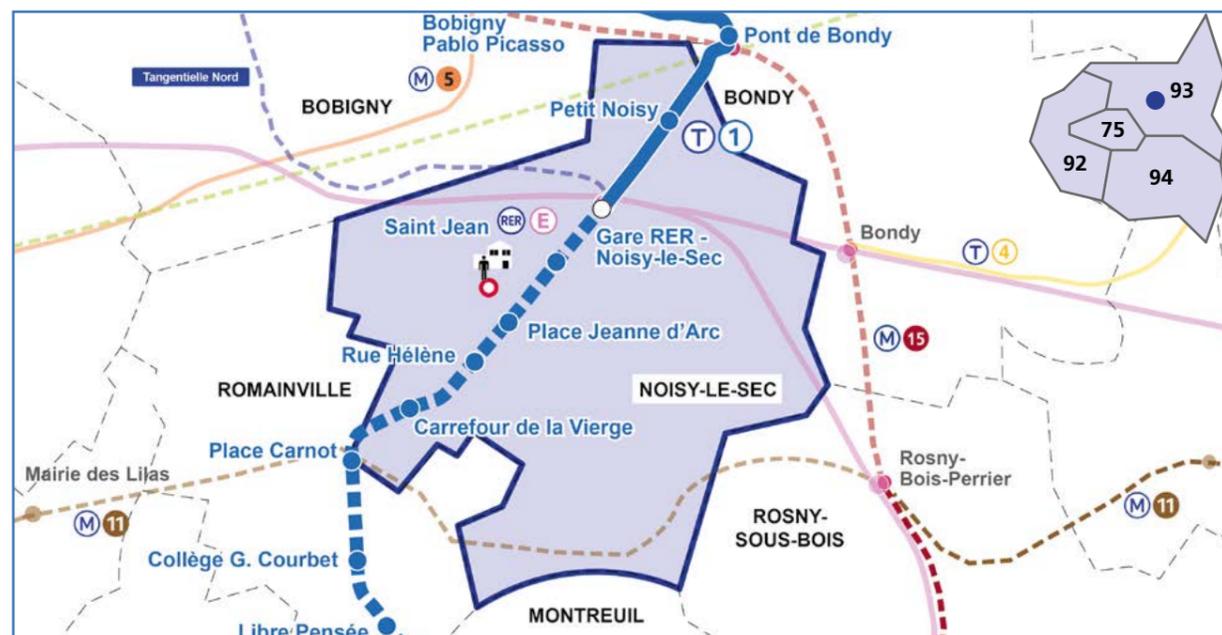
Sans l'avis favorable d'un organisme qualifié indépendant, agréé par l'État et sans l'avis de la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris sur les conditions de sécurité, la Préfecture n'autorisera pas le début des travaux. Il en sera de même pour la mise en service de la ligne.



33%

des sites banalisés réalisés en France concernent des zones denses et commerciales².

C'est notamment le cas à Angers, Besançon, Bordeaux, Brest, Caen, Grenoble, Le Mans, Marseille ou bien encore Saint-Étienne.



LE BOULEVARD MICHELET PASSERA EN ZONE 30

La future configuration de la rue Jean Jaurès rend indispensable l'aménagement du boulevard Michelet en double sens. La hausse du trafic sur cet axe sera compensée et maîtrisée par le passage en zone 30, qui impose une vitesse maximale de 30 km/h aux automobilistes. La cohabitation entre véhicules et cyclistes sera facilitée, des traversées piétonnes seront sécurisées par des carrefours à feux. Le stationnement sera maintenu des deux côtés. La dimension des trottoirs répondra aux normes habituelles de confort et de sécurité.

UN NOUVEAU PLAN DE STATIONNEMENT

Le Plan de Déplacement Urbain validé par le STIF et la Région Ile-de-France vise à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes, la protection de l'environnement et de la santé et la qualité de vie. Il préconise de réduire le nombre de places de stationnement. Des stationnements seront supprimés dans le centre-ville, mais 70% des places, dont les livraisons, seront conservées ou recrées sur l'ensemble de la commune. Les maîtres d'ouvrage restent disponibles pour discuter de ce sujet avec les Villes qui le demandent.

DES TEMPS DE TRAJET RÉDUITS

Le passage du tramway par le centre-ville de Noisy-le-Sec permettra un gain de temps significatif pour les usagers des transports en commun. Il faudra seulement 8 min, contre au moins 15 min actuellement par le bus 105, pour relier la Place Carnot depuis la gare de Noisy. A terme, les Noiséens pourront rejoindre directement la future station de la ligne 11 du métro. Les rames des tramways seront modernes, à l'image du T3, du T7 et du T8. Elles accueilleront 200 personnes contre 80 pour un bus standard, avec des temps d'attente variant de 4 à 6 minutes contre 6 à 15 minutes aujourd'hui pour les bus.