



RAPPORT D'ETUDE n°DG IDD 2011-5040

Délégation Générale
Innovation et Développement Durable
Entité Acoustique et Vibrations
54, Quai de la Rapée, 75599 Paris CEDEX 12

Etude d'impact vibratoire du prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay

Version initiale

Nombre de pages en annexe : 18

Date d'émission :

Validé par

Corinne FILLLOL
Responsable de l'entité
acoustique et vibrations
T 01 58 77 44 99
Visa

Approuvé par

Françoise COMBELLES
Déléguée générale à l'innovation
et au développement durable
T 01 58 78 32 86
Visa

Destinataires

François ETOURNAY Marianne LEVY 1 exemplaire

Chargé d'études
développement – ADT93
3 pro Jean Rostand – Hall A
93000 Bobigny
93006 Bobigny CEDEX

Chef de Projet Ingénierie
MOT/CDP
40bis Rue Roger Salengro
94724 FONTENAY SOUS
BOIS CEDEX

N° EAV 2007-1149 Guillaume COQUEL T 01 58 77 43 42

SOMMAIRE

1. Objet	4
2. Demande	4
3. Contexte	4
4. Description de l'étude	4
4.1 Méthodologie	4
4.2 Documents fournis	5
5. Contextes réglementaire et normatif	6
5.1 Rappel sur le bruit solidien	6
5.2 Vibrations et bruit solidien	6
5.3 Seuil limite du bruit solidien	7
5.4 Bruits de fond mesurés dans différentes pièces d'immeubles d'habitation	9
5.5 Recommandations de l'OMS	9
5.6 Seuils d'audibilité dans les basses fréquences	9
5.7 Objectifs de bruit solidien fixés pour l'étude	9
6. Méthodologie de l'analyse vibratoire prédictive	10
7. Choix des points de mesure	10
7.1 Nomenclature	10
7.2 Situation des points de mesure à Noisy-le-Sec	11
7.2.1 Point 1 – n°89, Rue Jean Jaurès, Noisy-le-Sec	11
7.2.2 Point 2 – n°65, rue Jean Jaurès, Noisy-le-Sec	11
7.2.3 Point 3 – n°17, rue Jean Jaurès, Noisy-le-Sec	12
7.3 Commune de Romainville	13
7.3.1 Point 4 – n°71, place Carnot, Romainville	13
7.3.2 Point 5 – n°26, boulevard Henri Barbusse, Romainville	13
7.3.3 Point 6 - Ecole primaire Jean Charcot, boulevard Henri Barbusse, Romainville	14
7.3.4 Point 7 – n°122, boulevard Henri Barbusse, Romainville	14
7.4 Commune de Montreuil	15
7.4.1 Point 8 – n°16, rue du Dr Roger Brandon, Montreuil	15
7.4.2 Point 9 – n°9, rue Didier Daurat, Montreuil	15
7.4.3 Point 10 – n°8, allée de Sacy, Montreuil	15
7.4.4 Point 11 – n°38, rue de la côte du nord, Montreuil	16
7.5 Commune de Fontenay-sous-bois	17
7.5.1 Point 12 - Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, Fontenay-sous-bois	17
8. Caractérisation vibratoire du Citadis 402	18
8.1 Méthodologie	18
8.2 Résultats	19
9. Etat vibratoire actuel	20
9.1 Description	20
9.2 Méthode de mesure	20
9.3 Résultats	20
10. Prédiction des vibrations	22
10.1 Description de la méthode utilisée	22
10.1.1 Méthodologie générale	22
10.1.2 Effort dynamique injecté par le tramway dans le sol	22
10.1.3 Pose de voie sur dalle flottante	22
10.1.4 Transmission des vibrations dans le sol	23
10.1.5 Transfert vibratoire entre le sol et la fondation	24
10.1.6 Propagation dans la structure du bâtiment	25
10.1.7 Rayonnement acoustique dans les locaux	26
10.2 Résultats vibratoires	28
10.2.1 Domages à la structure des bâtiments	28

10.2.2	Point 1 – 89, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec	29
10.2.3	Point 2 – 65, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec	29
10.2.4	Point 3 – n°17, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec	30
10.2.5	Point 4 – Cinéma le Trianon.....	30
10.2.6	Point 5 – n°26, Boulevard Henri Barbusse.....	31
10.2.7	Point 6 - Ecole Jean Charcot boulevard Henri Barbusse	31
10.2.8	Point 7 – n°122, Boulevard Henri Barbusse.....	32
10.2.9	Point 8 – n°16, rue du docteur Roger Brandon à Montreuil.....	32
10.2.10	Point 9 – n°9, rue Didier Dorat à Montreuil.....	33
10.2.11	Point 10 – n°8, rue de Sacy à Montreuil.....	33
10.2.12	Point 11 – n°38, rue de la côte du nord à Montreuil	34
10.2.13	Point 12 - Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.....	34
10.2.14	Commentaire	35
10.2.15	Points sensibles	35
10.3	Modélisation du bruit solidien.....	36
10.3.1	Point 1 – n° 89, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec	36
10.3.2	Point 2 – n°65, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec	37
10.3.3	Point 3 – n°17, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec	37
10.3.4	Point 4 – Cinéma le Trianon.....	38
10.3.5	Point 5 – n° 26, Boulevard Henri Barbusse.....	38
10.3.6	Point 6 - Ecole Jean Charcot boulevard Henri Barbusse	39
10.3.7	Point 7 – n°122, Boulevard Henri Barbusse.....	39
10.3.8	Point 8 – n°16, rue du docteur Roger Brandon à Montreuil.....	40
10.3.9	Point 9 – n°9, rue Didier Dorat à Montreuil.....	40
10.3.10	Point 10 – n°8, rue de Sacy à Montreuil.....	41
10.3.11	Point 11 – n°38, rue de la côte du nord à Montreuil	41
10.3.12	Point 12 – Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Fontenay-sous-Bois.....	42
10.4	Tableau récapitulatif.....	42
11.	Conclusion	44
Annexe 1	Etat initial vibratoire.....	45
Annexe 2	Photographies.....	58
Annexe 3	Tableaux Récapitulatifs.....	61

1. Objet

Etude d'impact vibratoire du prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay.

2. Demande

Consultation de l'Agence de Développement Territoriale de la Seine-Saint-Denis (ADT93) dans le cadre du prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay, enregistrée sous le n°07-1169, le 26/10/2007.

3. Contexte

Dans le cadre du prolongement de la ligne de tramway T1 sur les communes de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-bois, l'ADT93 désire connaître l'impact vibratoire à la fois en terme de dommages aux structures et en terme de gêne due au bruit solidien de la ligne sur les populations riveraines.

Dans ce cadre, l'Entité Acoustique et Vibrations (EAV) de la Délégation Générale à l'Innovation et au Développement Durable (DGIDD) a répondu à l'appel d'offre (Réf. 1019) passé par l'ADT93 via les propositions technique et commerciale n°2009-5036 « Impact vibratoire du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay » et a été retenue pour réaliser l'étude.

4. Description de l'étude

4.1 Méthodologie

L'étude porte sur tout le prolongement du tracé du tramway T1 en prenant en compte l'hypothèse d'un passage des voies sur le cours Jean Jaurès à Noisy-le-Sec. L'objet de la mission confiée à EAV consistait à :

- diagnostiquer des sites sensibles sur le tracé,
- mesurer des forces injectées dans le sol par les rames,
- mesurer des fonctions de transfert vibratoire (forfait de 12 points),
- calculer des niveaux vibratoires dans le sol et jusque dans le bâtiment,
- mesurer des fonctions de transfert chez les riverains,
- estimer le bruit solidien chez les riverains.

Pour cela, plusieurs campagnes de mesures ont été effectuées. La première vise à établir les niveaux de vibrations initiaux auxquels sont soumis les riverains du futur prolongement. La seconde vise à évaluer les fonctions de transfert vibratoire du sol jusqu'à la fondation afin de pouvoir par la suite propager les vibrations du futur tramway. La troisième vise à évaluer la propagation des vibrations dans la structure sur différents types de bâtiments (cinéma, école, habitat collectif, habitat individuel, ...).

Dans toute l'étude, les niveaux de vitesse sont calculés par l'intermédiaire de la formule :

$$L_v = 20 \times \text{Log}_{10} \left(\frac{v(f)}{v_0} \right),$$

avec L_v , le niveau de vitesse, $v(f)$, la vitesse dans la bande de fréquence considérée, et v_0 , la vitesse de référence $v_0 = 5 \times 10^{-8}$ m/s.

4.2 Documents fournis

Cette étude et notamment la détermination des emplacements de mesure se base sur les documents suivants :

- présentation du Dossier de Définition Sécurité ; prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay (mise à jour 2010),
- étude de mise au point du programme du prolongement du tramway T1 ; présentation du 1 octobre 2010 à la Ville de Romainville,
- étude de mise au point du programme du prolongement du tramway T1 ; présentation du 27 septembre 2010 à la Ville de Montreuil,
- étude de mise au point du programme du prolongement du tramway T1 ; présentation du 17 septembre 2010 à la Ville de Rosny-sous-Bois,
- présentation « Noisy-le-Sec, Etude de trois problématiques d'insertion urbaine pour le prolongement du T1 à Noisy-le-Sec, »
- plans divers.

5. Contextes réglementaire et normatif

5.1 Rappel sur le bruit solidien

On appelle « bruit solidien » le son généré par la mise en vibration des éléments de la structure d'un bâtiment. Ce bruit peut être produit par un équipement situé dans le bâtiment (climatisation, ascenseur, etc) ou par le passage de véhicules (camions, métros, R.E.R., tramways, ...) à proximité des bâtiments.

Lorsque la source est extérieure au bâtiment, la transmission emprunte 5 chemins différents (Figure 1) :

- 1 – création et transmission des vibrations à travers la voie,
- 2 – transmission par le sol,
- 3 – transmission par les fondations,
- 4 – transmission par la structure,
- 5 – rayonnement acoustique.

Chacun de ces chemins est susceptible d'atténuer ou d'amplifier certaines fréquences du spectre d'émission.

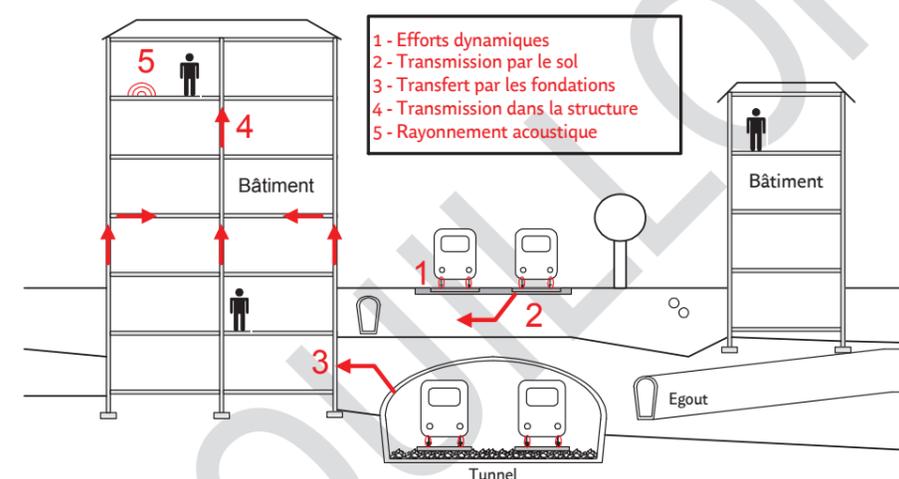


Figure 1 : Transmission du bruit solidien en milieu urbain dense.

5.2 Vibrations et bruit solidien

A l'heure actuelle, il n'existe pas de réglementation spécifique concernant les vibrations générées par le trafic ferroviaire qui sont transmises dans les constructions. Néanmoins, il est possible de s'appuyer sur quelques normes et textes législatifs qui définissent une méthode de mesurage ainsi que des valeurs seuils dans le domaine vibratoire. Ces valeurs seuils sont définies en fonction des fréquences propres de résonance des éléments de la construction :

- de 1 à 8Hz, résonance du gros œuvre des bâtiments,
- de 8 à 30Hz, résonance des éléments de construction (planchers, cloisons, etc),
- de 30 à 100Hz, réponses des différents éléments de la construction et du milieu de propagation à des chocs successifs,
- au-delà de 100Hz, les déplacements sont très faibles et la probabilité de désordre est réduite.

La circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement fixe, pour des vibrations pénétrant dans un bâti jugé très sensible, des valeurs admissibles maximales de vitesse vibratoire de 2 à 4 mm/s selon la fréquence du signal. Pour des bâtiments plus résistants, ces limites sont plus élevées. De même, dans la norme

britannique BS 7385-2:1993¹, il est spécifié des niveaux limites de vitesse vibratoire entre 15 et 50 mm/s en fonction de la fréquence dans les petits bâtiments ou petits commerces. Dans les grands bâtiments ou grands commerces, ces niveaux sont de 50 mm/s. La RATP a aussi proposé en 1981 des limites pour l'apparition des dégâts aux structures. Ces limites sont en moyenne inférieures aux seuils que l'on peut trouver dans la littérature. Toutes ces valeurs sont illustrées sur la Figure 2.

Depuis plus de 40 ans, la RATP effectue également des mesures de niveaux vibratoires chez les riverains. Ces mesures ont permis de définir une plage de variation des vitesses pouvant être enregistrées chez les particuliers (piédroit des murs porteurs). Cette plage de variation est nettement en dessous des seuils de la Figure 2 (de l'ordre de 20dB). Les vibrations générées chez les riverains sont donc sans danger sur la structure des bâtiments. Cependant, dans cette plage de variation, il est possible qu'en fonction de la nature de la structure du bâtiment et des éléments de second œuvre posés, du bruit solidien soit réémis dans les locaux d'habitation.

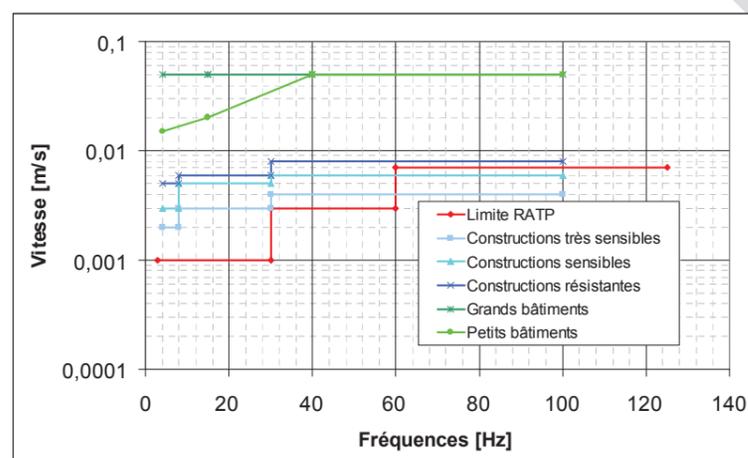


Figure 2 : Limites normatives ou réglementaires des vibrations admissibles par les structures sans dommage structurel.

En terme de confort vibratoire, il existe également la norme ISO 2631 - 1² qui fixe les seuils de perception et de confort pour des vibrations pouvant entrer dans le corps selon différentes positions de l'individu (debout, assis, couché). Ces seuils sont donnés en terme d'accélération qui doivent être pondérés selon la position dans laquelle se trouve le corps humain.

5.3 Seuil limite du bruit solidien

Les nuisances acoustiques créées par la réémission de bruit solidien ne sont soumises à l'heure actuelle à aucune réglementation. Cependant, les experts aux tribunaux s'appuient, quand à eux, même si les infrastructures ferroviaires, sont exclues du champ d'application sur :

- le décret du 31/08/2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage et modifiant le code de la santé publique,
- l'avis du 21/06/1963 de la commission d'étude du bruit du ministère de la santé publique concernant les valeurs maximales d'intensité de bruit ambiant à ne pas dépasser à l'intérieur des habitations portes et fenêtres fermées,
- l'avis de la commission d'étude du bruit du ministère de la santé publique concernant l'estimation des troubles produits par excès de bruit.

¹ BS 7385-2:1993, Evaluation and measurement for vibration in buildings - Guide to damage levels from ground borne vibration.

² ISO 2631 - 1 : 1997, Vibrations et chocs mécaniques – Evaluation de l'exposition des individus à des vibrations globales du corps. Partie 1 : spécifications générales.

Le décret du 31/08/2006 fixe, pour une installation fonctionnant de manière continue, une émergence de 5 dB(A) en période diurne (22h - 7h) et de 3dB (A) en période nocturne (22h-7h). Un terme correctif dépendant de la durée cumulée d'apparition du bruit particulier peut être ajouté à ces valeurs lorsque la source acoustique fonctionne de façon brève. Elle est basée sur la durée cumulée d'apparition du bruit particulier (ici passage de tramway).

Pour une durée cumulée du bruit particulier inférieure à 10s, la durée cumulée du bruit particulier est ramenée à 10s.

Durée cumulée du bruit particulier : (t)		Terme correctif en dB(A)
t	≤ 1 minute	6
1 minute	< t ≤ 5 minutes	5
5 minutes	< t ≤ 20 minutes	4
20 minutes	< t ≤ 2 heures	3
2 heures	< t ≤ 4 heures	2
4 heures	< t ≤ 8 heures	1
8 heures	< t	0

Le décret fixe aussi la méthode de calcul de l'émergence :

«L'émergence globale dans un lieu donné est définie par la différence entre le niveau de bruit ambiant, comportant le bruit particulier en cause, et le niveau du bruit résiduel constitué par l'ensemble des bruits habituels, extérieurs et intérieurs, correspondant à l'occupation normale des locaux et au fonctionnement habituel des équipements, en l'absence du bruit particulier en cause.»

Le décret définit également l'émergence spectrale à respecter :

« L'émergence spectrale est définie par la différence entre le niveau de bruit ambiant dans une bande d'octave normalisée comportant le bruit particulier mis en cause, et le niveau de bruit résiduel dans la même bande d'octave, constituée par l'ensemble des bruits habituels, extérieurs et intérieurs, correspondant à l'occupation normale des locaux mentionnés au deuxième alinéa de l'article R.1334-32 en l'absence du bruit particulier mis en cause ».

Le tableau normalisé des émergences spectrales est le suivant :

Bande d'octave normalisée	[Hz]	125	250	500	1000	2000	4000
Valeur de l'émergence maximale autorisée	[dB]	7	7	5	5	5	5

5.4 Bruits de fond mesurés dans différentes pièces d'immeubles d'habitation

Les niveaux sonores, en tiers d'octave et en dB, mesurés dans divers appartements situés sur le tracé du prolongement du T1 entre 8 et 250Hz sont repérés sur la Figure 3. Cette figure présente les valeurs maximales et minimales pour chaque tiers d'octave ainsi que la valeur moyenne et les écart-types. Les logements impliqués dans cette étude sont tous implantés sur un site où l'ambiance sonore est relativement calme. Le bruit de fond à l'intérieur des logements sera, par conséquent, plutôt faible.

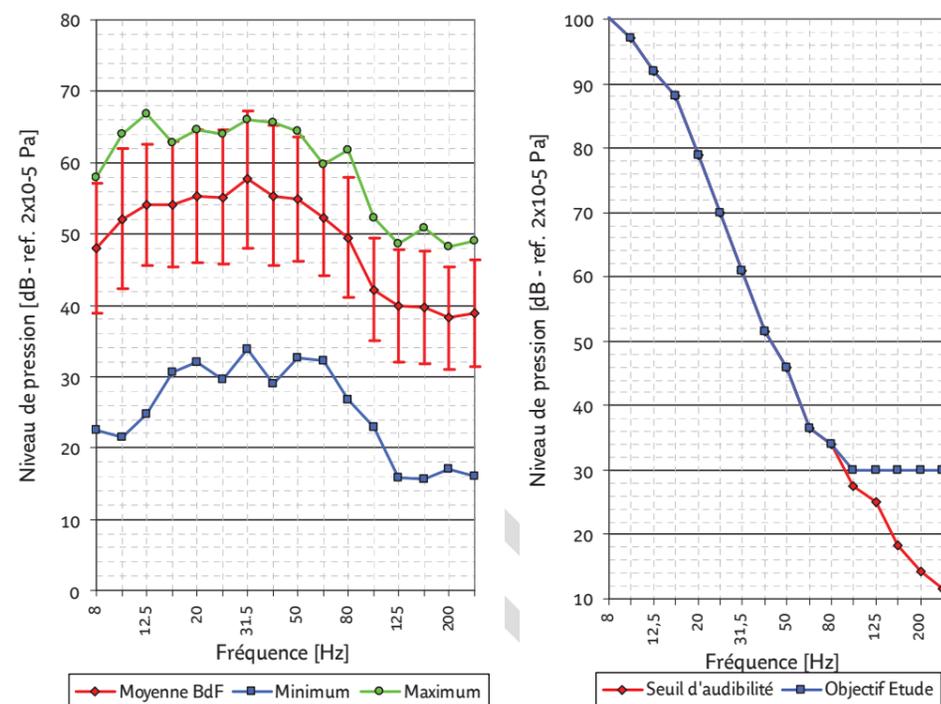


Figure 3 : Gauche : Niveaux de bruit de fond mesurés chez les riverains du prolongement du tramway T1 ; Droite : Courbe du seuil d'audibilité et objectif acoustique à ne pas dépasser (102,5dB ou 39dB(A)).

5.5 Recommandations de l'OMS

Le document « Résumé d'orientation des directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement » préconise différents niveaux globaux de bruit de fond dans les habitations. Ce texte spécifie en particulier que « Pour un sommeil de bonne qualité, le niveau sonore équivalent ne devrait pas excéder 30 dB(A) pour le bruit de fond continu, et des niveaux de bruit excédant 45 dB(A) devraient être évités. ». Ce texte spécifie aussi « qu'afin de permettre une conversation dans des conditions confortables à l'intérieur pendant la journée, le niveau global de bruit interférant ne devrait pas excéder 35 dB(A) ».

5.6 Seuils d'audibilité dans les basses fréquences

Les valeurs limites d'audibilité d'un son pur centré sur les fréquences des différents tiers d'octave sont représentés sur la Figure 3. Ces valeurs proviennent des données de l'ISO 389-7 (1995)³ et des travaux de Watanabe et Møller de 1990⁴.

5.7 Objectifs de bruit solidien fixés pour l'étude

³ ISO 389-7 (1995) - Acoustique, Zéro de référence pour l'étalonnage d'équipements audiométriques – Partie 7: Niveau liminaire de référence dans des conditions d'écoute en champ libre et en champ diffus.

⁴ Watanabe, T., and Møller, H. (1990): Low frequency hearing thresholds in pressure field and free field. Journal of Low Freq Noise and Vibration 9,106-115.

Afin de prendre en compte le contenu spectral du bruit particulier susceptible d'être gênant dans les très basses fréquences en dessous de la bande d'octave 125Hz, nous retenons pour la suite de l'étude un gabarit limite correspondant au seuil d'audibilité jusqu'à 100 Hz et au niveau moyen de bruit de fond de 30dB à tous les tiers d'octave entre 100 et 250Hz. Ce gabarit limite de bruit solidien à accepter dans les différents bâtiments de cette étude est illustré sur la figure 3. Il faut aussi noter que l'acuité auditive humaine est plus faible dans les fréquences très graves ce qui implique qu'à émergence sonore égale, les bruits sont moins gênants dans les très basses fréquences. Par exemple, une différence de 10dB au dessus du seuil d'audibilité en dessous de 63Hz sera moins gênante que la même différence entre 63 et 250Hz.

6. Méthodologie de l'analyse vibratoire prédictive

L'analyse vibratoire prédictive se décompose en 6 étapes distinctes :

1. choix des points de mesure,
2. mesurer les efforts dynamiques injecter par le tramway dans le sol,
3. mesurer pour chacun des points la décroissance des vibrations dans le sol à l'aide d'un marteau d'impact,
4. à l'aide de l'effort dynamique mesuré et des décroissances, calculer les niveaux qui seront engendrés dans le sol et au pied du bâtiment par le tramway,
5. prédire la propagation vibratoire dans les bâtiments à l'aide de calcul ou de mesures,
6. évaluer le niveau de bruit solidien pouvant apparaître dans les bâtiments après la mise en service du tramway.

Chacune de ces étapes ainsi que les calculs qui lui sont associés sont détaillés dans les parties suivantes.

7. Choix des points de mesure

7.1 Nomenclature

Les points de mesures ont été choisis en fonction de la nature de leur occupation (école, salle de spectacle), et également de la distance les séparant de la future voie de tramway. Les dénominations des points ainsi que l'adresse exacte et la date de mesure de l'état initial vibratoire sont données dans le Tableau 1. L'emplacement des points par rapport au bâtiment est présenté dans les paragraphes suivants.

Point	Adresse		Date état initial	Distance file extérieure Bâtiment
1	89, rue Jean Jaures	Noisy-le-sec	31/01/2011	Légèrement supérieure à 6m
2	65, rue Jean Jaures	Noisy le sec	31/01/2011	6m
3	17, rue Jean Jaures	Noisy le sec	26/01/2011	Légèrement supérieure à 6m
4	71, place Carnot	Romainville	01/02/2011	Supérieure à 8m
5	26, Bd Henri Barbusse	Romainville	18/02/2011	Légèrement supérieure à 8m
6	Ecole Jean Charcot Bd Henri Barbusse	Romainville	09/02/2011	Légèrement supérieure à 6m
7	Restaurant Anita , 122 Bd Henri Barbusse	Romainville	23/02/2011	6m
8	16, rue du docteur Roger Brandon	Montreuil	26/01/2011	6m
9	9, rue Didier Dorat	Montreuil	26/01/2011	Légèrement supérieure à 12m
10	8, rue de Sacy	Montreuil	26/01/2011	6m
11	38, rue des côtes du nord	Montreuil	25/01/2011	10m
12	avenue du maréchal De Lattre de Tassigny	Fontenay-sous-bois	31/01/2011	10m

Tableau 1 : Nomenclature des points, adresses et dates de mesure de l'état vibratoire initial.

7.2 Situation des points de mesure à Noisy-le-Sec

7.2.1 Point 1 – n°89, Rue Jean Jaurès, Noisy-le-Sec

Le premier point se situe à proximité du terminus actuel du tramway T1. A cet endroit le tracé actuel prévoit que la voie passe à proximité des immeubles situés au nord de l'avenue Jean Jaurès. Ces immeubles datent des années 1950. Le point de mesure est présenté sur la Figure 4. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 4m.

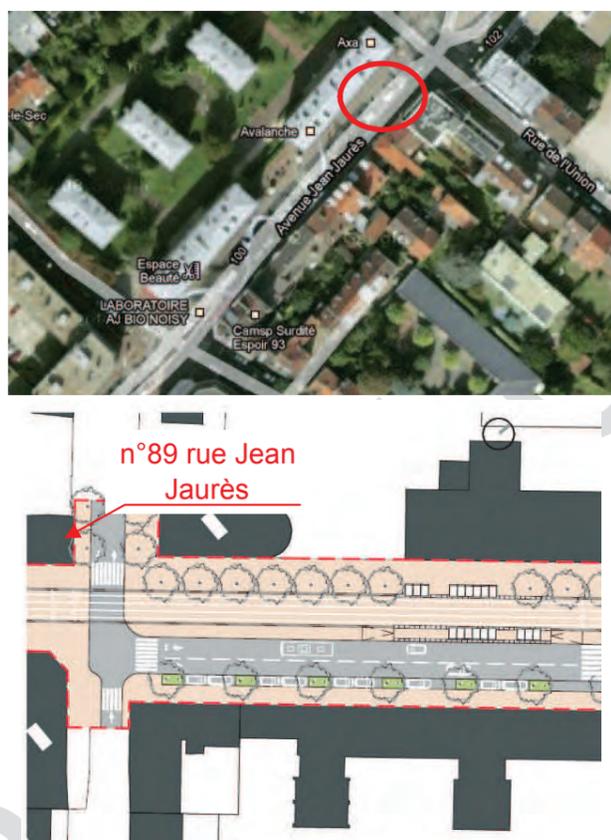


Figure 4 : Point 1 situé au n°89, rue Jean Jaurès à Noisy-le-sec.

7.2.2 Point 2 – n°65, rue Jean Jaurès, Noisy-le-Sec

Dans le prolongement de la rue Jean Jaurès, le bâtiment situé au n°65 est plus proche de la future voie de tramway que ne l'est le n°89. Un second point de mesure est donc positionné au droit de ce bâtiment. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 4m.



Figure 5 : Point 2 situé au n°65, rue Jean Jaurès à Noisy-le-sec.

7.2.3 Point 3 – n°17, rue Jean Jaurès, Noisy-le-Sec

Le point n°3 a été positionné au pied d'un immeuble de 13 étages situé au n°17, rue Jean Jaurès. A cet endroit, le tracé prévoit de rapprocher la voie de l'immeuble. La distance de la voie à l'immeuble sera donc plus faible que pour les immeubles situés en amont. La localisation du point est donnée sur la Figure 6. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 6m.

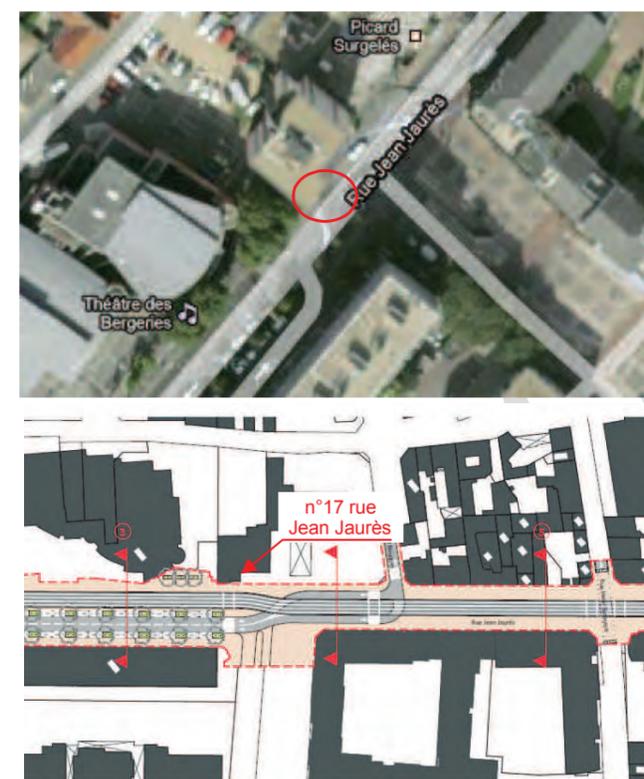


Figure 6 : Point 3 situé au n°17, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec.

L'étude prévoyait initialement un point à proximité des logements situés au carrefour de la vierge. Cependant, aucun riverain n'a souhaité que EAV réalise des mesures dans leurs logements.

7.3 Commune de Romainville

7.3.1 Point 4 – n°71, place Carnot, Romainville

Le cinéma « le Trianon » situé à proximité de la place Carnot à Romainville constitue un lieu sensible de par sa vocation de salle de spectacle. Un point a donc été positionné à cet endroit pour pouvoir correctement prévoir les niveaux vibratoires. La localisation du point est donnée sur la Figure 7. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 6m.

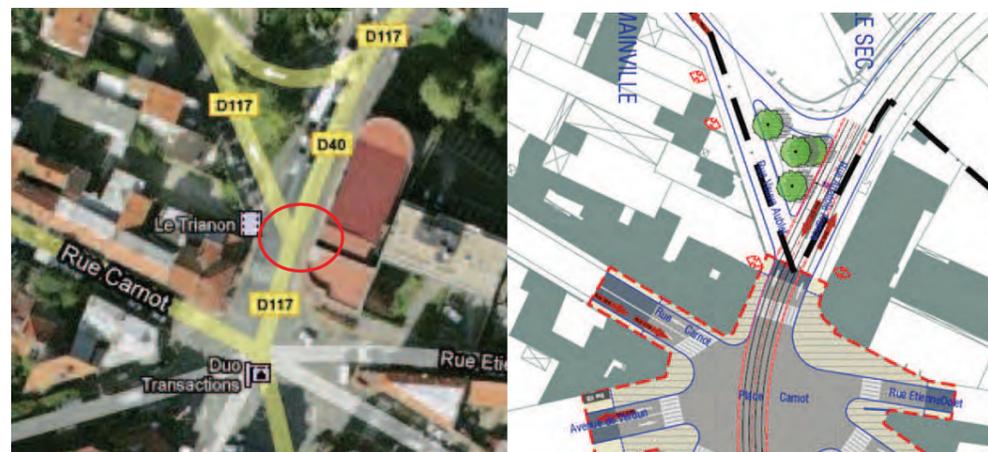


Figure 7 : Point 4 situé au n°71, place Carnot à Romainville.

7.3.2 Point 5 – n°26, boulevard Henri Barbusse, Romainville

Le point 5 est dans le prolongement de la rue Henri Barbusse et est un immeuble de logements collectifs. La Figure 8 présente la localisation du point de mesure. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 6m.

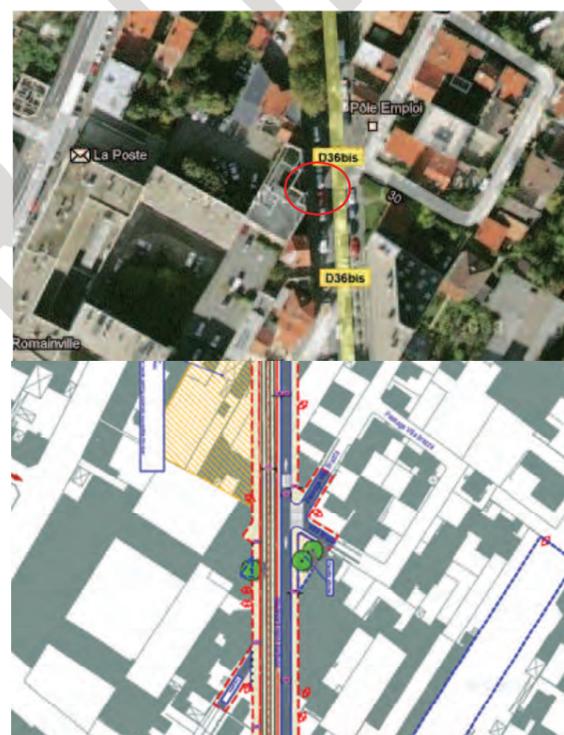


Figure 8 : Point 5 situé au n°26, rue Henri Barbusse à Romainville.

7.3.3 Point 6 - Ecole primaire Jean Charcot, boulevard Henri Barbusse, Romainville

L'école située sur le boulevard Henri Barbusse constitue un site sensible au vu de son utilisation en locaux d'enseignement. Un point a donc été réalisé au droit de ce bâtiment. La Figure 9 présente la situation du point de mesure. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 6m.

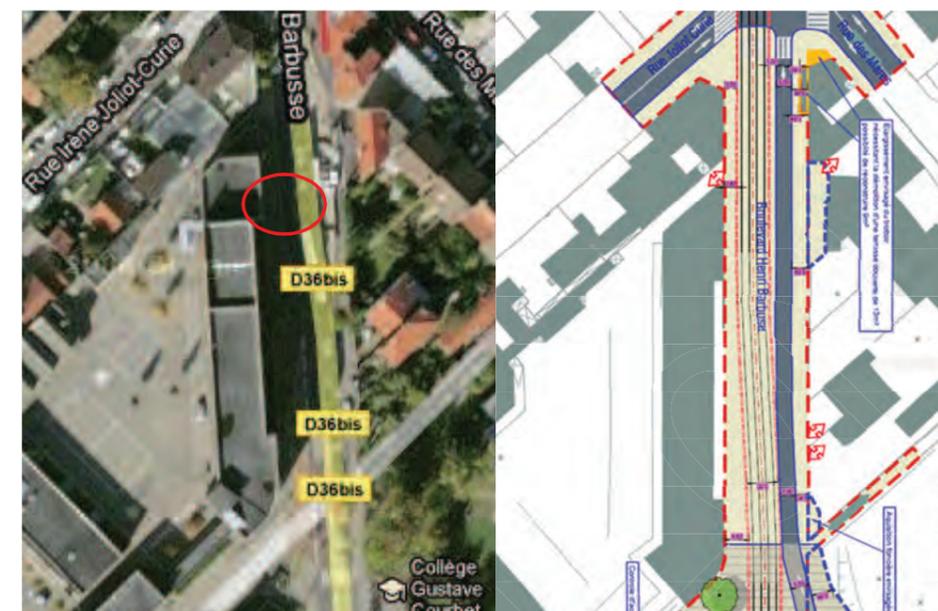


Figure 9 : Point 6 situé à l'école Jean Charcot sur la rue Barbusse à Romainville.

7.3.4 Point 7 – n°122, boulevard Henri Barbusse, Romainville

Le restaurant situé au n°122, boulevard Henri Barbusse pourrait également être impacté par les passages des tramways. Un point a donc été positionné à côté du bâtiment. La Figure 10 montre la position du point de mesure. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 6m.

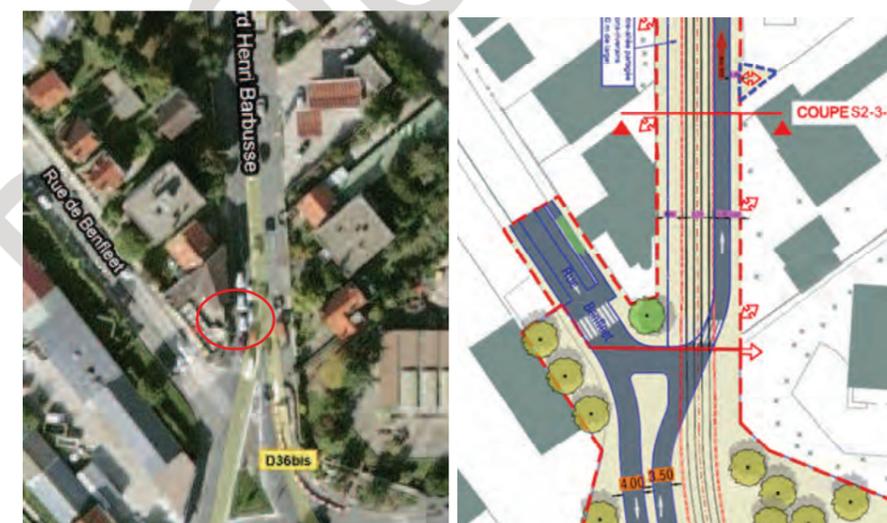


Figure 10 : Point 7 situé au n°122, boulevard Henri Barbusse à Romainville.

7.4 Commune de Montreuil

7.4.1 Point 8 – n°16, rue du Dr Roger Brandon, Montreuil

Sur la traversée de Montreuil, le long de la voie actuelle, le n°16, rue du Docteur Roger Brandon va faire face à la voie de tramway à une distance assez proche. Il a donc été décidé de réaliser un point à cet endroit. La Figure 11 présente la position du point de mesure. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 4m.



Figure 11 : Point 8 situé au n°16, rue du docteur Roger Brandon à Montreuil.

7.4.2 Point 9 – n°9, rue Didier Daurat, Montreuil

Bien que le n°9, rue Didier Daurat ne soit pas le logement le plus proche du tracé actuel, une mauvaise prédiction des niveaux vibratoires générés à cet endroit pourrait toucher une population importante puisque le bâtiment est un logement collectif de masse. La Figure 12 présente l'implantation du point de mesure. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 12m.



Figure 12 : Point 9, situé au n°9, rue Didier Daurat à Montreuil.

7.4.3 Point 10 – n°8, allée de Sacy, Montreuil

De la même façon, bien que les immeubles situés dans le quartier des Ruffins à Montreuil ne soient pas très proches de la voie, il est important de correctement estimer l'impact vibratoire à cet endroit de façon à pouvoir proposer des solutions antivibratiles adaptées en cas de dépassement. La Figure 13 présente la position du point de mesure. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 6m.

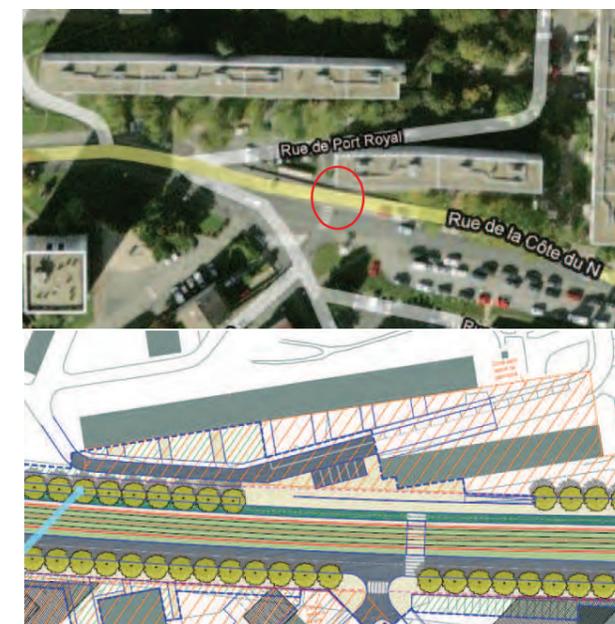


Figure 13 : Point 10 situé au n°8, allée de Sacy à Montreuil.

7.4.4 Point 11 – n°38, rue de la côte du nord, Montreuil

La maison située au n°38, rue de la côte du nord présente également un risque en terme de bruit solide. En effet, elle est de type maçonnerie et sera relativement proche des voies. Un point a été positionné à cette adresse. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 10m.



Figure 14 : Point 11 situé au n°38, rue de la côte du nord à Montreuil.

Un autre point de mesure été prévu un peu plus bas dans la rue de la côte du nord. Cependant, les riverains n'ont pas répondu à nos sollicitations. Un dernier point a donc été réalisé sur la commune de Fontenay-sous-bois.

7.5 Commune de Fontenay-sous-bois

7.5.1 Point 12 - Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, Fontenay-sous-bois

Bien que les bâtiments qui longent actuellement l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny ne soient encore que des locaux industriels, il est possible qu'à l'avenir le terrain change de vocation et qu'il soit réhabilité pour des bâtiments d'habitation. En prévision, un point a été implanté à proximité de la troisième partie de la zone industrielle. Pour les calculs, la distance entre la voie et le bâtiment a été prise égale à 10m.

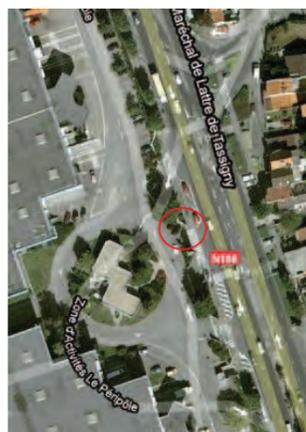


Figure 15 : Point 12 situé sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Fontenay-sous-bois.

8. Caractérisation vibratoire du Citadis 402

Le prolongement du T1 doit être réalisé avec l'entrée en service d'un nouveau type de matériel roulant sur le secteur : le Citadis 302. Or, la caractérisation vibratoire du Citadis 302 ne peut se faire que sur la ligne T2 qui est constituée d'une voie ballastée. Par conséquent, la signature vibratoire qui aurait été mesurée sur ce type de voie (rail à gorge) ne peut modéliser le comportement des plateformes qui seront implantées à Noisy-le-Sec. Pour cette raison, la caractérisation du matériel roulant a été réalisée sur un matériel de type Citadis 402 circulant sur le tramway T3.

Ainsi, la force injectée par le tramway dans le sol a été mesurée sur un matériel roulant de type Citadis 402 pour des passages de tramway en alignement sur une voie située au PK 17640 à proximité de la Porte d'Ivry à Paris. La vitesse des tramways a été évaluée à cet endroit à environ 40km/h.

8.1 Méthodologie

Le calcul de l'effort dynamique du tramway contient deux étapes.

Une première étape est la mesure des vibrations générées au passage du tramway lors de son passage. Pour cela à chaque passage de tramway, la vitesse verticale du sol est mesurée à des distances croissantes du rail (1, 2, 4, 6 et 8m) perpendiculairement à celui-ci. Pour cette campagne de mesure, les vibrations ont été mesurées lors de 15 passages de rames afin d'obtenir une bonne représentation d'un spectre moyen généré par le tramway.

Une seconde étape consiste à mesurer les vitesses vibratoires du sol générées aux mêmes points lors de chocs donnés sur le rail à l'aide d'un marteau instrumenté. La force appliquée et les vibrations du sol sont ainsi enregistrées en fonction du temps. Ces enregistrements peuvent être traités dans le domaine fréquentiel et les mobilités rail/sol peuvent être calculées à l'aide de l'expression suivante (calcul d'une mobilité à une distance x) :

$$M_{ptx / rail} = \frac{acc_x}{F_{rail}}$$

avec : $M_{ptx / rail}$: mobilité calculée au point x pour une excitation sur le rail,

acc_x : accélération mesurée au point x,

F_{rail} : force injectée sur le rail.

A l'aide de ces « fonctions de transfert » et des mesures précédentes, il est possible d'estimer la force injectée (efforts dynamiques) par le tramway dans le sol lors de son passage sur la voie. Les mesures ont été effectuées dans la nuit du 10 au 11 mars 2011.

Le matériel employé lors de ces mesures est présenté dans le Tableau 2.

Marque	Type	Référence	Numéro de Série
Brüel & Kjaer	Ampli de charge vibration	Nexus 2692	2192413
Brüel & Kjaer	Accéléromètre (sensibilité 3.14)	4383	1913653
Brüel & Kjaer	Accéléromètre (sensibilité 3.08)	4382	2040881
Brüel & Kjaer	Accéléromètre (sensibilité 3.21)	4382	1691865
Brüel & Kjaer	Accéléromètre (sensibilité 3.02)	4383	1913655
Brüel & Kjaer	Marteau d'impact	8210	51430
Brüel & Kjaer	Calibreur de vibration	4294	2680227
01dB Métravib	Boitier d'acquisition Harmonie	ACQ02	4221
Hewlet Packard	Ordinateur portable		-

Tableau 2 : Matériel utilisé lors des mesures de caractérisation de l'effort dynamique injecté dans le sol par le tramway.

8.2 Résultats

A partir des fonctions de transfert et des 15 passages de tramway sur chacune des files de rail, les spectres d'effort injectés ont été calculés. Ils sont présentés sur la Figure 16. Ils montrent bien que quelle que soit la distance de mesure, la force générée par le tramway à la source est égale.

Les passages de tramway ont été mesurés pour une vitesse de 40 km/h. Pour prendre en compte d'autres vitesses, une correction doit y être apportée. Cette correction est de la forme :

$$F_{v1} = F_{ref} \frac{V_1}{V_{ref}}$$

- avec :
- F_{v1} : l'effort dynamique équivalent injecté par le tramway dans le sol à la vitesse v_1 ,
 - F_{ref} : l'effort dynamique équivalent injecté par le tramway dans le sol à la vitesse v_{ref} de référence,
 - V_1 : la vitesse de passage V_1 ,
 - V_{ref} : la vitesse de passage V_{ref}

Il est évident que les efforts mesurés pour ces passages de tramways ne sont représentatifs que du contexte dans lequel ils ont été mesurés. Cependant, ils seront utilisés comme base de calcul pour la suite de l'étude d'impact. N'ayant pas en notre possession les vitesses de circulation, ainsi que les emplacements des appareils de voie, tous les calculs de vibrations et de bruit solidien ont été effectués sans la prise en compte des joints divers, appareils de voie et différentes vitesses de circulation.

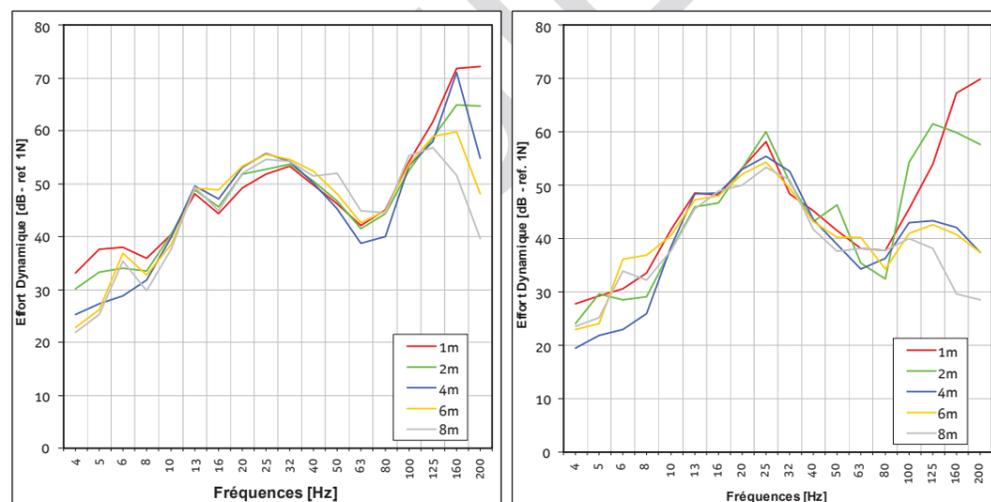


Figure 16 : Efforts dynamiques mesurés à différentes distances de la voie : gauche : Direction Porte d'Ivry, droite : Direction Porte de Choisy.

9. Etat vibratoire actuel

9.1 Description

Pour chacune des sections présentées dans les paragraphes précédents, l'état vibratoire initial a été mesuré. Cette mesure permet de connaître les niveaux d'accélération et de vitesse devant la structure du bâtiment émis par les VL, les PL, et autobus.

9.2 Méthode de mesure

Les niveaux d'accélération ont été mesurés à l'aide de trois accéléromètres positionnés selon les trois axes (x, y, et z) placés au pied de chacun des bâtiments étudiés. Les accélérations ont été enregistrées selon ces trois axes pendant 15 à 20 minutes suivant la fréquentation de la voie routière à proximité. Pendant ce laps de temps, les passages de véhicules ont été codés et isolés du reste des événements (passages de piétons, poussettes, ...). L'accélération a ensuite été intégrée en vitesse (m/s) et analysée en tant que niveaux équivalents sur une période de 125ms.

Les traitements ont été réalisés à l'aide du logiciel dBFa v4.9 de la société 01dB-Métravib, ainsi que par l'intermédiaire du logiciel Scilab version 5.3.1. Seuls les niveaux les plus importants ont été sauvegardés et tracés.

9.3 Résultats

Le Tableau 3 présente le niveau équivalent global (trois axes) mesuré lors du passage de bus ou de camions à proximité des bâtiments. Les évolutions temporelles, ainsi que les contenus fréquentiels relatifs aux niveaux des diverses sources sont présentés en annexe 1.

Point	Type de source	dB [5x10-8 m/s]	Point	Type de source	dB [5x10-8 m/s]
1	Bus 105	70,7	7	Camion	75,5
	Bus 105	59,7		Bus 322	77,1
	Bus 105	57,3		Camion frigorifique	77,5
2	Bus 105	85,1	8	Voiture	73,3
	Bus 105	86,9		Voitures	76,0
	Bus 105	81,5		Voitures	74,0
3	Bus 105	74,0	9	Camionnette	81,1
	Camion	75,0		Camionnette	73,8
4	Bus 105	81,3	10	Voitures	49,0
	Camion	80,4		Camion	51,0
	Bus 105 articulé	84,3		Camion	49,9
5	Camion	78,8	11	Voitures	71,6
	Camion	74,8		12	Voitures
6	Camion	81,2	Bus 318		77,3
	Bus 318	77,3	Bus 322 + PL		77,0
	Bus 322 + PL	77,0	Camion	74,0	

Tableau 3 : Niveaux de vitesse vibratoires (m/s) enregistrés à proximité des divers bâtiments.

A titre d'exemple, la Figure 7 représente les niveaux de vitesse mesurés au point 7 pour le passage d'un Bus 322 et pour le passage d'un camion. Dans ce cas, le niveau le plus important par rapport à la structure du bâtiment est celui du bus.

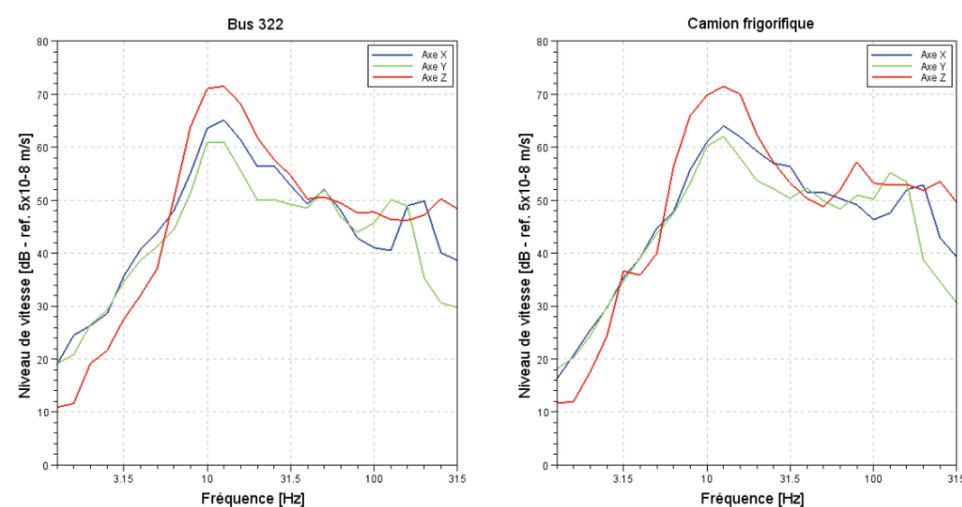


Figure 17 : Exemple de deux spectres de niveaux de vitesse vibratoire mesurés au point n°7.

10. Prédiction des vibrations

10.1 Description de la méthode utilisée

10.1.1 Méthodologie générale

La méthode de calcul utilisée pour réaliser l'analyse vibratoire prédictive est présentée sur la Figure 18. Pour réaliser cette étude d'impact, il est donc nécessaire de caractériser :

- les efforts dynamiques transmis dans le sol par les tramways,
- le transfert des vibrations dans le sol par des mesures vibratoires réalisées à différentes distances de la future source,
- le transfert des vibrations entre sol et fondations,
- le transfert des vibrations dans la structure des bâtiments,
- le rayonnement acoustique dans les locaux d'habitation.

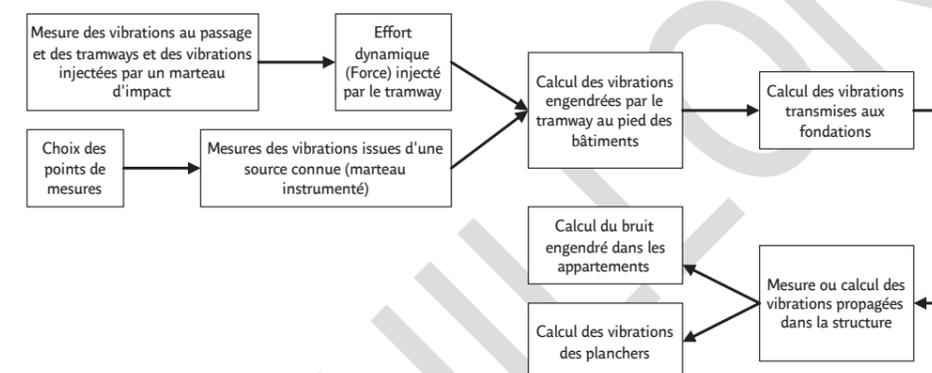


Figure 18 : Présentation de la méthode utilisée pour réaliser l'analyse vibratoire prédictive.

10.1.2 Effort dynamique injecté par le tramway dans le sol

Les efforts dynamiques injectés par le tramway dans le sol ont été présentés au chapitre 8. Pour les adapter au contexte de chaque point de mesure, il est nécessaire de les corriger en tenant compte :

- de la vitesse de circulation du tramway (ici toujours prise égale à 40km/h),
- de la présence ou non d'un appareil de voie. Il est usuel de considérer, dans ce cas, que l'effort dynamique augmente de 10dB dans chacune des bandes fréquentielles.

10.1.3 Pose de voie sur dalle flottante

La meilleure solution pour limiter les niveaux vibratoires est d'agir au plus près de la source vibratoire. L'implantation de poses de voie anti-vibratiles est donc une bonne solution pour réduire les vibrations. En terme de limitation de la transmission des vibrations, deux types de poses de voies sont couramment employés en alternative à la pose standard :

- Pose « -10dB » : pose avec semelles résilientes améliorées entre les rails et les traverses ou sous les traverses. La pose de semelles optimisées limite la transmission au dessus d'environ 63Hz d'une valeur d'environ -10dB. Les atténuations utilisées dans de rapport sont issues de la littérature et ne sont utilisées que pour avoir un ordre d'idée de l'atténuation qu'il est possible d'attendre d'une telle mesure de protection.
- Pose « -20dB » : pose sur dalle flottante. Ce système consiste à faire rouler le tramway sur une petite dalle enchâssée dans la dalle générale mais découplée grâce à l'implantation, à l'interface, de

matériaux résilients limitant la transmission des vibrations. Ce type de pose de voie est efficace pour limiter les vibrations à plus basses fréquence, au dessus de 25Hz, d'une valeur globale d'environ -20 dB. Ce principe peut être réalisé pour toute la voie ou pour chaque rangée de blochets si des traverses bi-blocs sont utilisées. On obtient alors, dans ce second cas, deux petites dalles flottantes sous chaque rail. L'atténuation sera moins efficace à 25Hz et se fera plutôt au dessus de 30Hz. Le prix d'une pose de voie de type -20dB sur dalle flottante est environ deux fois plus cher qu'une pose de voie classique. Le prix d'une pose de voie de type -10dB avec des semelles résilientes de rail améliorées est environ une fois et demie plus cher qu'une pose de voie classique. Pour information, les pertes par insertion de la pose « dalle flottante » utilisées dans la suite du rapport sont présentées sur la Figure 19.

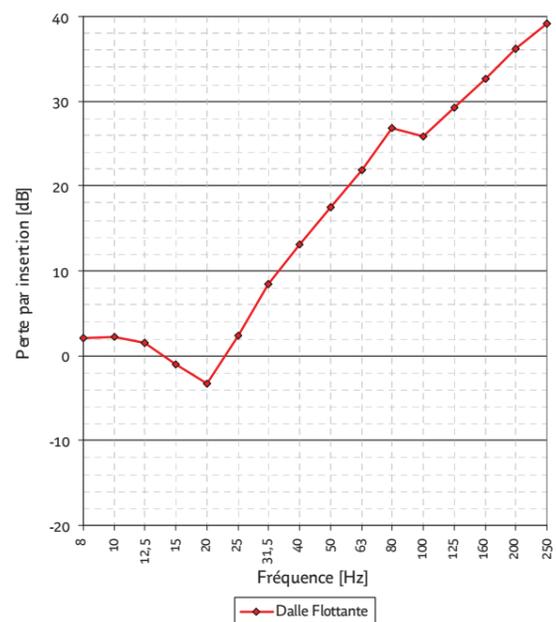


Figure 19 : Pertes par insertion d'une dalle flottante.

Le principe de la pose de voie sur dalle flottante est présenté sur la Figure 20.

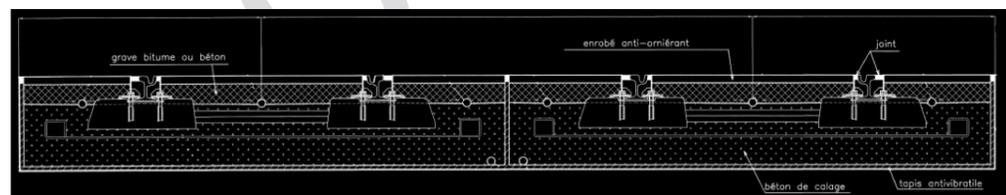


Figure 20 : Représentation schématique d'une pose de voie sur dalle flottante.

10.1.4 Transmission des vibrations dans le sol

Entre la voie de tramway et les bâtiments, les vibrations se propagent dans le sol. En milieu urbain, la propagation des vibrations dans le sol est extrêmement complexe à modéliser et dépend à la fois de la présence de réseaux (égouts, télécoms, gaz, électricité), mais aussi du type de sol et de sa stratification (changement des propriétés du sol en fonction de la profondeur). Afin d'analyser correctement la décroissance des vibrations en fonction de la distance, la méthode utilisée est la suivante (Figure 21) :

- excitation du sol à l'endroit du passage de la future ligne de tramway par un marteau instrumenté (enregistrement de la force injectée),
- mesure des vibrations à différentes distances de l'excitation et sur le seuil du bâtiment.

La mobilité du sol $M_{ptx/sol}$ aux différents points du sol peut être calculée par l'expression :

$$M_{ptx/sol} = \frac{acc_x}{F_{sol}}$$

- où
- $M_{ptx/sol}$: mobilité calculée au point x pour une excitation sur le sol,
 - acc_x : accélération mesurée au point x,
 - F_{sol} : force injectée sur le sol.

Une fois que les mobilités $M_{ptx/sol}$ ont été mesurées, il est possible de prédire les niveaux vibratoires du sol après construction de la voie en s'aidant des efforts dynamiques calculés au paragraphe 8.2.

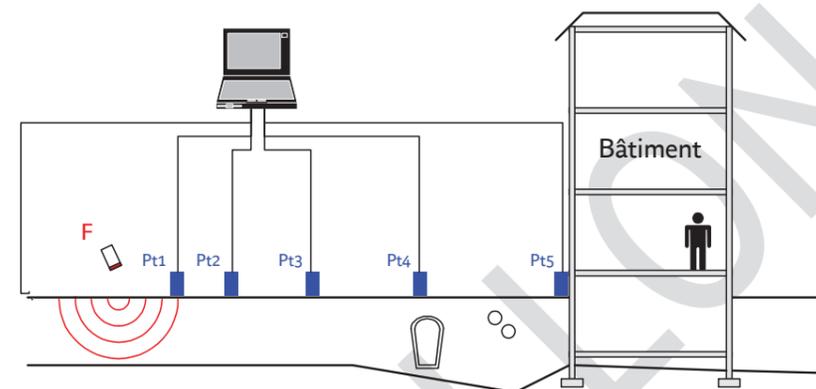


Figure 21 : Méthodologie de mesure des mobilités en chaque point.

Dans le cadre de ce rapport d'étude, le matériel utilisé pour ces mesures est celui décrit dans le Tableau 2.

10.1.5 Transfert vibratoire entre le sol et la fondation

Le niveau vibratoire transmis entre le sol et la fondation est issu de l'ouvrage de Saurenmann & Al.⁵. Bien que cette courbe convienne à des immeubles résidentiels de 1 à 2 étages, nous avons appliqué ce couplage pour tous les points même pour les bâtiments collectifs. Ainsi, une hypothèse conservatrice est réalisée.

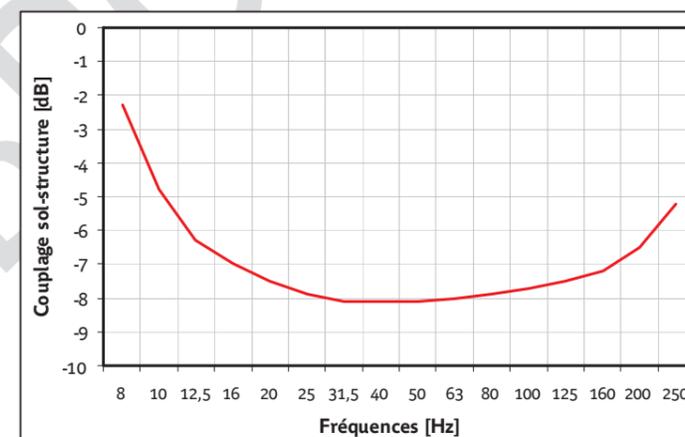


Figure 22 : Atténuation du couplage sol-structure d'après Saurenmann & Al.⁵.

⁵ Handbook of urban rail noise and vibration control, February 1982, Saurenman H.J., Nelson J.T., Wilson G.P.

10.1.6 Propagation dans la structure du bâtiment

La propagation dans la structure du bâtiment peut être effectuée par l'intermédiaire d'un code de calcul à la RATP développé en interne dans l'Entité Acoustique et Vibrations appelé **MORSE (Modèle Ondes éneRgétique Structure)**^{6,7} qui est basé à la fois sur une approche par ondes et sur une approche énergétique (Figure 23). Il présente un temps de calcul instantané (inversion d'une matrice comportant peu d'éléments) et des résultats comparables à ceux obtenus face à des modélisations plus complexes⁷. Cependant, ce code ne peut être utilisé que pour calculer l'atténuation d'un étage à un autre et ne peut pas rendre compte de la propagation dans la profondeur d'un immeuble.

Les détails mathématiques sur lesquels ce code est fondé ne seront pas présentés dans ce rapport, mais il est possible de préciser que deux types de modélisations sont réalisés. La première est la propagation dans une série de plaques et la seconde est la propagation dans une série de poutres. La propagation des vibrations dans les murs ou dans les colonnes est réalisée par une méthode par ondes et le transfert d'énergie dans les planchers est modélisé par une approche énergétique.

Cette approche mixte permet de prendre en compte l'existence d'ondes stationnaires dans la structure lorsque le rapport entre la hauteur de l'immeuble et la longueur d'onde d'intérêt diminue.

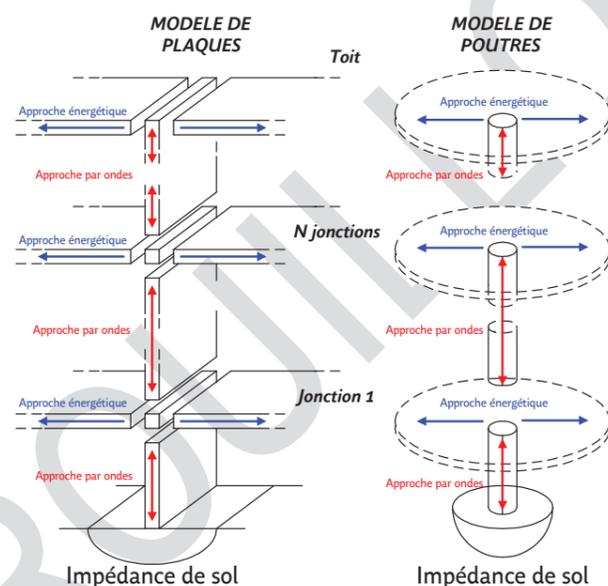


Figure 23 : Représentation schématique du modèle de calcul utilisé.

Pour chacun des points de mesures, les deux approches ont été testées (plaques et poutres), et la valeur maximale de la vitesse vibratoire a été conservée pour tous les étages de façon à prendre en compte une hypothèse conservatrice.

Pour les points n° 2, 3, 4, 5, 8 et 11, les propagations vibratoires dans la structure ont été mesurées. Pour cela, la structure du bâtiment a été excitée à l'aide d'un marteau d'impact en vertical F_v (injectée dans le sol à proximité de la structure) et en horizontale F_h (injectée au bas du mur porteur) (Figure 24). Cette opération a été répétée pour le rez-de-chaussée et pour le premier étage. Ces mesures permettent de calculer l'atténuation vibratoire de la structure porteuse sur un étage. Pour les bâtiments comprenant plusieurs étages, il a suffi de répercuter ces mesures sur la totalité de la hauteur.

⁶ G. Coquel & C. Fillol - Evaluation et modélisation de la propagation vibratoire dans plusieurs immeubles d'habitation – Cas particulier du remplacement d'un appareil de voie. *Acoustique et Technique n°64 spécial vibrations dans les bâtiments*, 2011

⁷ Coquel, G. - Propagation et réémission du bruit solarien d'origine ferroviaire dans les bâtiments. Application aux bâtiments riverains. Thèse de doctorat. *Université de Paris Est*, 2009

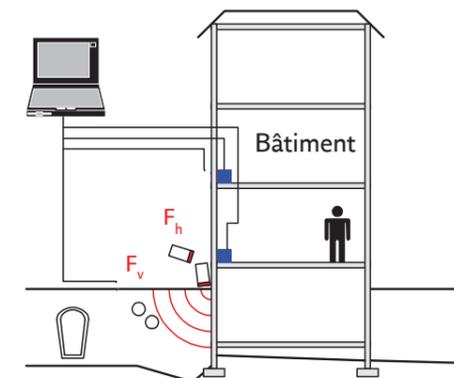


Figure 24 : Schéma de la mesure de la décroissance vibratoire dans la structure.

Il est également possible de calculer la propagation vibratoire dans la structure des bâtiments à l'aide de la méthode de Saurenman⁵. Cette méthode prend en compte une fonction de transfert commune « bâtiment et amplification par les planchers » qui est présentée sur la Figure 25.

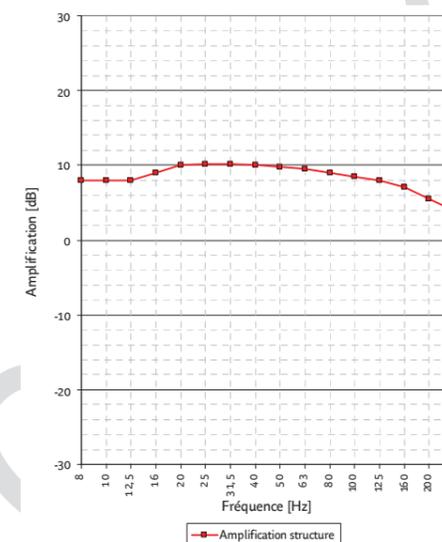


Figure 25 : Amplification des vibrations par la structure des bâtiments (structure et planchers).

Une fois la vitesse des planchers (référéncée à 5×10^{-8} m/s) connue, il est possible de passer directement à la pression acoustique en dB (référéncée à 2×10^{-5} Pa) en appliquant l'opération :

$$L_p = L_v + 6,$$

où L_p est le niveau de pression acoustique en dB,

L_v est le niveau de vitesse vibratoire en dB.

Cette méthode ne permet pas de prendre en compte les coïncidences de modes qui peuvent apparaître aux basses fréquences et qui engendrent des augmentations conséquentes de la pression acoustique.

10.1.7 Rayonnement acoustique dans les locaux

En réalisant un calcul MORSE, le niveau de pression acoustique dans la pièce peut être obtenu en utilisant des facteurs de rayonnement « modaux ». Contrairement à l'approche « Saurenman », ces facteurs de rayonnement permettent de relier la vitesse vibratoire moyenne des planchers à la pression moyenne dans une pièce et prennent en compte des coïncidences fréquentielles qui pourraient intervenir

entre les modes de planchers et les modes de locaux. Leur calcul est basé sur deux approches modales (pour le plancher et pour la pièce) et utilise une somme de forces décorréélées pour le calcul de la vitesse de la plaque.

L'approche utilisée pour les calculer fait l'hypothèse que le champ de pression acoustique dans la pièce n'influe pas sur le comportement vibratoire du plancher, ce qui est valide pour les fréquences caractéristiques du bruit solidien. Le modèle utilisé pour le plancher est un modèle de plaque mince, ce qui est également valide pour la gamme de fréquence du bruit solidien [10 – 250 Hz]. Le schéma de calcul de ces facteurs de rayonnement est donné sur la Figure 26.

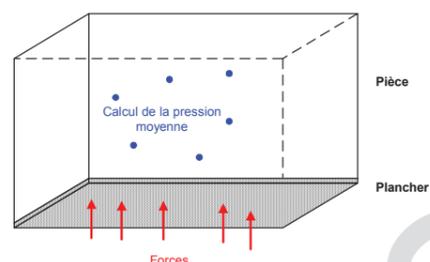


Figure 26 : Schéma des hypothèses de calcul des facteurs de rayonnement.

A partir des facteurs de rayonnement dont l'expression est :

$$\sigma = \frac{\Pi_{rayonnée}}{\rho_0 \times c_0 \times S_v \times \langle v^2 \rangle},$$

où : $\Pi_{rayonnée}$ est la puissance acoustique rayonnée dans la pièce et est directement proportionnelle au temps de réverbération et à la pression acoustique dans la pièce,

ρ_0 est la masse volumique de l'air,

c_0 est la célérité du son dans l'air,

S_v est la surface de la plaque vibrante.

$\langle v^2 \rangle$ est la vitesse quadratique moyenne de la plaque vibrante considérée.

Il est possible de retrouver la pression acoustique moyenne dans les locaux d'habitation (localisée dans le calcul de la puissance acoustique rayonnée).

10.2 Résultats vibratoires

Les niveaux vibratoires prédits dans les immeubles sont comparés dans le paragraphe 10.2.1 aux niveaux limites de la réglementation permettant d'éviter les dommages sur les bâtiments. Les niveaux vibratoires prédits dans le sol depuis le lieu de passage du tramway jusqu'au bâtiment, ainsi que les niveaux vibratoires prédits dans l'immeuble sont présentés dans les paragraphes 10.2.2 à 10.2.13.

Concernant ces derniers, plusieurs méthodes de calcul sont utilisées :

- la méthode appelée « Calcul ». Il s'agit d'un calcul MORSE appliqué sur les vibrations au pied du bâtiment et sur le bâtiment du point considéré (nombre d'étage du bâtiment respecté) avec les hypothèses « murs porteurs » et « colonnes porteuses » prises en compte,
- les méthodes appelées « Mesure Exc. Verticale » ou « Mesure Exc. Horizontale ». Il s'agit de l'application des fonctions de transfert mesurées sur le bâtiment considéré et appliquées sur les vibrations calculées au pied de bâtiment,
- la méthode appelée « Calcul Saurenman » qui utilise la fonction de transfert bâtiment présentée sur la Figure 25 pour calculer les vibrations transmises dans la structure.

10.2.1 Dommages à la structure des bâtiments

La Figure 27 présente les niveaux de vitesse vibratoires (en m/s) estimés dans les immeubles (spectres de couleur noire) comparés aux limites inférieures du début d'apparition de dégâts sur les structures. Elle montre bien que les niveaux vibratoires générés par les tramways ne pourront pas engendrer de dégâts sur la structure des bâtiments se trouvant à proximité puisqu'il existe un rapport de 15 entre les deux valeurs.

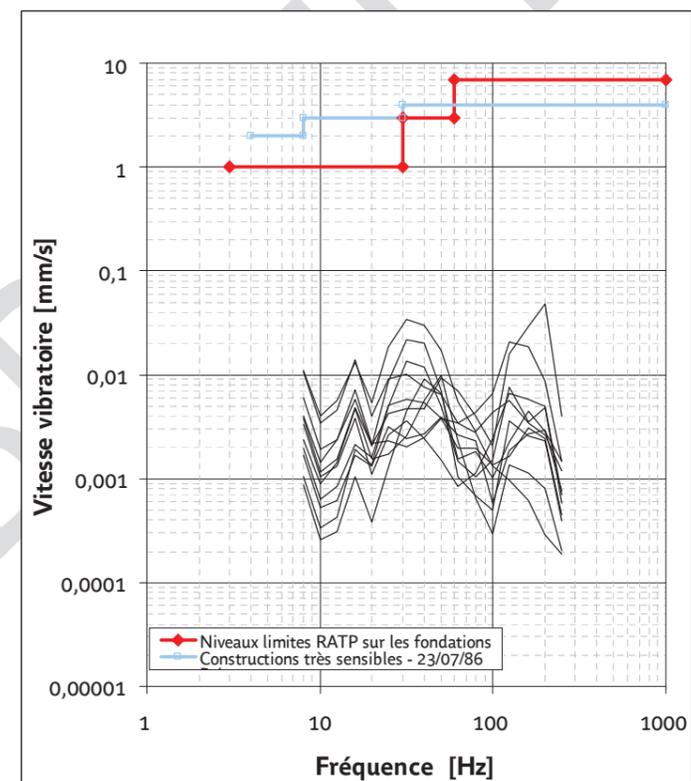


Figure 27 : Niveaux vibratoires, en mm/s, relevés au droit de tous les points de mesures comparés aux niveaux limites de dégâts sur les structures.

10.2.2 Point 1 – 89, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec

Les mesures vibratoires dans le sol présentent en ce point une singularité au niveau du bâtiment qui a tendance à amplifier les vibrations (Figure 28, gauche). En considérant que cette anomalie n'est due qu'à un problème intervenu pendant la campagne de mesure (mesure à proximité d'un pieux), les vibrations à 4m ont été choisies comme étant les vibrations entrant dans le bâtiment (hypothèse défavorable). La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 44,3dB.

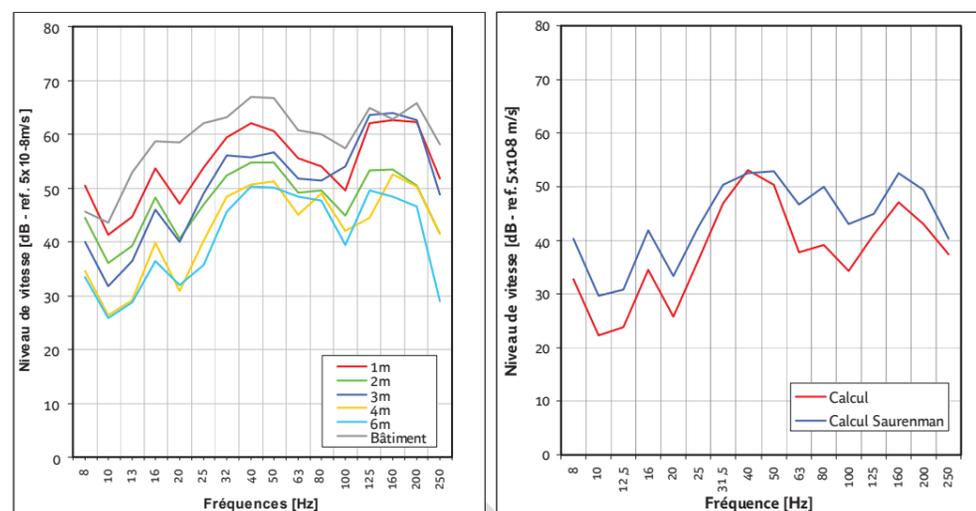


Figure 28 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.3 Point 2 – 65, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec

Ces mesures présentent toute une amplification aux hautes fréquences. Cette amplification peut être due à la présence de singularités dans le sol qui favorise le passage des fréquences élevées. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 52,3dB.

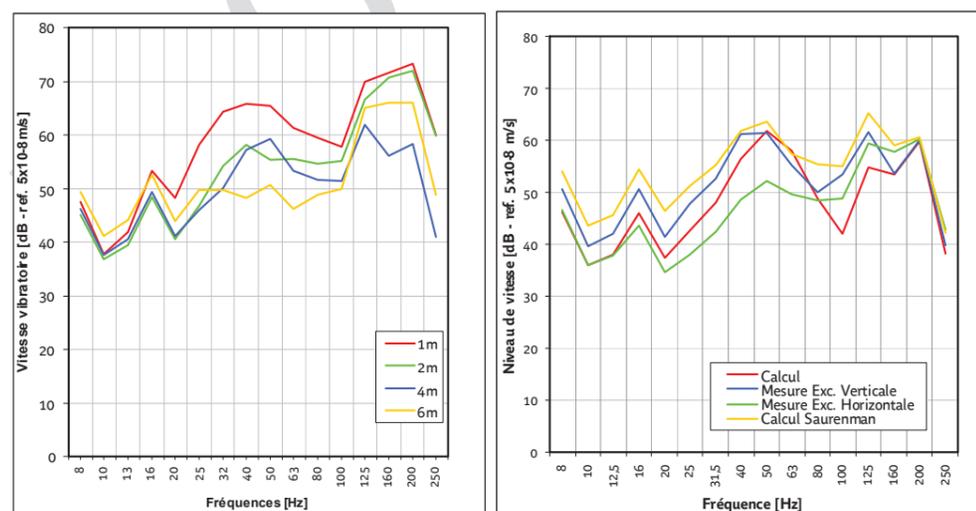


Figure 29 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.4 Point 3 – n°17, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec

Ces mesures présentent une réponse plate sans amplification spécifique aux fréquences du bruit solide. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 53,8dB.

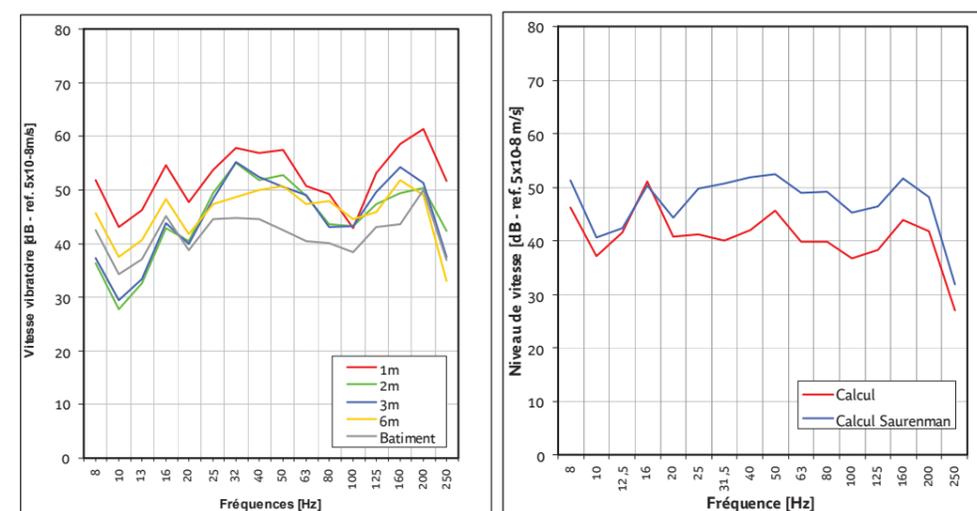


Figure 30 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.5 Point 4 – Cinéma le Trianon

Cette mesure présente une amplification spécifique dans la gamme de fréquence 20 – 50Hz qui doit correspondre à la réponse du cinéma. Cette amplification pourrait être très néfaste pour la qualité acoustique de la salle et gêner la diffusion des œuvres cinématographiques. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 56,5dB.

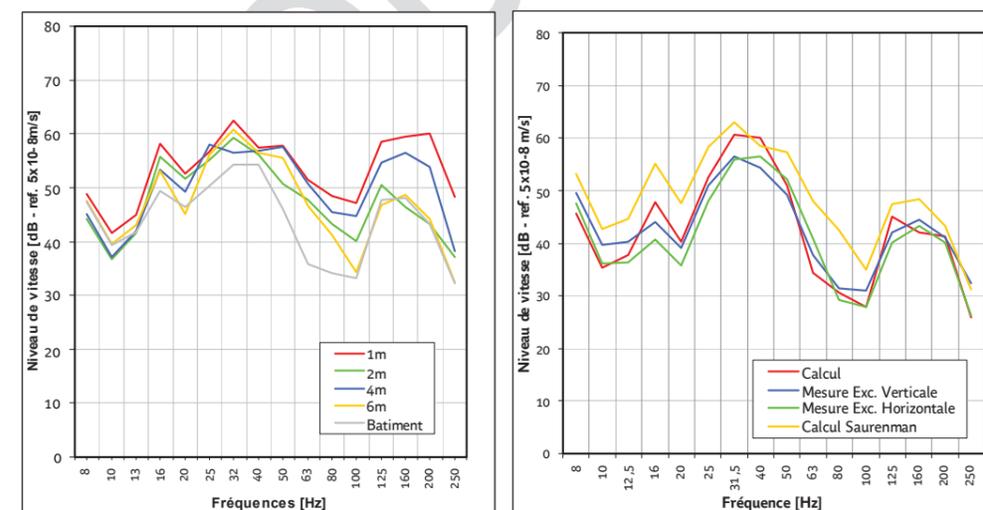


Figure 31 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.6 Point 5 – n°26, Boulevard Henri Barbusse

La propagation des vibrations à grande distance au point 5 est fortement atténuée (8m et bâtiment). Ces points étant situés sur l'emprise du bâtiment, les vibrations d'entrée sur la fondation ont été prises égales à celles mesurées à 6m. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 46,2dB.

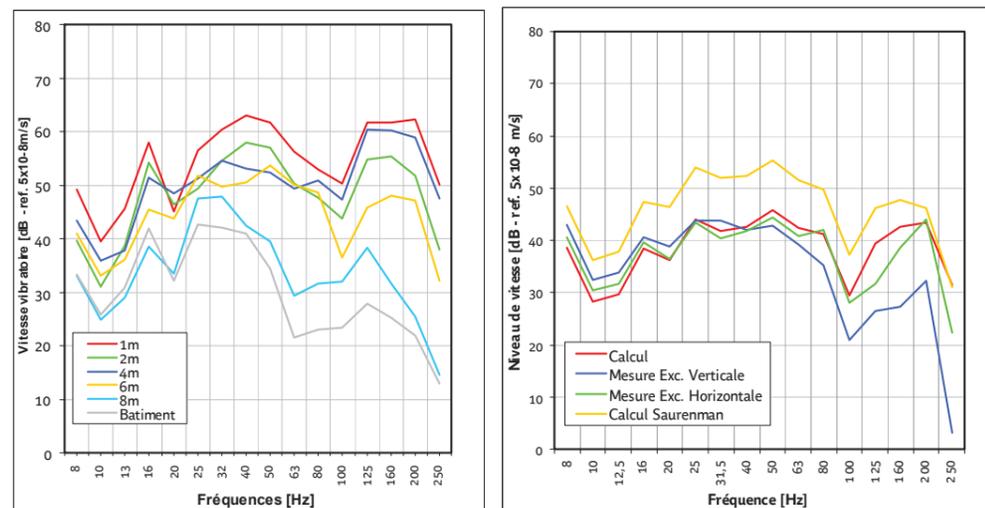


Figure 32 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.7 Point 6 - Ecole Jean Charcot boulevard Henri Barbusse

Comme pour le point 2, les hautes fréquences sont favorisées en ce point. La raison doit être identique (irrégularités dans le sol), le sol ne comportant pas d'irrégularités visibles. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 49,6dB.

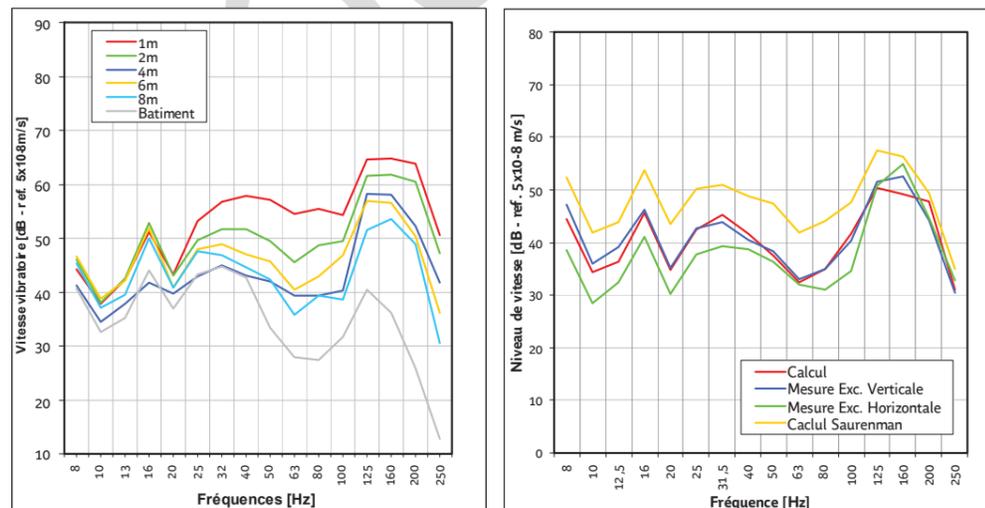


Figure 33 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.8 Point 7 – n°122, Boulevard Henri Barbusse

Cette mesure présente une réponse plate et une amplification aux hautes fréquences. Ce type de fréquence sera réduite lors du calcul du rayonnement acoustique. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 60,4dB.

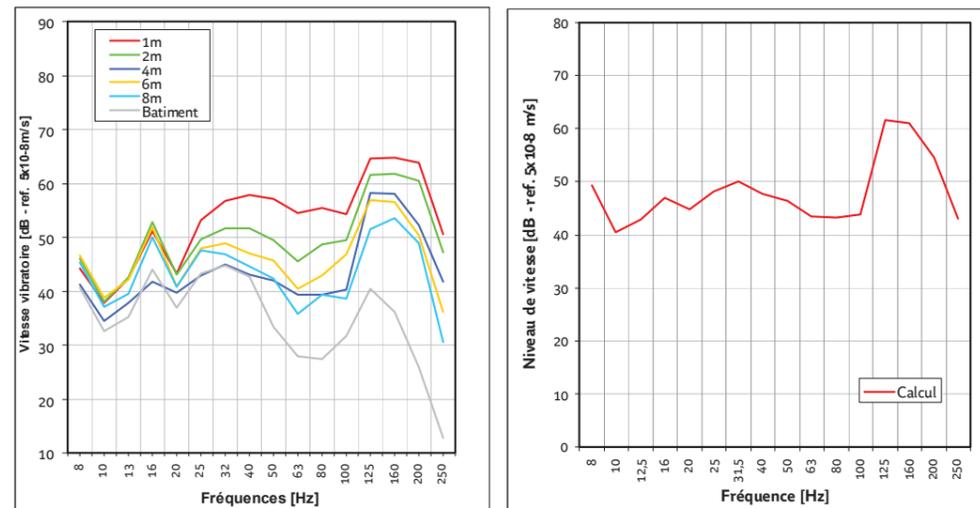


Figure 34 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.9 Point 8 – n°16, rue du docteur Roger Brandon à Montreuil

A cet emplacement, les vibrations ne subissent presque pas d'atténuation en fonction de la distance. Par conséquent, les niveaux au pied de bâtiment sont très importants. De plus, comme pour le point 4, il existe une gamme de fréquence de 20 à 63Hz favorable à la transmission des vibrations dans le sol. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 63dB.

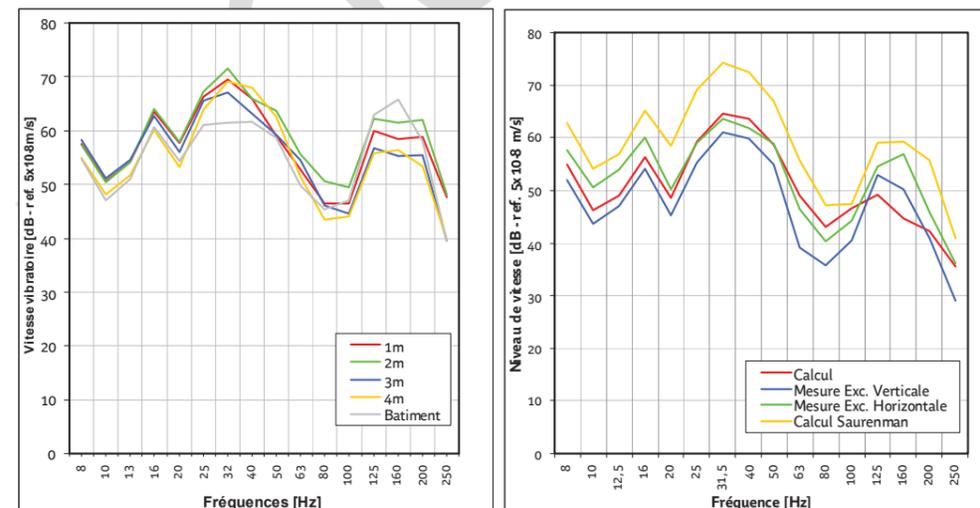


Figure 35 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.10 Point 9 – n°9, rue Didier Dorat à Montreuil

Pour ce point, l'immeuble de logements se trouve assez éloigné de la future plateforme. Par conséquent, les vibrations sont correctement atténuées avant d'impacter la structure. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 41,8dB.

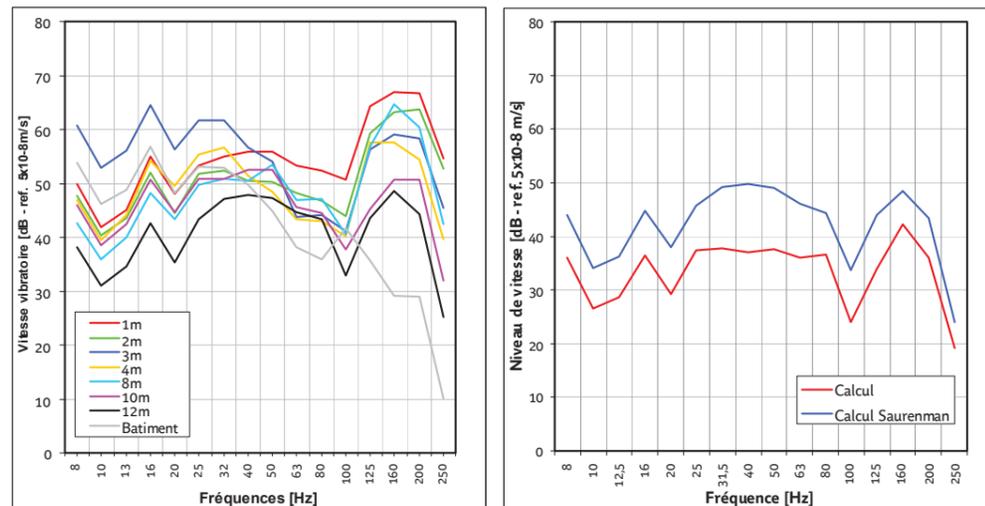


Figure 36 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.11 Point 10 – n°8, rue de Sacy à Montreuil

Ce point présente deux plages de fréquence favorables à la transmission des vibrations. La première gamme de fréquence est située entre 20 à 63Hz et la seconde entre 100 et 250Hz. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 51,5dB.

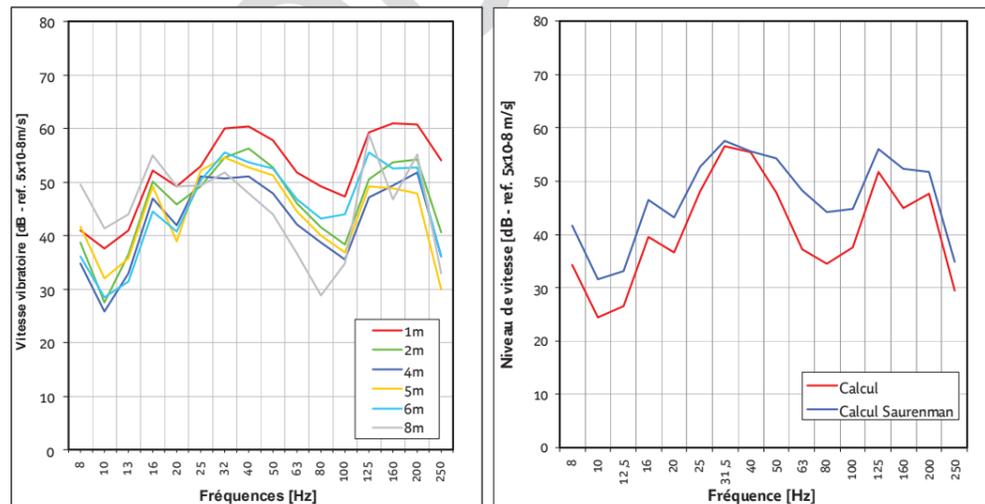


Figure 37 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.12 Point 11 – n°38, rue de la côte du nord à Montreuil

Ce point présente une amplification dans le sol aux hautes fréquences qui n'est pas visible lorsque l'on s'intéresse aux vibrations transmises dans la structure du bâtiment. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 49,5dB.

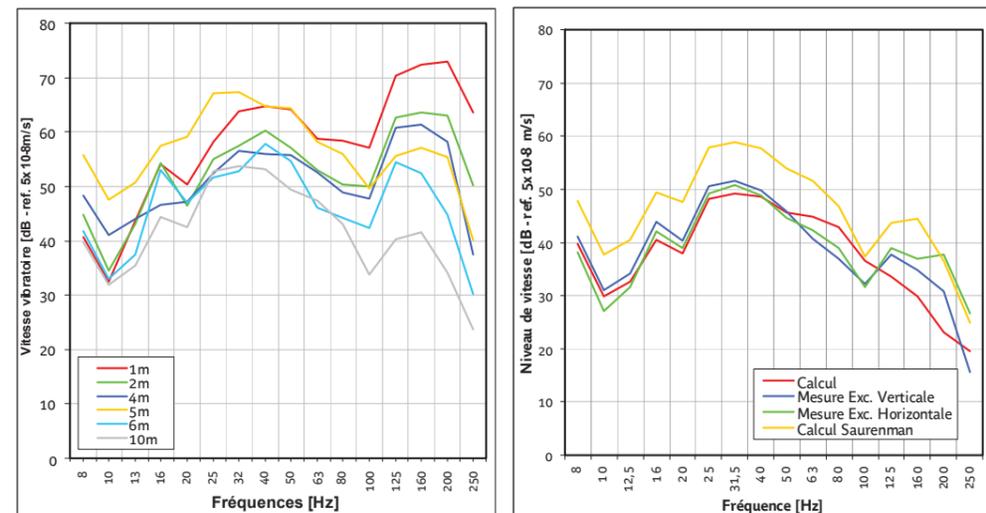


Figure 38 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.13 Point 12 - Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny

Pour ce point, l'atténuation des vibrations n'est quasiment pas visible en fonction de la distance. Les niveaux vibratoires calculés dans la structure du bâtiment seront donc importants. La valeur globale du signal pour ce point sans pose sur dalle flottante est de 50,5dB.

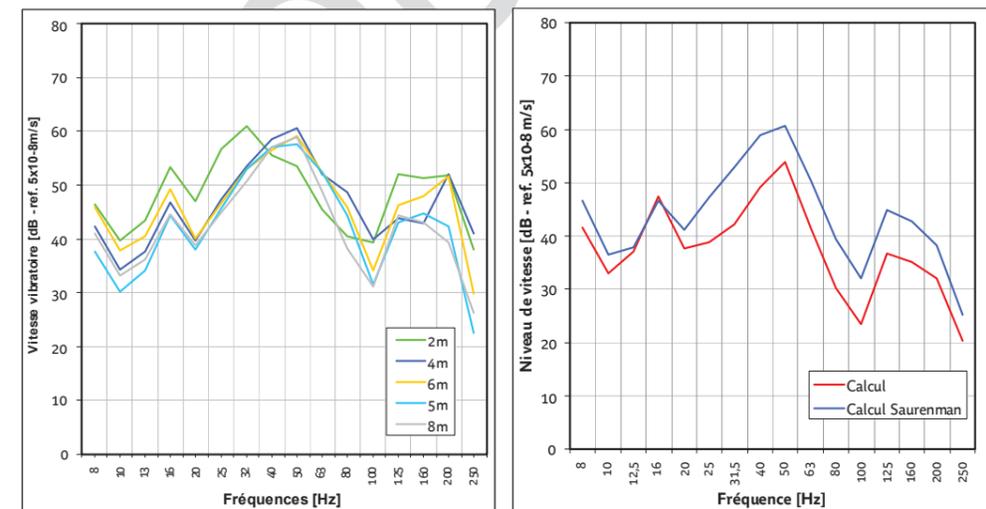


Figure 39 : Gauche : Fonctions de transfert mesurées sur site. Droite : Niveaux de vitesse vibratoire, en dB, prédits dans l'immeuble.

10.2.14 Commentaire

Les courbes présentées dans les paragraphes 10.2.2 à 10.2.13 montrent que les vibrations prédites par le calcul MORSE sont cohérentes avec les vibrations calculées en utilisant les fonctions de transfert mesurées dans le bâtiment (méthode « Saurenman »).

Certaines mesures de propagation dans le sol montrent des atténuations plus faibles aux hautes fréquences. Pour d'autres, une nette atténuation a été mesurée lors de la mesure à proximité du bâtiment. Dans tous les cas, le niveau le plus probable a été pris en compte et une mesure conservatoire a été appliquée de façon à ne pas sous-estimer les niveaux vibratoires aux fondations.

10.2.15 Points sensibles

Les points sensibles identifiés par les mesures vibratoires sont les suivants :

- point 1 : en raison de la forte amplification des vibrations enregistrées lors des mesures,
- point 2 : en raison de la proximité de la voie,
- point 4 : en raison de la vocation de la salle de spectacle et des niveaux importants de vibrations prédits aux basses fréquences,
- point 6 : en raison de la vocation du lieu (enseignement) et des niveaux importants dans les bandes de 100 à 200Hz qui peuvent être gênantes,
- point 7 : en raison de la vocation du lieu (restaurant), de la proximité de la voie et des niveaux importants mesurés entre 100Hz et 200Hz,
- point 8 : en raison des niveaux très importants prévus par la méthode « Saurenman »,
- point 11 : en raison du niveau élevé prédit par la méthode « Saurenman ».

Le nombre important de points sensibles de cette étude provient du tracé actuel du prolongement et de sa proximité immédiate avec les logements et les bâtiments à vocation collective.

10.3 Modélisation du bruit solidien

Les spectres acoustiques présentés dans les paragraphes 10.3.1 à 10.3.11 illustrent les niveaux de bruit solidien calculés dans les appartements.

Ces niveaux sont estimés à l'aide de plusieurs méthodes :

- la méthode appelée « Calcul ». Les niveaux de pression acoustique dans la pièce sont calculés à partir des vibrations « Calcul » décrite au paragraphe précédent et des facteurs de rayonnement « modaux »,
- la méthode appelée « Calcul Saurenman ». Les niveaux de pression acoustique dans la pièce sont calculés à partir des vibrations arrivant sur la fondation auxquelles sont appliquées les valeurs de l'amplification dans la structure illustrée sur la Figure 25 au (paragraphe 10.1.6). A partir de ces valeurs, la pression acoustique est estimée en additionnant 6dB au niveau de vitesse référencé à 5×10^{-8} m/s,
- les méthodes appelées « Mesure Exc. Verticale » et « Mesure Exc. Horizontale ». Les niveaux de pression acoustique dans la pièce sont calculés à partir des niveaux de vibrations mesurés dans la structure et à l'aide de facteurs de rayonnement « modaux ».

Pour chacun des points, le niveau acoustique avec une pose classique et le niveau avec une pose antivibratile (-10 ou -20dB selon les cas) sont présentés.

10.3.1 Point 1 – n° 89, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec

Pour ce point, la méthode Saurenman donne des niveaux acoustiques plus importants dans la pièce que la méthode utilisant les facteurs de rayonnement. Sans pose antivibratile, les niveaux acoustiques estimés en ce point risque d'être perçus dans les appartements. Avec la pose antivibratile à -10dB, les deux estimations sont situées sous le bruit de fond et le bruit solidien ne pourra donc pas être perçu dans l'appartement. Le niveau acoustique global avant la pose de la solution antivibratile est de 62,8dB ou de 43,3dB(A) et de 65,5dB ou 38dB(A) après la pose de la solution antivibratile -10dB.

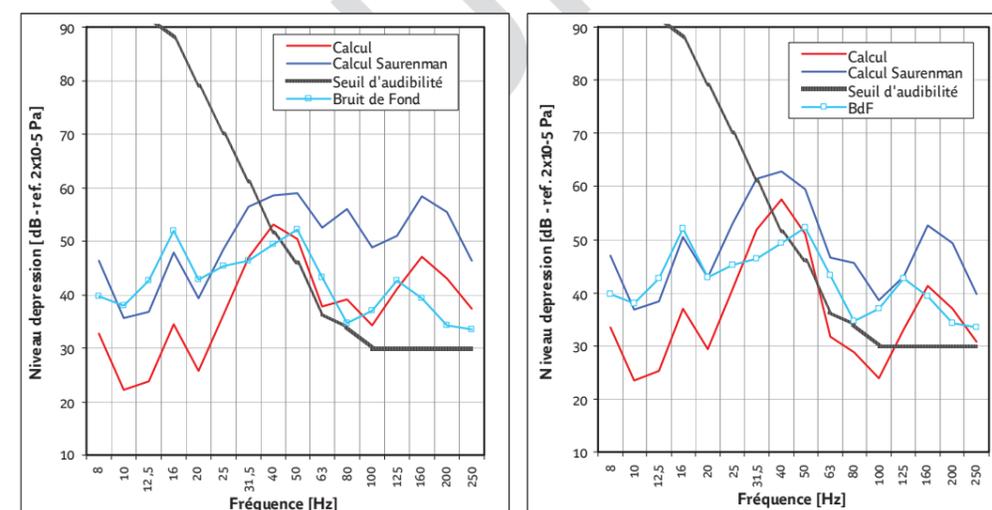


Figure 40 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile -10dB.

10.3.2 Point 2 – n°65, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec

Pour ce point, sans pose à -20dB, tous les calculs et les mesures montrent un dépassement du seuil d'audibilité aux basses fréquences. La pose antivibratile permet dans ce cas de limiter l'impact vibratoire de la ligne en ramenant les niveaux acoustiques quelques dB au-delà du seuil d'audibilité. Ainsi, le niveau acoustique global avant la pose de la solution antivibratile est de 62,8dB ou 43,3dB(A) et de 50,3dB ou de 15,3dB(A) après la pose de la solution antivibratile -20dB.

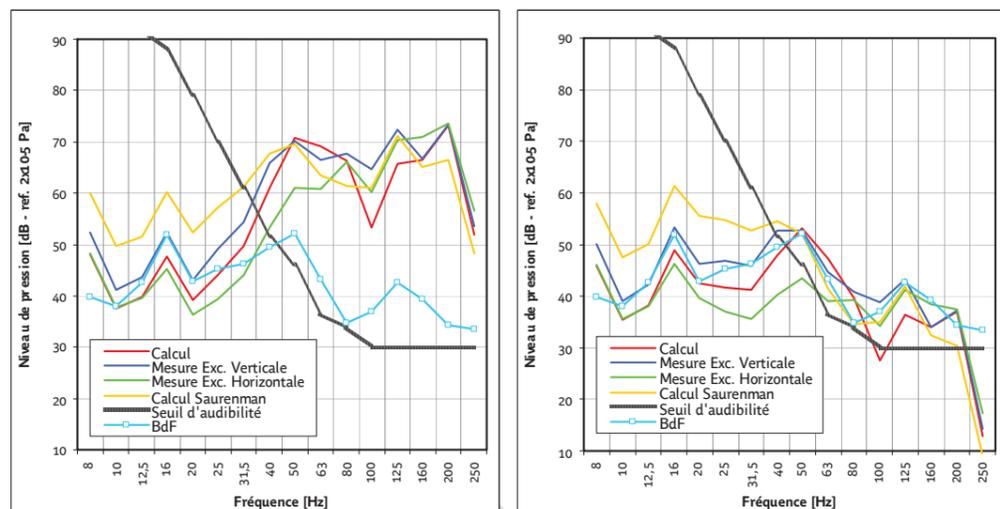


Figure 41 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile sur dalle flottante.

10.3.3 Point 3 – n°17, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec

Pour ce point, les deux calculs présentent des valeurs au-delà du seuil d'audibilité sans pose antivibratile. Une pose de type -10dB permet de diminuer les niveaux aux fréquences les plus élevées. Même si le pic à 80Hz est conservé au-delà du seuil d'audibilité, une diminution de 10dB est constatée pour les fréquences les plus élevées. Pour la majorité du spectre, une atténuation de 10dB permet de limiter le niveau acoustique au bruit de fond mesuré dans l'appartement. Le niveau acoustique global calculé pour ce point est de 72,6dB ou 53,6dB(A) sans mesure antivibratile et de 74,0dB ou de 47,6dB(A) après la pose d'une solution -10dB.

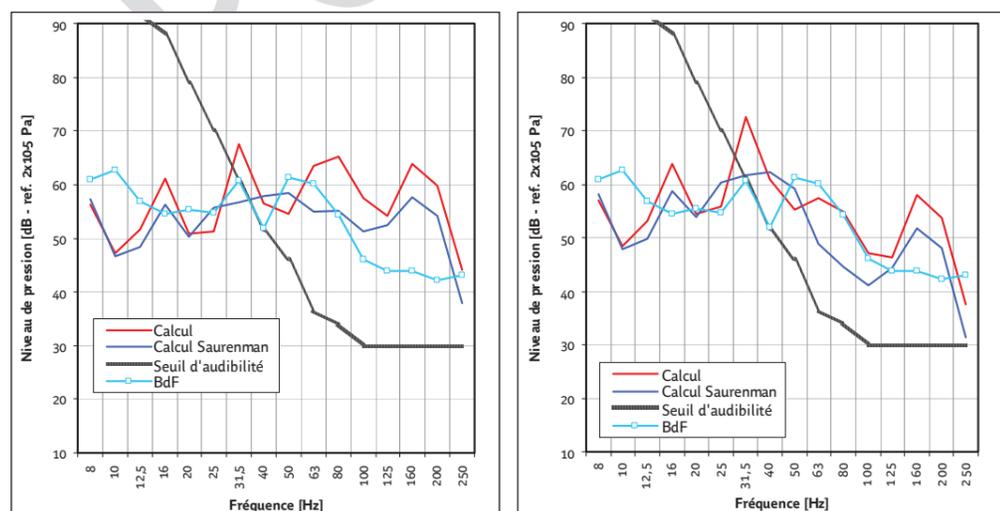


Figure 42 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile sur dalle flottante.

10.3.4 Point 4 – Cinéma le Trianon

Ce point présente un fort risque d'amplification des niveaux acoustiques générés par le tramway. Comme le montre les calculs (Figure 43), même avec une pose de type dalle flottante à -20dB, le niveau acoustique dans la bande de tiers d'octaves de 31,5Hz est supérieur de 5 à 10dB au seuil d'audibilité. Il convient de remarquer ici que ce niveau important est principalement dû à une coïncidence de modes de salle et de plancher qui est modélisée dans le calcul. Le calcul du type Saurenman ne fait pas apparaître ce pic. Le niveau acoustique global calculé pour ce point sans mesure antivibratile est de 83,9dB ou 54,3dB(A) et de 75,3dB ou 36,2dB(A) après la pose d'une solution -20dB.

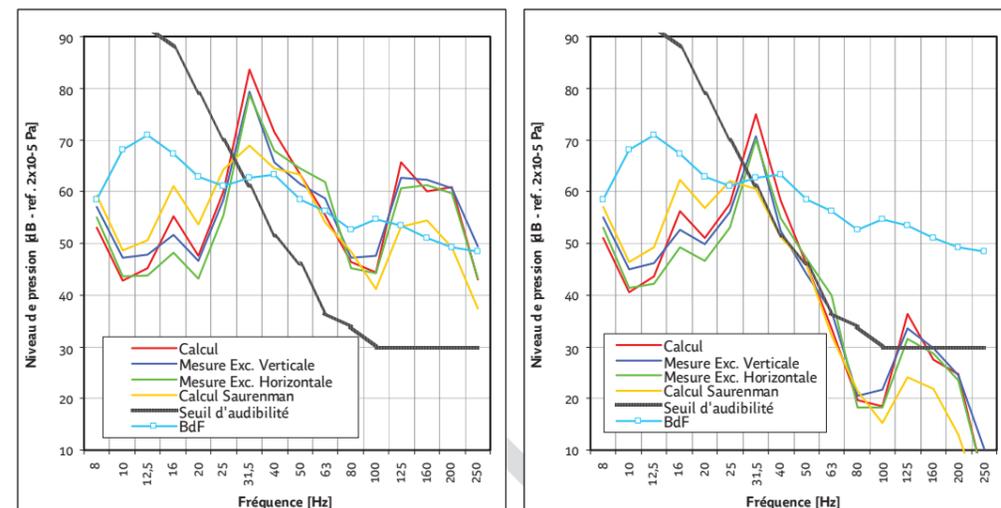


Figure 43 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile sur dalle flottante.

10.3.5 Point 5 – n° 26, Boulevard Henri Barbusse

De même pour le point n°5, le calcul prédit une amplification acoustique qui n'est pas totalement supprimée par une dalle flottante. Cependant, comme pour le point précédent, cette amplification est donnée par le calcul et il est possible que dans la réalité ce mode ne soit pas aussi marqué. Le niveau acoustique global calculé pour ce point sans solution antivibratile est de 76,4dB ou 54,0dB(A) et de 67,8dB ou 28,6dB(A) après la pose d'une solution de type -20dB.

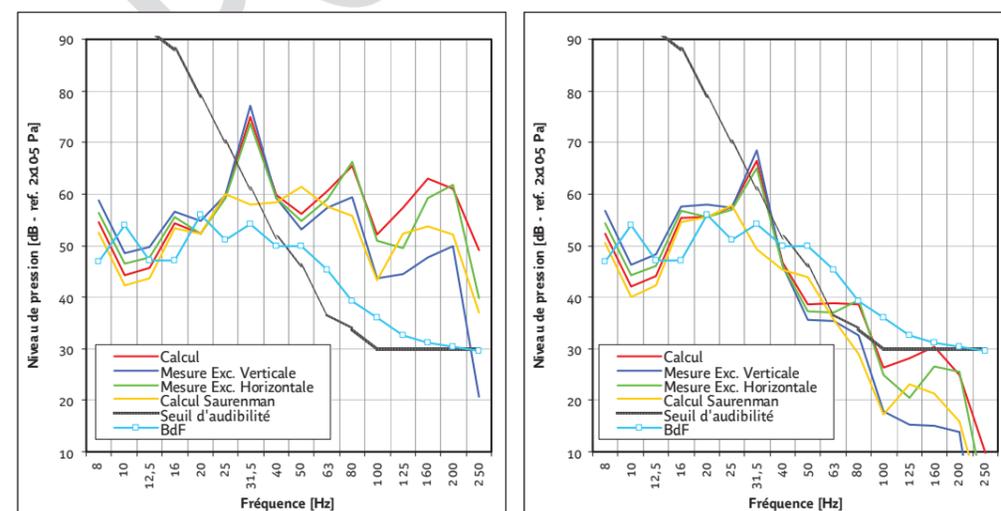


Figure 44 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile sur dalle flottante.

10.3.6 Point 6 - Ecole Jean Charcot boulevard Henri Barbusse

Le point 6 fait apparaître des amplifications par bandes de fréquence. Cependant, il apparaît que la pose d'une dalle flottante diminue les niveaux dans les salles de cours au-delà du seuil d'audibilité. Le niveau acoustique global calculé pour ce point sans solution antivibratile est de 77,5dB ou 62,2dB(A) et de 65,3dB ou 31,1dB(A) après la pose d'une solution de type -20dB.

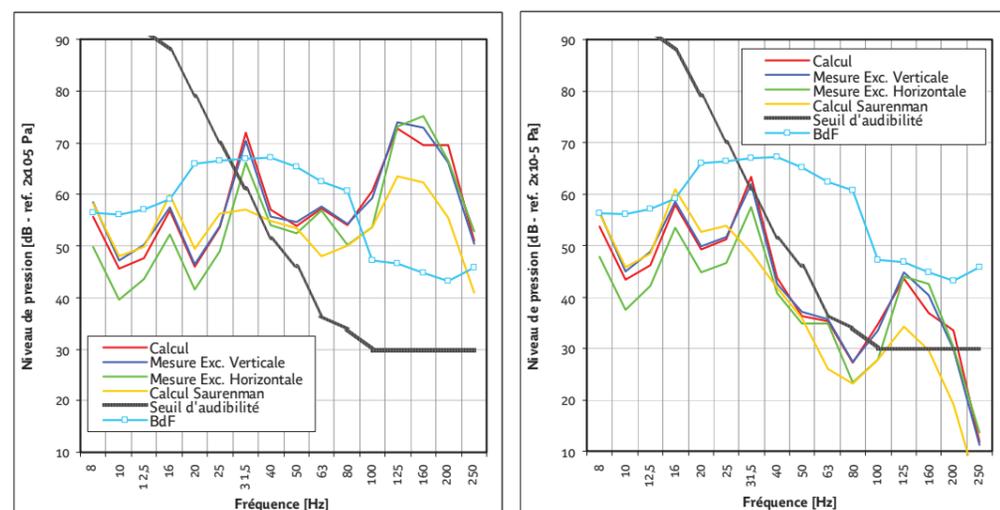


Figure 45 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile sur dalle flottante.

10.3.7 Point 7 – n°122, Boulevard Henri Barbusse

Encore une fois, le calcul par la méthode du facteur de rayonnement prédit une coïncidence fréquentielle. La pose d'une dalle flottante permet de limiter cette apparition d'environ 5dB. De même que pour l'école, les vibrations hautes fréquences seront probablement éliminées dans la réalité par le contact sol/structure. Le niveau acoustique global calculé pour ce point sans solution antivibratile est de 86,3dB ou 70,4dB(A) et de 74,5dB ou 60,4dB(A) après la pose d'une solution de type -20dB.

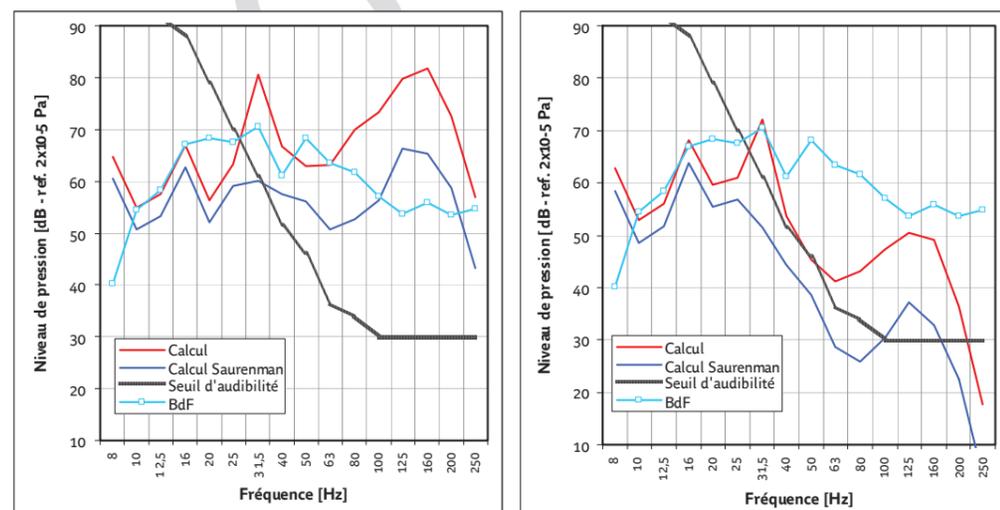


Figure 46 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile sur dalle flottante.

10.3.8 Point 8 – n°16, rue du docteur Roger Brandon à Montreuil

Même si la transmissibilité du sol est importante pour la gamme de fréquence 20-63Hz, les calculs montrent qu'en utilisant une dalle flottante à cet endroit, il est possible de limiter fortement l'apparition de bruit solidien dans le pavillon. Le niveau acoustique global calculé pour ce point sans solution antivibratile est de 77,6dB ou 52,7dB(A) et de 67,6dB ou 29,9dB(A) après la pose d'une solution -20dB.

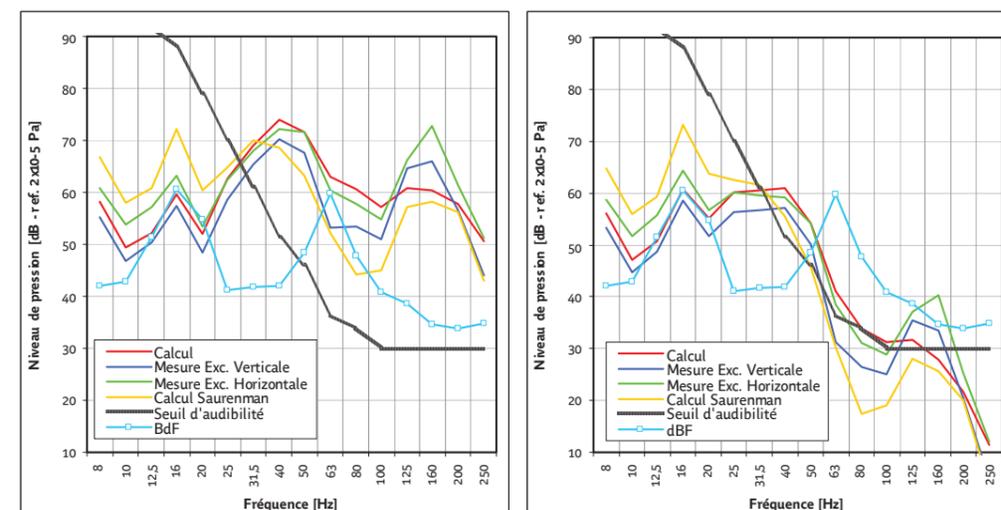


Figure 47 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile sur dalle flottante.

10.3.9 Point 9 – n°9, rue Didier Dorat à Montreuil

Bien que le bâtiment soit éloigné de la voie, les calculs montrent que du bruit solidien pourrait être propagé dans le bâtiment et que celui-ci serait au dessus du seuil d'audibilité. Avec la pose de type -10dB à cet endroit, le bruit solidien dans les moyennes fréquences est fortement atténué. Le niveau acoustique global calculé pour ce point sans solution antivibratile est de 70,3dB ou 53,4dB(A) et de 71,0dB ou 47,5dB(A) après la pose d'une solution de type -10dB.

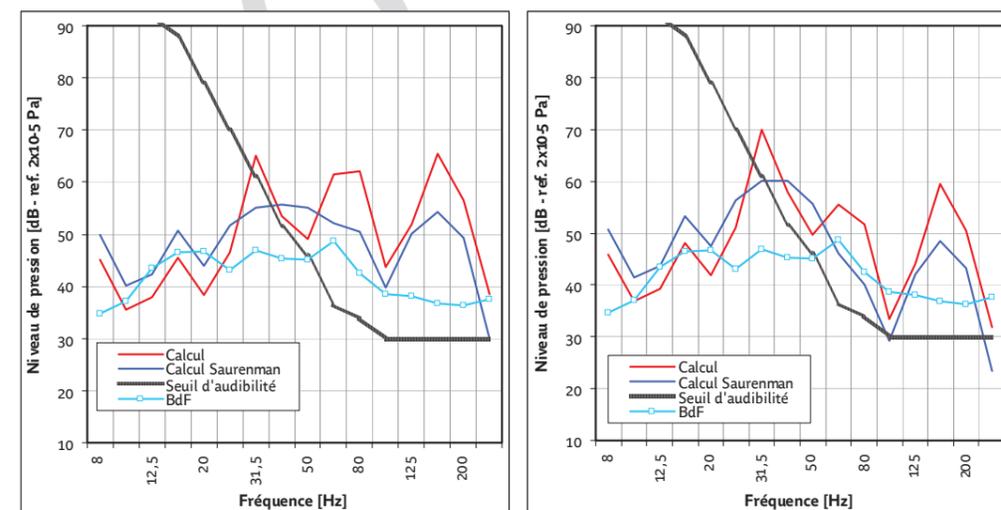


Figure 48 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile sur dalle flottante.

10.3.10 Point 10 – n°8, rue de Sacy à Montreuil

Même en utilisant une pose de type dalle flottante, le calcul MORSE et l'application des facteurs de rayonnement montrent un dépassement de plus de 10dB du seuil d'audibilité. L'amplification constatée sur ce calcul est due probablement à une coïncidence fréquentielle importante et une pose de dalle permettra très probablement de limiter l'apparition du bruit solidien dans les appartements. Le niveau acoustique global calculé pour ce point sans solution antivibratile est de 81,7dB ou de 57,7dB(A) et de 72,1dB ou 34,2dB(A) après la pose d'une solution -20dB.

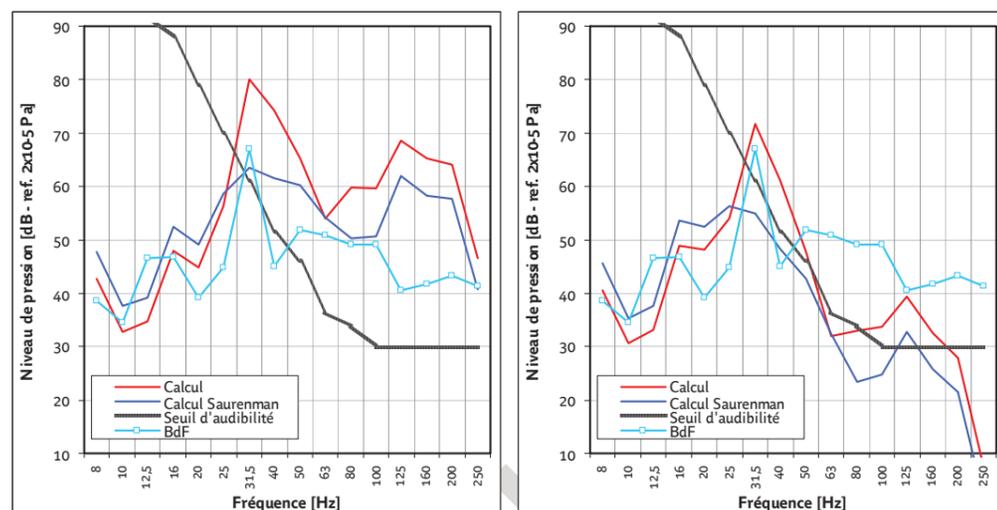


Figure 49 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile sur dalle flottante.

10.3.11 Point 11 – n°38, rue de la côte du nord à Montreuil

Les calculs montrent qu'en ce point, la pose d'une solution de type -10dB permettra de cantonner l'émergence acoustique du tramway au bruit de fond mesuré dans l'appartement aux fréquences les plus élevées. Cependant, le niveau acoustique aux basses fréquences risque d'augmenter du fait de la résonance de la voie. Le niveau acoustique global calculé pour ce point sans solution acoustique est de 65,9dB ou de 45,9dB(A) et de 67,2dB ou 34,7dB(A) après la pose d'une solution de type -10dB.

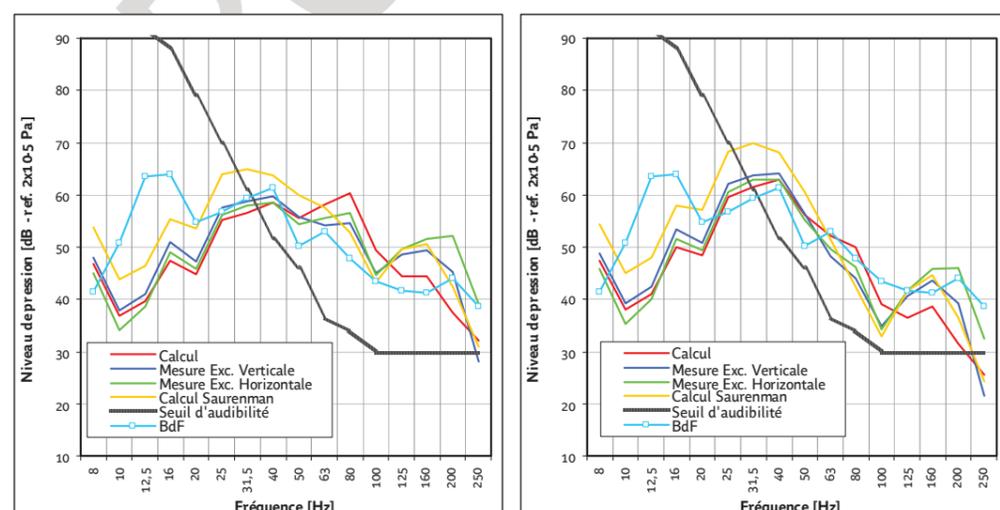


Figure 50 : Niveau de pression acoustique à l'intérieur (bruit solidien) de l'immeuble, en dB et en tiers d'octave. Droite : pose classique ; Gauche : pose antivibratile sur dalle flottante.

10.3.12 Point 12 – Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Fontenay-sous-Bois

Le point 12 n'est pas traité par bande de fréquence puisque les logements qui pourraient y être construits ne sont même pas à l'état de projet. Cependant, le niveau acoustique global pourrait être de 56,6dB ou de 14,2dB(A) en se basant sur un immeuble de 15 étages et en appliquant la méthode de « Saurenman ».

10.4 Tableau récapitulatif

Un résumé des niveaux acoustiques et vibratoires globaux est présenté dans le Tableau 4. Il montre que l'atténuation procurée par les mesures antivibratoires choisies varie de -2,7 à 14,1dB en vitesse vibratoire dans les appartements et de 5,3 à 33,0dB(A) en acoustique à l'intérieur des appartements. Les données présentées sont les données issues de la méthode « Calcul » pour les niveaux acoustique et vibratoires (voir paragraphes précédents). Les spectres, en tiers d'octave, associés à ces valeurs sont illustrés en Annexe 3.

Fréquence	Point 1			Point 2			Point 3			Point 4			Point 5			Point 6		
	Vib	Ac.	Ac.															
Sans atténuation	56,8	62,8	43,3	56,4	77,4	53,2	55,4	72,6	53,6	64,2	83,9	54,3	52,9	76,4	54,0	56,3	77,5	62,2
Atténuation -10dB	59,5	65,5	38,0	-	-	-	57,0	74,0	47,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atténuation -20dB	-	-	-	52,3	57,1	30,2	-	-	-	56,5	75,3	36,2	46,2	67,8	28,6	49,6	65,3	31,1
Différence	-2,7	-2,7	5,3	14,1	20,3	33,0	-1,6	-1,4	6,1	7,7	8,7	18,1	5,7	8,6	25,3	5,7	12,2	31,1

Fréquence	Point 7			Point 8			Point 9			Point 10			Point 11			Point 12		
	Vib	Ac.	Ac.	Vib	Ac.	Ac.	Vib	Ac.	Ac.	Vib	Ac.	Ac.	Vib	Ac.	Ac.	Vib	Ac.	Ac.
Sans atténuation	55,9	86,3	70,4	59,0	77,6	52,7	48,1	70,3	53,4	60,7	81,7	57,7	55,4	65,9	40,9	56,5	62,5	34,5
Atténuation -10dB	-	-	-	-	-	-	48,9	71,0	47,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atténuation -20dB	50,4	74,5	60,4	53,0	67,6	29,9	-	-	-	51,5	72,1	34,2	49,5	56,8	17,8	50,5	56,5	14,2
Différence	5,5	11,8	10,0	6,0	10,1	22,9	-0,8	-0,6	5,9	9,2	9,6	23,5	5,9	9,1	23,0	5,0	5,0	20,3

Tableau 4 : Niveaux globaux acoustiques [dB - ref. 2x10⁻⁵ Pa] et vibratoires [dBv - ref. 5x10⁻⁸ m/s] prédits à l'intérieur des immeubles pour chacun des points de mesure.

Ce tableau montre bien que dans la réalité le gain apporté dans les logements par une pose antivibratile est variable en fonction du terrain, du bâtiment et des propriétés des locaux.

En se basant sur les niveaux acoustiques relevés chez les riverains, ainsi que sur les calculs effectués sur le bruit solidien généré par le tramway, il est possible de déterminer si le bruit solidien prédit dans les appartements dépasse le seuil d'audibilité et si il sera masqué ou non par le bruit de fond régnant chez les riverains. Il est important d'indiquer que ces mesures ont été effectuées en journée avec un trafic routier important et que l'état d'isolation des façades n'a pas été caractérisé. Ces résultats sont présentés dans le Tableau 5.

Point	Atténuation		Audible		Dépassement du bruit de fond	
			Pose classique	Pose antivibratile	Pose classique	Pose antivibratile
1*	10dB	X	Oui	Oui	Oui	Oui légèrement
	20dB					
2	10dB		Oui	Oui	Oui	faiblement
	20dB	X				
3	10dB	X	Oui	Oui	Oui	Oui très légèrement
	20dB					
4	10dB		Oui	Oui (pic)	Oui	Oui
	20dB	X				
5	10dB		Oui	Oui (pic)	Oui	Oui (pic)
	20dB	X				
6	10dB		Oui	Oui	Oui (100/200Hz)	Non
	20dB	X				
7	10dB		Oui	Oui	Oui	Non
	20dB	X				
8	10dB		Oui	Oui (faiblement)	Oui	Oui (faiblement)
	20dB	X				
9	10dB	X	Oui	Oui (faiblement)	Oui	Oui très légèrement
	20dB					
10	10dB		Oui	Oui	Oui	Oui (pic)
	20dB	X				
11	10dB		Oui	Oui	Oui	Non
	20dB	X				
12	10dB		-	-	-	-
	20dB	X				

Tableau 5 : Indications sur le type d'émergence prédite dans les locaux sur le tracé du prolongement du tramway. * : les riverains du point n°1 ont refusé qu'un état initial acoustique soit réalisé chez eux.

Il montre que pour tous les points, sans solution antivibratile, les niveaux acoustiques générés par le tramway dans les appartements dépassent le seuil d'audibilité et que dans tous les cas il dépasserait le bruit de fond mesuré dans les locaux (même en pics de fréquences). Dans tous les cas, une pose antivibratile adaptée permet de supprimer le bruit solidien dans les appartements.

11. Conclusion

Cette étude a été menée de façon à quantifier l'impact acoustique et vibratoire des tramways de la ligne T1 sur les communes de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois. Elle visait à déterminer l'impact de la ligne en terme de dégâts aux structures, de niveaux vibratoires dans les appartements, et de bruit solidien pouvant être réémis dans les appartements.

Elle a eu lieu de janvier à mars 2011 en douze points du prolongement correspondant soit à des bâtiments critiques en terme de réémission solidienne (école, cinéma, restaurant), soit à des habitations se situant à proximité immédiate du futur tracé.

L'étude a consisté à mesurer l'état vibratoire initial en réalisant une mesure de bruit de fond pendant 20 minutes puis à en extraire les niveaux vibratoires générés par le trafic routier actuel. Pour chacun des douze points, l'évolution temporelle des vibrations et leur contenu spectral ont été isolés lors du passage de voitures particulières ou de camions. L'analyse de ces mesures montre que les niveaux vibratoires des VL, PL et autobus ont un contenu fréquentiel bien plus bas (10 – 31,5Hz) que les futurs tramways (40 – 200 Hz).

Une deuxième étape a été de mesurer les caractéristiques vibratoires d'un tramway Citadis 402 à différentes distances afin de pouvoir en déduire les efforts dynamiques équivalents produits par celui-ci dans le sol. Conjointement, les mesures de décroissance vibratoires dans les sols ont été réalisées. Elles ont permis à l'aide des efforts dynamiques de calculer les niveaux vibratoires produits par le tramway à des distances croissantes de la voie pour chacun des douze points.

Ces niveaux ont été utilisés pour évaluer les niveaux de vitesses vibratoires des fondations et de la structure du bâtiment. Trois méthodes ont été employées pour cela :

- le calcul MORSE basé sur une méthode d'ondes dans le plan et d'ondes de flexion,
- le calcul « Saurenman » basé sur un abaque extrait de la littérature,
- une mesure réalisée chez différents riverains.

Ces calculs ont donné des résultats légèrement différents, les niveaux vibratoires calculés par la méthode Saurenmann surpassant légèrement les deux autres approches. **Dans tous les cas, quelle que soit l'approche choisie, aucun niveau vibratoire calculé n'engendre de risque concernant les bâtiments se trouvant à proximité immédiate de la voie.**

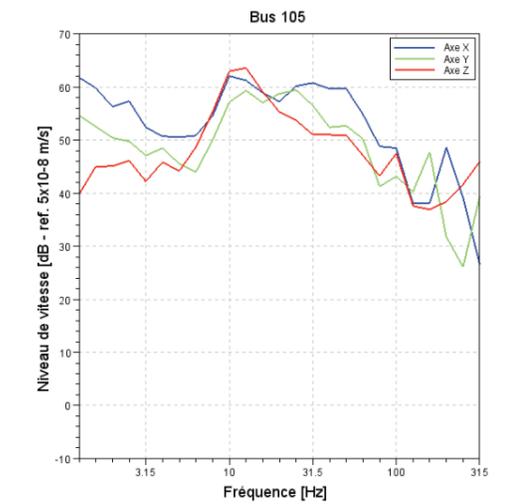
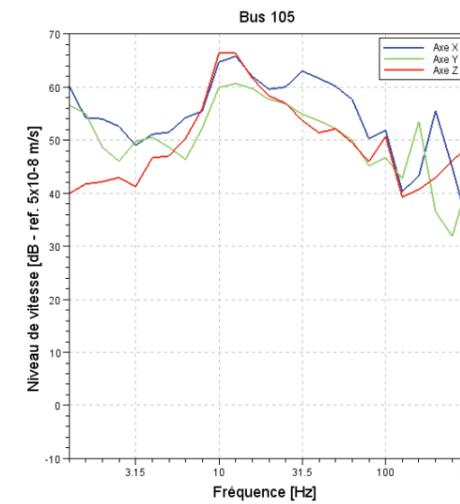
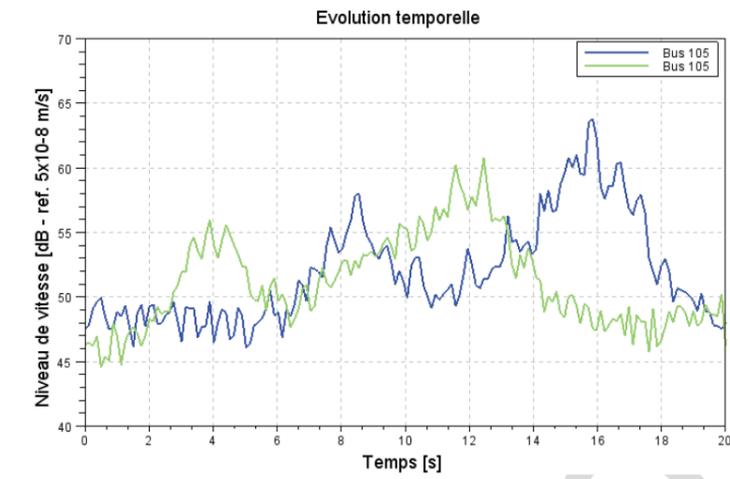
Les niveaux vibratoires calculés dans la structure ont ensuite été utilisés pour évaluer les niveaux acoustiques réémis dans les bâtiments. Encore une fois, deux approches ont été utilisées. Pour les niveaux vibratoires obtenus avec le code MORSE et la mesure, des facteurs de rayonnements modaux ont été utilisés pour calculer le niveau de pression moyen dans la pièce. Pour les résultats obtenus à l'aide de la méthode « Saurenman », les niveaux acoustiques ont été calculés en ajoutant 6dB aux niveaux vibratoires (référéncés à 5×10^{-8} m/s).

Enfin, tous ces calculs ont été répétés en simulant le passage d'un tramway sur une pose -10dB et -20dB.

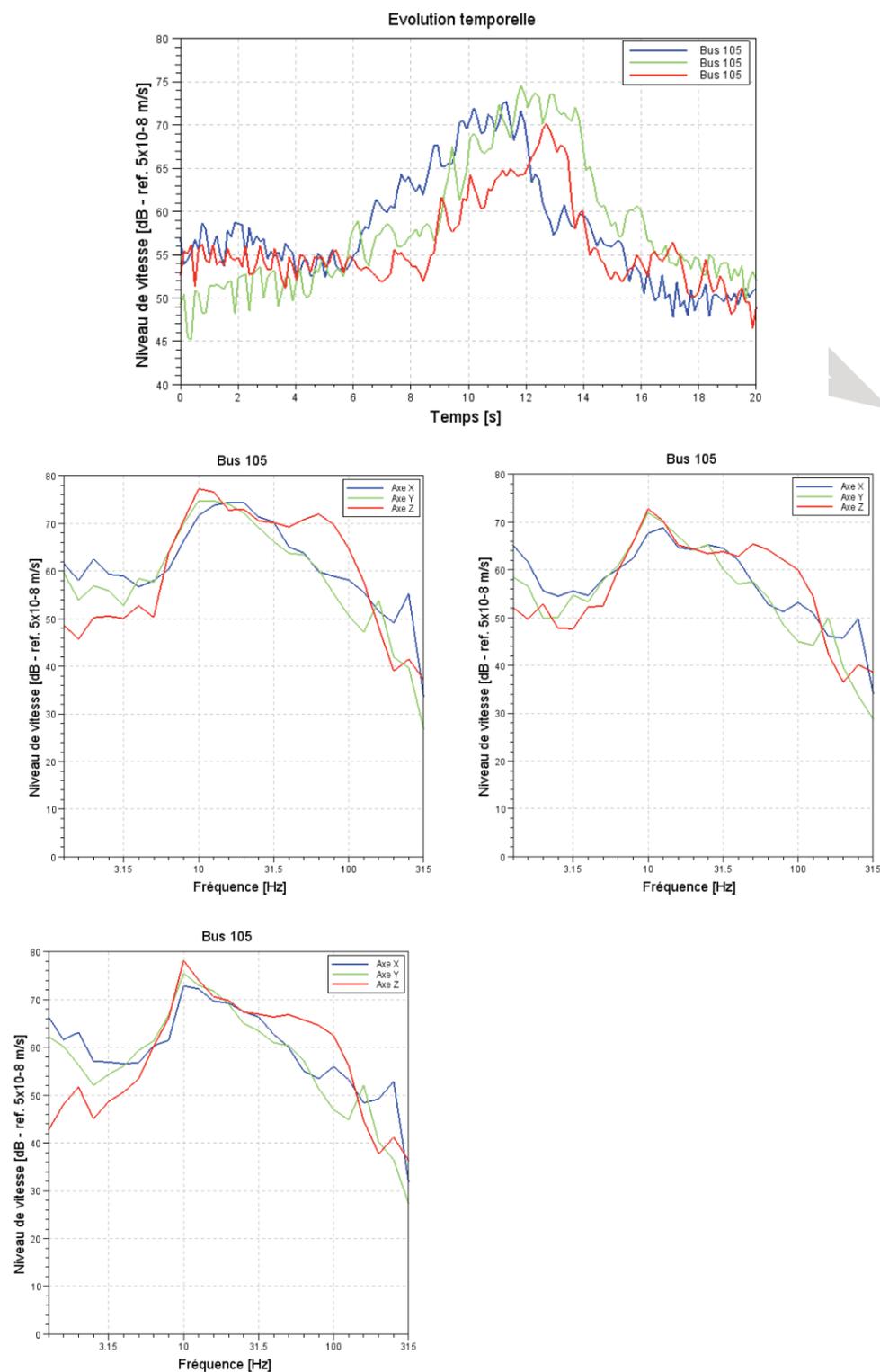
Les analyses montrant que pour la totalité des points, une pose classique produira du bruit solidien audible et supérieur au bruit de fond mesuré chez les riverains (en l'état actuel de leur isolation de façade). **Les poses antivibratiles soit à -10 soit à -20dB, permettent de limiter (Tableau 5) la propagation des vibrations et ainsi de supprimer le risque d'apparition des vibrations dans les appartements.**

Point 1 – 89, rue Jean Jaurès – Noisy-le-Sec

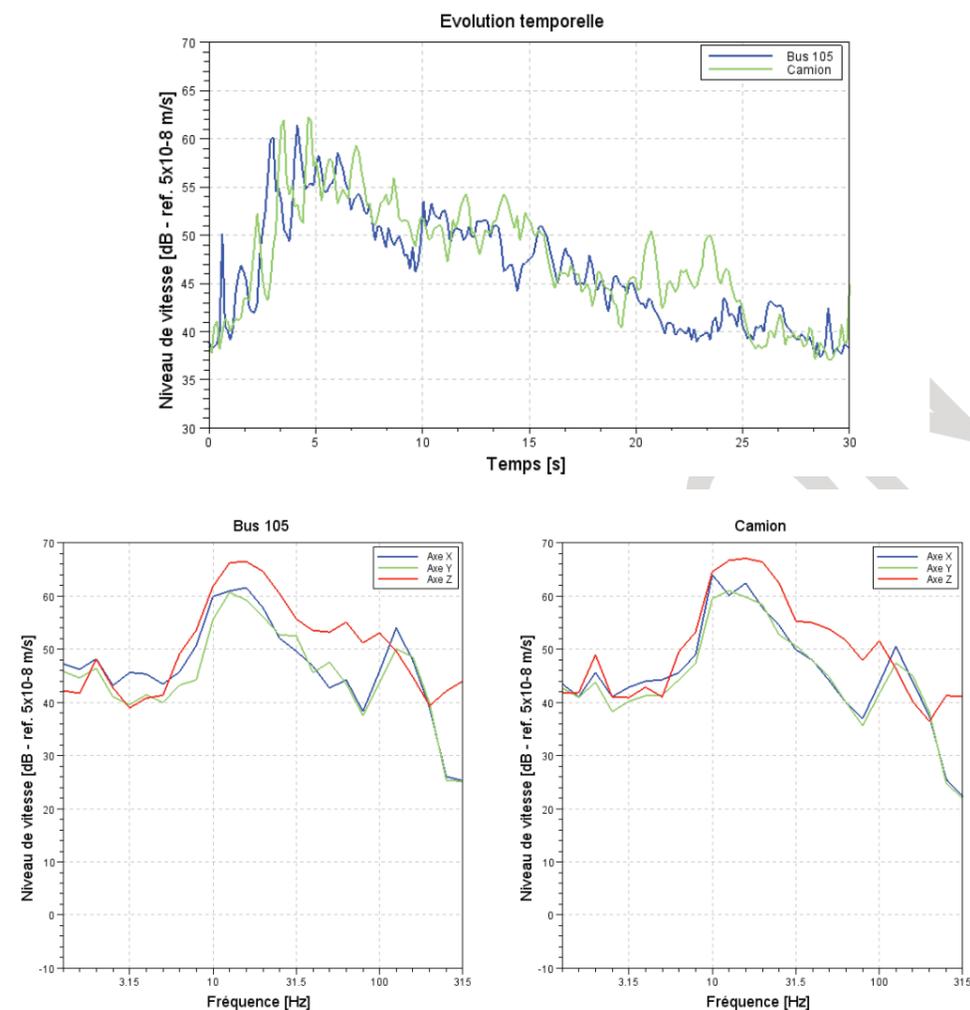
ANNEXE 1
ÉTAT INITIAL VIBRATOIRE



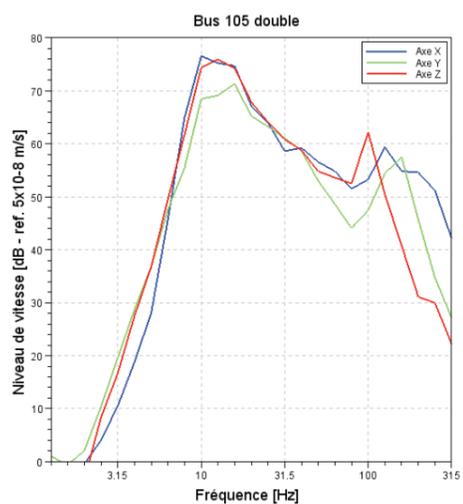
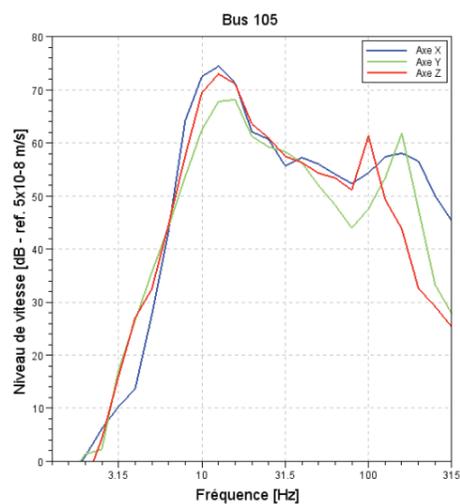
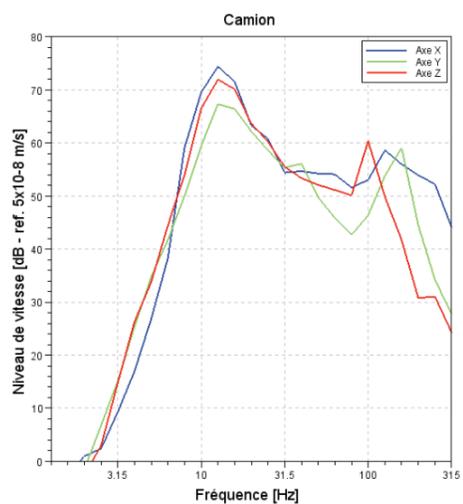
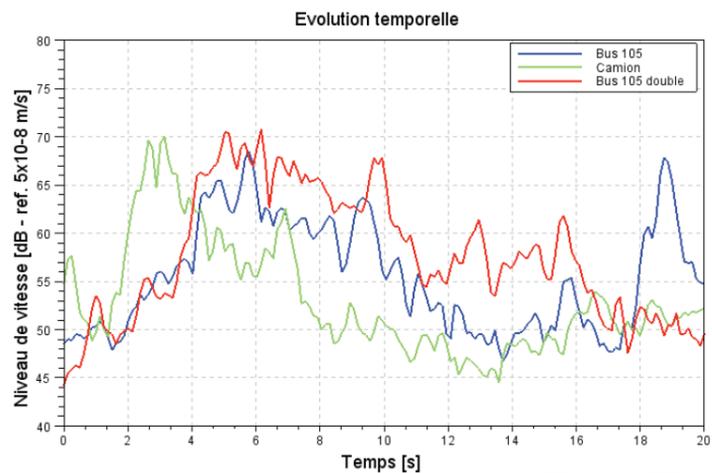
Point 2 – 65, rue Jean Jaurès – Noisy-le-Sec



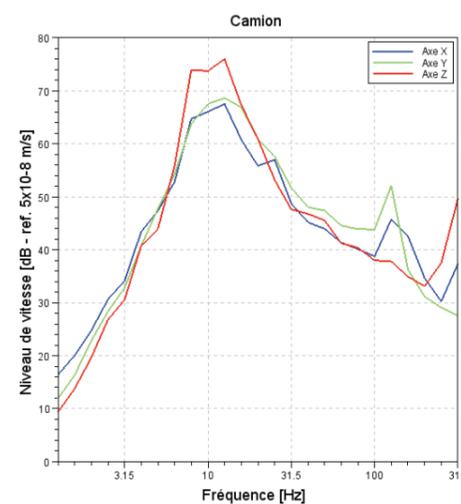
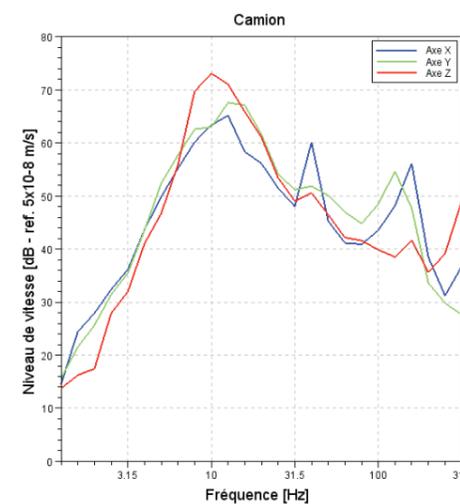
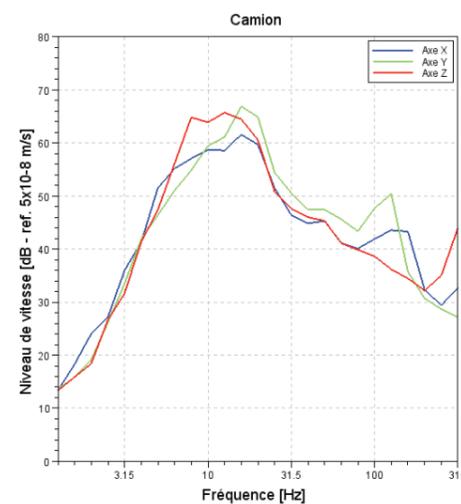
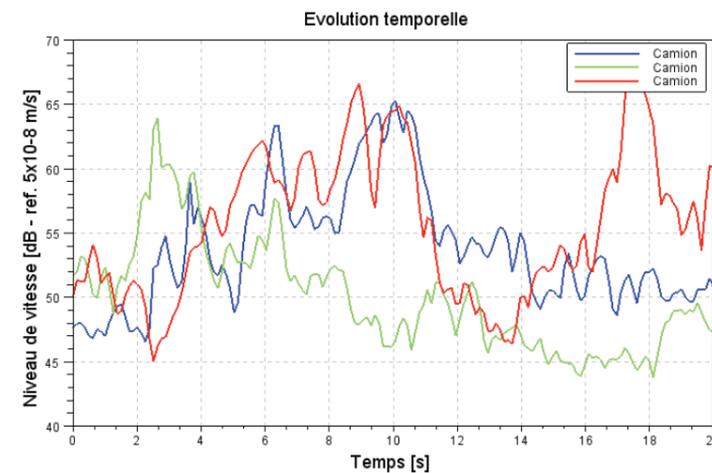
Point 3 – 17, rue Jean Jaurès – Noisy-le-Sec



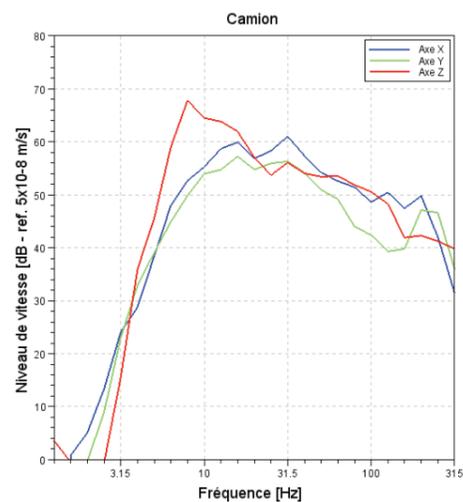
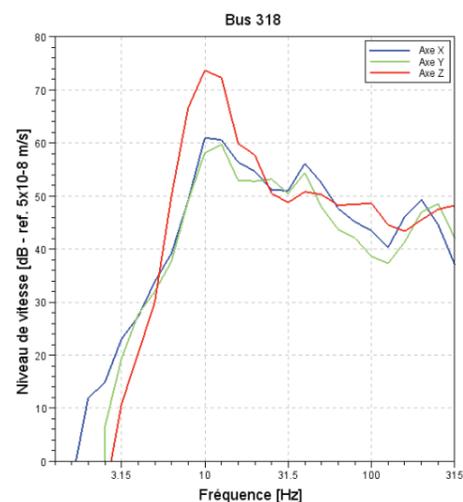
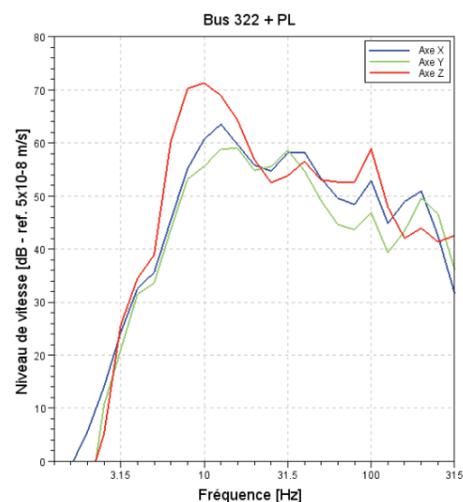
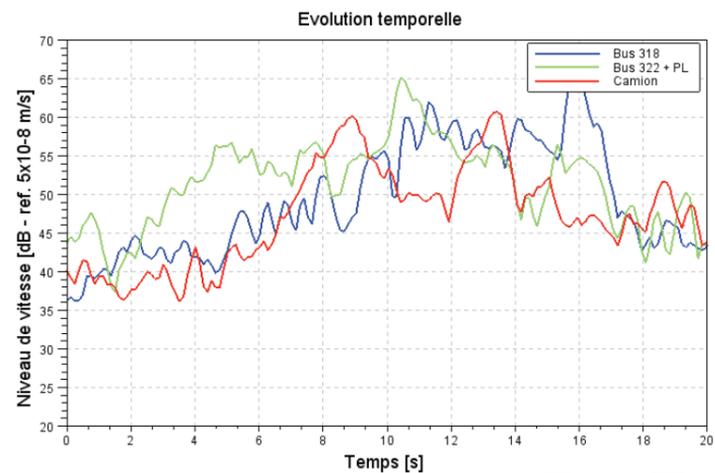
Point 4 – 71, Place Carnot – Romainville



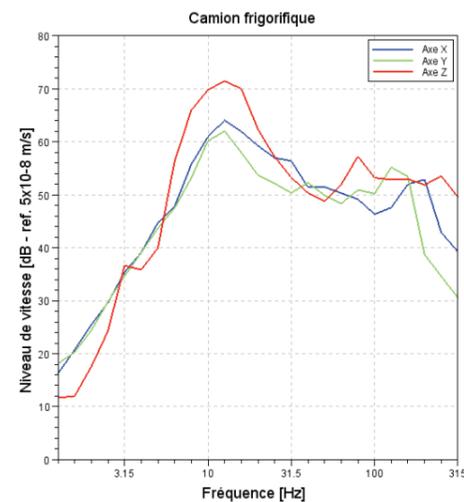
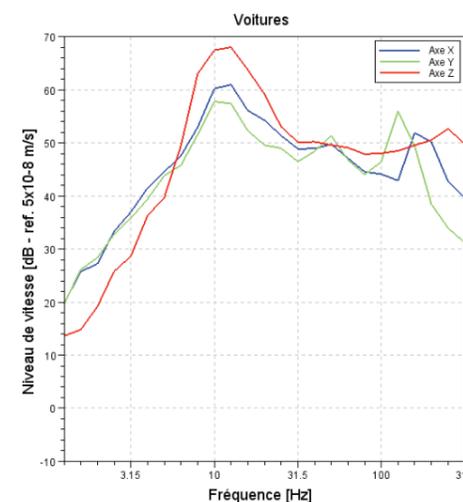
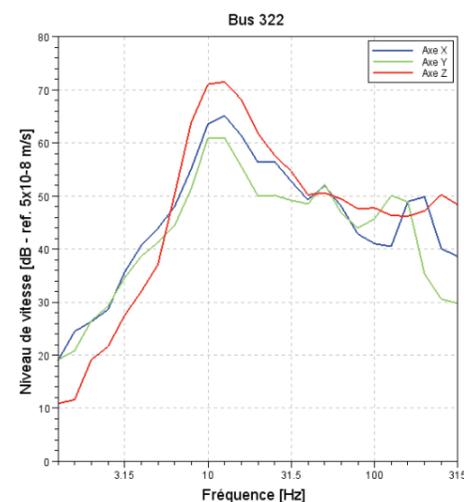
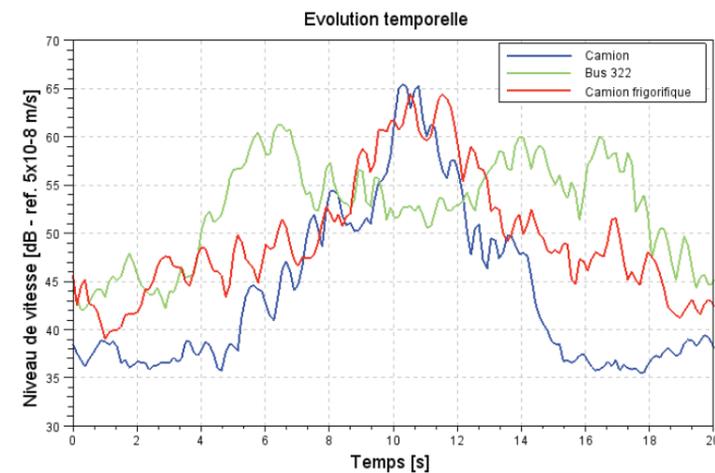
Point 5 – 26, rue Henri Barbusse – Romainville



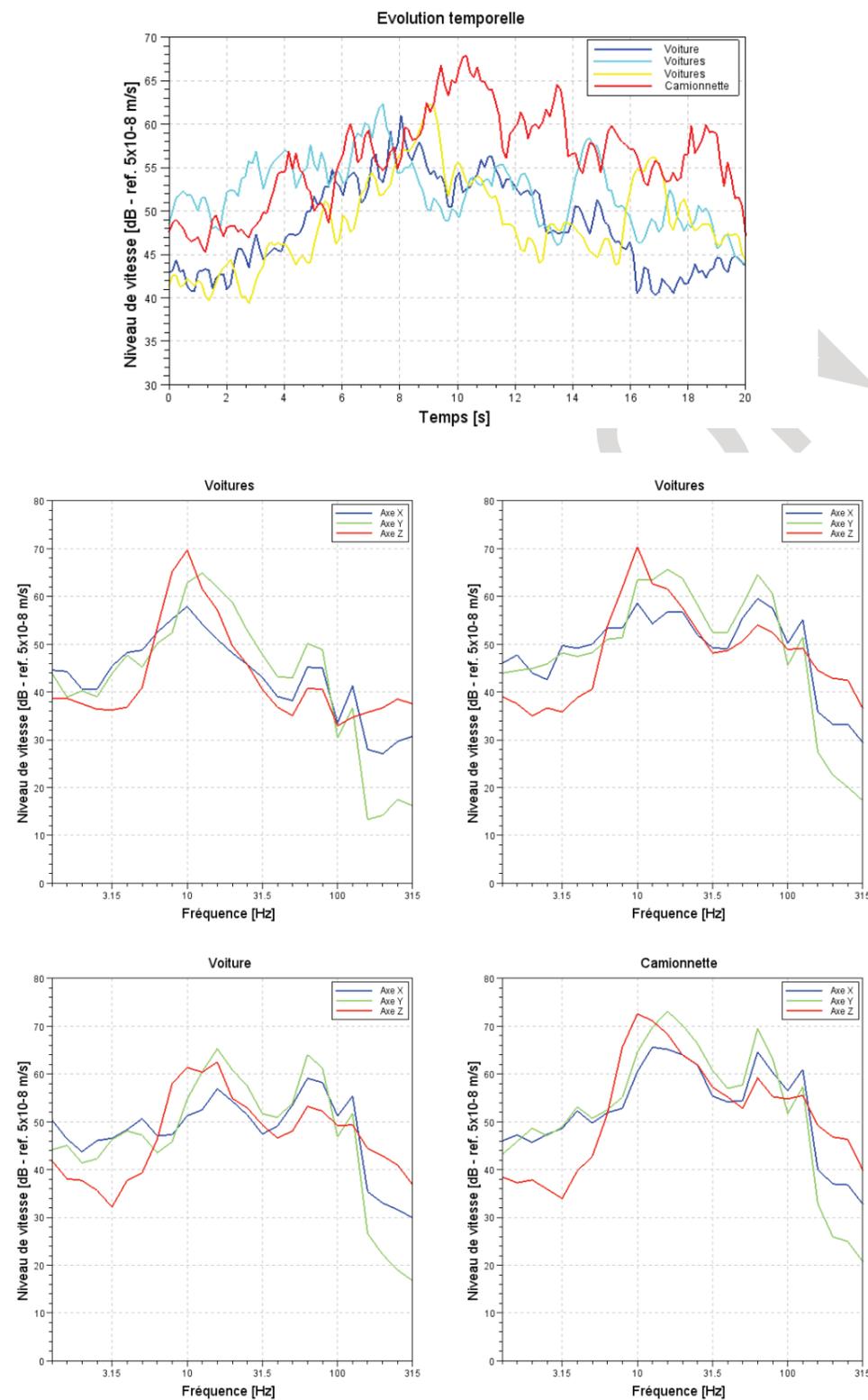
Point 6 – 71, Ecole primaire Jean Charcot – Romainville



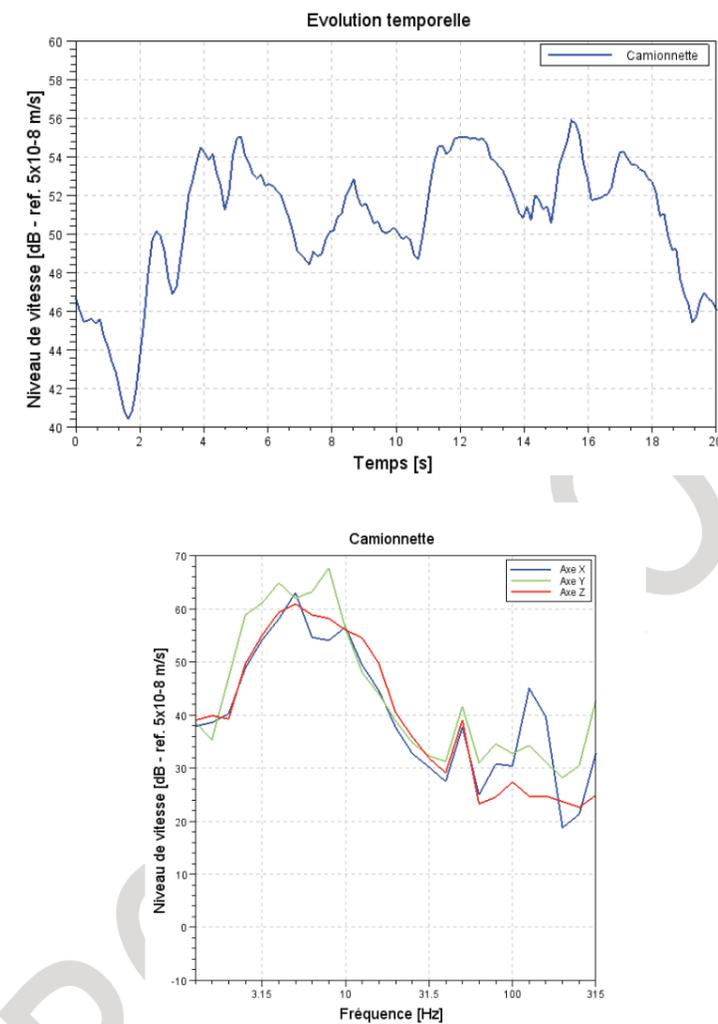
Point 7 – 122, rue Henri Barbusse – Romainville



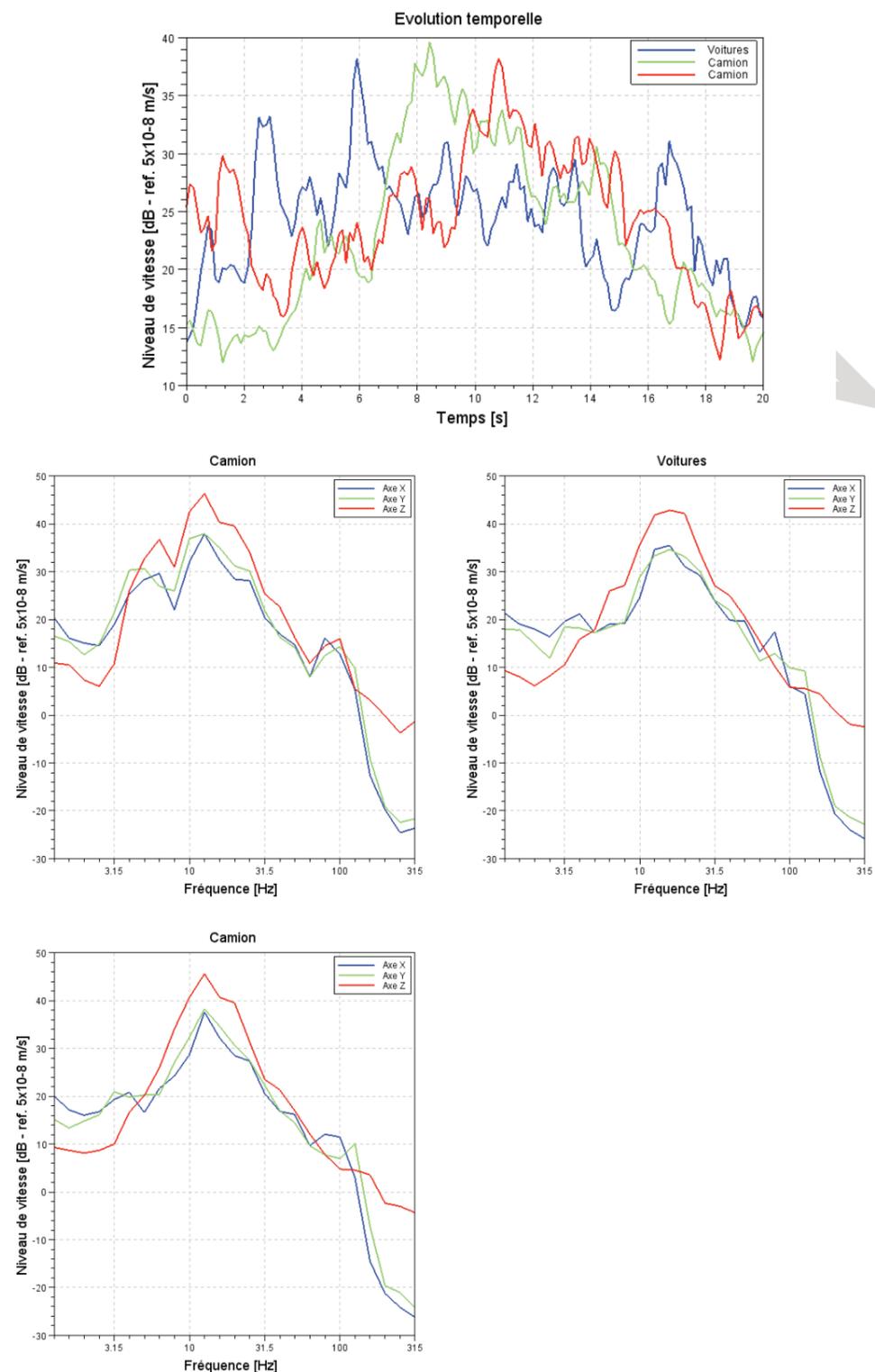
Point 8 – 16, rue du docteur Dornan - Montreuil



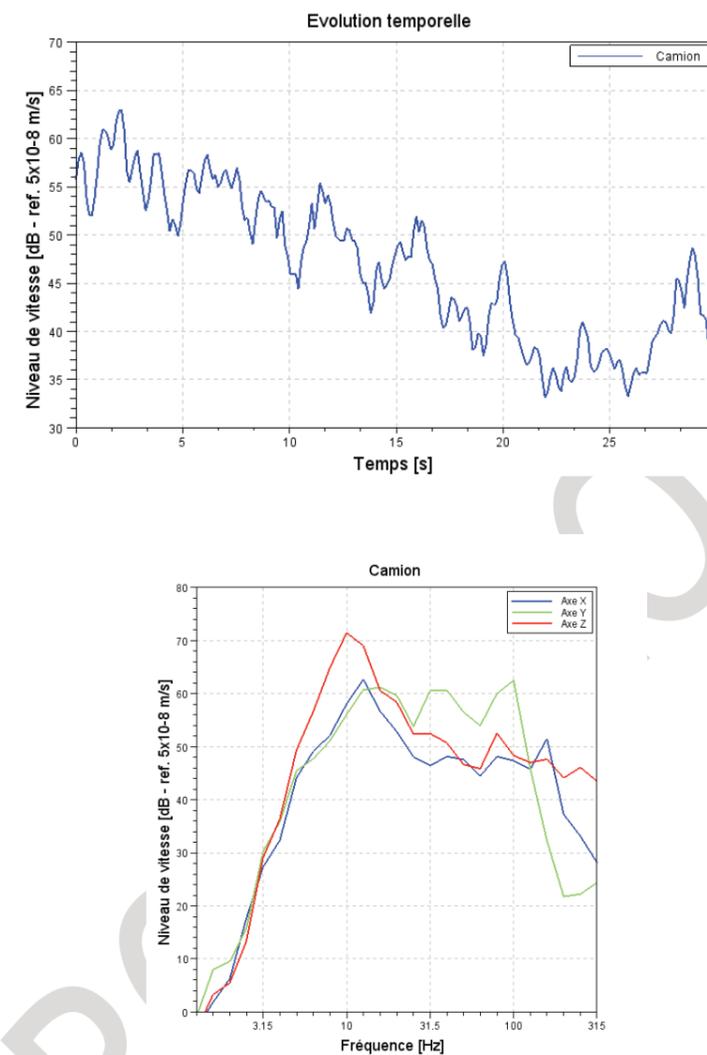
Point 9 – 9 rue Didier Dorat - Montreuil



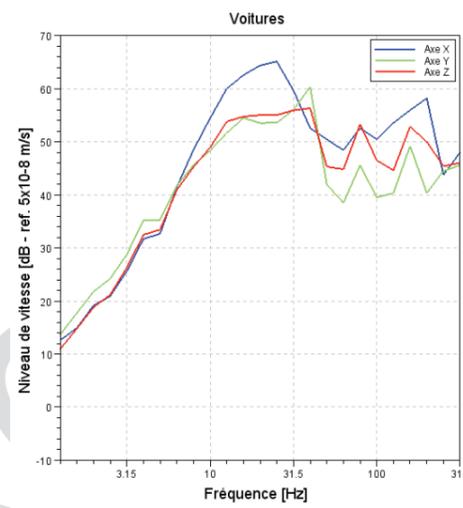
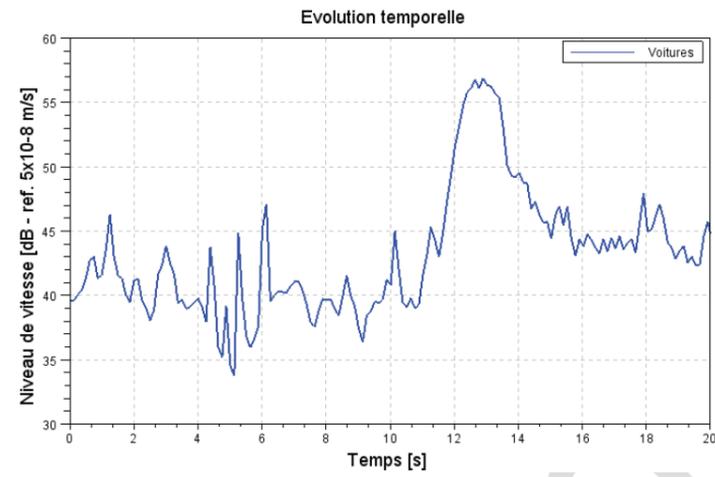
Point 10 – 8, rue de Sacy - Montreuil



Point 11 – 38 rue de la côte de nord – Montreuil



Point 12 – Fontenay



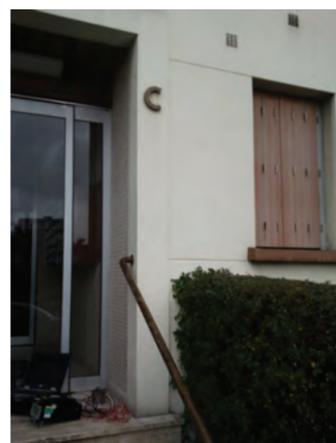
ANNEXE 2
PHOTOGRAPHIES



Point 3



Point 12



Point 9



Point 8



Point 8



Point 8



Point 6

BROUILLON

Les tableaux ci-dessous présentent un résumé des niveaux vibratoires et acoustiques prédit dans les bâtiments après l'implantation du tramway. Le Tableau 6 présente les niveaux calculés avec une pose classique. Le Tableau 7 présente les niveaux calculés avec une pose de type -10dB. Le Tableau 8 présente les niveaux calculés avec une pose sur dalle flottante.

ANNEXE 3 TABLEAUX RECAPITULATIFS

Fréquence	Point 1			Point 2			Point 3			Point 4			Point 5			Point 6		
	Vib dBv	Ac. dB	Ac. dB(A)															
8	30,6	36,6	-22,8	44,2	45,9	-13,5	44,1	54,2	-5,2	43,6	51,0	-8,4	36,5	52,4	-7,0	42,4	53,6	-5,8
10	20,1	26,1	-33,2	33,7	35,4	-23,9	34,9	45,0	-14,3	33,1	40,6	-18,7	26,1	42,0	-17,3	32,1	43,3	-16,0
12,5	22,4	28,4	-28,8	36,6	38,3	-18,9	40,0	50,1	-7,1	36,2	43,6	-13,6	28,2	44,1	-13,1	34,8	46,1	-11,1
16	35,5	41,5	-13,3	47,1	48,8	-6,0	52,2	62,3	7,5	48,9	56,3	1,5	39,5	55,4	6,6	46,7	57,9	3,1
20	29,0	35,0	-14,9	40,7	42,4	-7,5	44,1	54,2	4,3	43,5	50,9	1,0	39,6	55,5	5,6	38,0	49,2	-0,7
25	33,9	39,9	-6,6	40,4	41,7	-2,8	38,9	49,0	4,5	50,3	57,7	13,2	41,6	57,5	13,0	40,1	51,3	6,8
31,5	38,4	44,4	5,1	39,4	41,2	1,9	31,6	59,1	19,8	52,2	75,0	35,7	33,3	66,5	27,2	36,7	53,4	24,1
40	39,9	45,9	11,2	43,2	48,0	13,3	28,8	43,4	8,7	46,9	58,3	23,6	29,4	46,7	12,0	28,6	43,8	9,1
50	32,8	38,8	8,6	44,3	53,2	23,0	28,0	37,1	6,9	33,4	45,8	15,6	28,2	38,6	3,4	20,1	36,2	6,0
63	15,9	21,9	-4,2	36,0	47,2	21,1	17,9	41,5	15,4	12,5	33,5	7,4	20,5	38,5	12,6	10,5	35,2	9,1
80	12,2	18,2	-4,3	21,9	39,5	17,0	13,0	38,3	15,8	3,9	19,6	-2,9	14,4	38,6	16,1	8,1	27,2	4,7
100	8,3	14,3	-4,9	16,2	27,5	8,3	10,9	31,6	12,4	2,0	18,4	-0,8	3,5	26,3	-7,1	15,7	34,7	15,5
125	11,9	17,9	1,8	25,6	36,5	20,4	9,0	25,0	8,9	15,9	36,4	20,3	10,2	28,2	12,1	21,3	43,6	27,5
160	14,4	20,4	7,1	20,9	33,9	20,6	11,2	31,3	18,0	3,6	27,5	14,2	3,9	30,4	17,1	16,7	36,9	23,6
200	5,9	12,9	2,0	23,7	37,1	26,2	5,6	23,6	12,7	5,1	24,7	13,8	7,2	24,9	14,0	11,7	33,4	22,5
250	-1,8	4,2	-4,5	-1,0	12,7	4,0	-12,2	4,9	-12,8	3,7	-5,0	-7,7	1,9	1,2	-8,3	11,7	3,0	3,0
GLOBAL	44,3	50,3	15,3	52,3	57,1	30,2	53,8	65,2	24,7	56,5	75,3	36,2	46,2	67,8	28,6	49,6	55,3	31,1

Fréquence	Point 7			Point 8			Point 9			Point 10			Point 11			Point 12		
	Vib dBv	Ac. dB	Ac. dB(A)															
8	52,5	62,7	1,1	52,8	56,1	-3,3	34,0	43,2	16,2	32,3	40,6	-18,8	37,7	44,7	-14,7	39,4	45,4	-14,0
10	42,6	52,8	6,5	43,9	47,2	-12,1	24,3	33,4	25,9	22,3	30,6	-28,7	27,7	34,7	-24,6	30,8	36,8	-22,5
12,5	45,8	56,0	-1,9	47,5	50,7	-6,5	27,2	36,3	20,9	25,0	33,3	-24,9	21,1	38,1	-19,1	35,5	41,5	-15,7
16	57,9	68,1	13,3	57,4	60,7	5,9	37,5	46,7	-8,1	40,7	49,0	-6,8	41,6	48,6	-6,2	38,5	54,5	-0,3
20	49,4	59,6	3,7	52,0	55,2	5,3	32,4	41,6	-8,3	39,9	48,1	-1,8	41,2	48,2	-1,7	41,0	47,0	-2,9
25	50,8	61,0	16,5	57,0	60,2	15,7	35,1	44,3	-0,2	45,6	53,9	7,4	45,8	52,8	3,3	36,5	42,5	-2,0
31,5	45,6	55,8	19,9	56,1	60,5	21,2	29,2	38,5	17,2	48,0	57,7	32,4	40,8	48,1	3,8	33,7	39,7	0,4
40	38,4	48,6	18,9	50,4	54,8	26,2	23,9	40,4	5,7	42,2	51,1	26,4	35,5	45,4	10,7	36,0	42,0	7,3
50	32,6	42,8	15,1	41,2	44,0	23,8	20,1	31,5	1,3	30,3	37,8	17,6	28,2	38,0	7,8	36,2	42,2	12,0
63	22,7	32,9	15,0	27,0	31,0	14,9	14,2	29,6	13,5	32,0	39,4	5,9	22,8	32,0	10,1	19,4	25,4	-0,7
80	19,8	29,9	20,7	16,3	20,8	11,3	9,8	25,3	12,8	7,6	32,9	10,4	15,9	23,6	11,1	3,4	9,4	-13,1
100	24,4	34,5	28,2	20,8	25,2	12,0	-1,9	17,8	-1,4	11,8	33,8	14,6	10,6	23,6	4,4	2,5	3,5	-15,7
125	31,1	41,2	34,4	20,0	24,7	15,6	4,6	22,8	6,7	22,5	39,4	23,3	14,5	19,2	-0,9	7,5	13,5	-2,6
160	26,8	36,9	35,8	12,0	17,9	14,6	9,7	22,8	19,5	12,3	32,6	19,3	11,9	-1,4	2,4	8,4	-4,9	
200	16,5	26,6	25,5	6,1	11,7	10,8	-0,2	20,4	9,5	11,5	27,9	17,0	-13,1	1,3	-9,6	-4,1	1,9	-9,0
250	-1,9	17,7	3,0	-3,6	11,5	2,8	-20,0	-0,7	-9,4	-9,8	7,4	-1,3	-19,6	-7,2	-15,9	-19,0	-13,0	-21,7
GLOBAL	60,4	74,5	60,4	63,0	67,6	29,9	41,8	57,7	23,1	51,5	72,1	34,2	49,5	56,8	17,8	50,5	56,5	14,2

Tableau 6 : Tableau récapitulatif des niveaux acoustiques [dB – ref. 2x10⁵ Pa] et vibratoires [dB – ref. 5x10⁻⁸ m/s], pour une pose de voie classique.

Fréquence	Point 1			Point 2			Point 3			Point 4			Point 5			Point 6		
	Vib dBv	Ac. dB	Ac. dB(A)															
8	33,5	39,5	-19,9	47,1	48,7	-10,7	46,9	57,0	-2,4	46,4	53,8	-5,6	39,3	55,2	-4,2	45,2	56,4	-3,0
10	23,5	29,5	-29,8	37,2	38,9	-20,4	38,4	48,4	-10,9	36,6	44,0	-15,3	29,6	45,5	-13,8	35,5	46,7	-12,6
12,5	25,3	31,3	-25,9	39,5	41,2	-16,0	43,0	53,1	-4,1	39,2	46,6	-10,6	31,2	47,1	-10,1	37,8	49,0	-8,2
16	37,0	43,0	-11,8	48,6	50,3	-4,5	53,7	63,8	9,0	50,4	57,8	3,0	41,0	56,9	2,1	48,2	59,4	4,6
20	29,3	35,3	-14,6	41,0	42,7	-7,2	44,4	54,5	4,6	43,8	51,2	1,3	39,9	55,8	5,9	38,3	49,5	-0,4
25	40,8	46,8	-2,3	47,2	48,5	4,0	45,7	55,8	11,3	57,1	64,6	20,1	48,4	64,3	19,8	46,9	58,1	13,6
31,5	51,9	57,9	18,6	52,9	54,6	15,3	45,0	72,5	33,2	55,6	88,5	49,2	46,7	79,9	40,6	50,2	76,8	37,5
40	57,5	63,5	28,8	60,8	65,5	30,8	46,4	60,9	26,2	64,4	75,8	41,1	47,0	64,3	29,6	46,2	51,4	26,7
50	51,0	57,0	26,8	62,5	71,4	41,2	46,2	55,3	25,1	51,7	64,0	33,8	46,5	56,8	26,6	38,3	54,4	24,2
63	31,8	37,8	11,7	51,9	63,1	37,0	33,8	57,3	31,2	28,4	49,3	23,2	36,4	54,6	28,5	26,4	51,1	25,0
80	28,7	34,7	12,2	38,4	56,0	33,5	29,5	54,8	32,3	20,3	36,1	13,6	30,8	55,0	32,5	24,6	43,7	21,2
100	23,9	29,9	10,7	31,7	43,0	23,8	26,4	47,2	28,0	17,6	34,0	14,8	19,1	41,9	22,7	31,3	50,3	31,1
125	33,1	39,1	23,0	46,8	57,7	41,6	30,3	46,3	30,2	37,1	57,7	41,6	31,4	49,4	33,3	42,5	54,8	48,7
160	41,2	47,2	33,9	47,6	60,7	47,4	38,0	58,0	44,7	36,3	54,2	40,9	36,7	57,1	43,8	43,4	53,7	50,4
200	37,0	43,0	32,1	53,9	67,2	56,3	35,8	53,7	42,8	35,2	54,8	43,9	37,3	55,0	44,1	41,8	53,5	52,6
250	30,8	36,8	28,1	31,6	45,3	36,6	20,4	37,5	28,8	19,3	36,3	27,6	24,9	42,5	33,8	24,3	44,3	35,6
GLOBAL	59,5	65,5	38,0	65,9	74,4	57,2	57,0	74,0	47,6	58,6	88,7	51,8	54,2	80,3	48,5	55,7	77,8	55,8

Fréquence	Point 7			Point 8			Point 9			Point 10			Point 11			Point 12		
	Vib dBv	Ac. dB	Ac. dB(A)															
8	55,3	65,5	5,1	55,6	58,9	-0,5	36,8	46,0	-13,4	35,1	43,4	-16,0	40,5	47,5	-11,9	42,2	48,2	-11,2
10	46,0	56,2	3,1	47,4	50,6	-8,7	27,7	36,8	22,5	25,7	34,0	-25,3	31,1	38,1	-21,2	34,2	40,2	-19,1
12,5	48,7	58,9	1,7	50,5	53,7	-3,5	30,1	39,3	17,9	36,2	44,5	-16,2	34,0	41,0	-16,2	38,4	44,4	-12,8
16	59,4	69,6	14,8	58,9	62,1	7,3	39,0	48,1	-6,7	42,2	50,4	-4,4	43,1	50,1	-6,7	50,0	56,0	1,2
20	49,7	59,9	10,0	52,3	55,5	5,6	32,8	41,9	-8,0	40,2	48,4	-1,5	41,5	48,5	-1,4	41,3	47,3	-2,6
25	57,7	67,9	23,4	63,8	67,0	22,5	41,9	51,1	5,6	52,4	60,7	16,2	52,6	59,6	15,1	43,3	49,3	4,8
31,5	59,0	69,2	46,3	69,6	73,9	34,6	42,7	70,0	30,7	61,5	85,1	45,8	54,2	61,5	22,2	47,1	53,1	13,8
40	55,9	66,1	36,5	68,0	78,5	43,8	41,4	57,9	23,2	59,8	78,6	43,9	53,1	62,9	28,2	53,5	59,5	24,8
50	50,8	61,0	33,4	59,4	72,2	42,0	38,4	49,8	19,6	48,6	66,0	35,8	46,4	62,9	26,0	54,4	60,4	30,2
63	38,6	48,8	30,9	42,8	56,9	30,8	30,0	55,5	29,4	31,2	47,9	21,8	38,7	52,1	26,0	35,2	41,2	15,1
80	36,3	46,5	37,1	32,7	50,3	27,8	26,3	51,7	29,2	24,0	49,4</							

Fréquence	Point 1			Point 2			Point 3			Point 4			Point 5			Point 6		
	Vib	Ac.	Ac.															
	dBv	dB	dB(A)															
8	30.6	36.6	-22.8	44.2	45.9	-13.5	44.1	54.2	-5.2	43.6	51.0	-8.4	36.5	52.4	-7.0	42.4	53.6	-5.8
10	20.1	26.1	-33.2	33.7	35.4	-23.9	34.9	45.0	-14.3	33.1	40.6	-18.7	26.1	42.0	-17.3	32.1	43.3	-16.0
12.5	22.4	28.4	-28.8	36.6	38.3	-18.9	40.0	50.1	-7.1	36.2	43.6	-13.6	28.2	44.1	-13.1	34.8	46.1	-11.1
16	35.5	41.5	-13.3	47.1	48.8	-6.0	52.2	62.3	-7.5	48.9	56.3	-1.5	39.5	55.4	-3.6	46.7	57.9	-3.1
20	29.0	35.0	-14.9	40.7	42.4	-7.5	44.1	54.2	-4.3	43.5	50.9	-1.0	39.6	55.5	-5.6	39.0	49.2	-0.7
25	33.9	39.9	-4.6	40.4	41.7	-2.8	38.9	49.0	-1.5	50.3	57.7	-13.2	41.6	57.5	-13.0	40.1	51.3	-6.8
31.5	38.4	44.4	5.1	39.4	41.2	-1.9	31.6	59.1	19.8	52.2	75.0	35.7	33.3	56.5	27.2	36.7	63.4	24.1
40	39.9	45.9	11.2	43.2	48.0	13.3	28.8	43.4	3.7	46.9	58.3	23.6	29.4	46.7	12.0	28.6	43.8	9.1
50	32.8	38.8	8.6	44.3	53.2	23.0	28.0	37.1	5.9	33.4	45.8	15.6	28.2	38.6	3.4	20.1	36.2	6.0
63	15.9	21.9	-4.2	36.0	47.2	21.1	17.9	41.5	15.4	12.5	33.5	7.4	20.5	38.7	12.6	10.5	35.2	9.1
80	12.2	18.2	-4.3	21.9	39.5	17.0	13.0	38.3	15.8	3.9	19.6	-2.9	14.4	38.6	16.1	8.1	27.2	4.7
100	8.3	14.3	-4.9	16.2	27.5	8.3	10.9	31.6	12.4	2.0	18.4	-0.8	3.5	26.3	7.1	15.7	34.7	15.5
125	11.9	17.9	1.8	25.6	36.5	20.4	9.0	25.0	9.9	15.9	36.4	20.3	10.2	28.2	12.1	21.3	43.6	27.6
160	14.4	20.4	7.1	20.9	33.9	20.6	11.2	31.3	18.0	3.6	27.5	16.2	3.9	30.4	17.1	16.7	36.9	23.6
200	6.9	12.9	2.0	23.7	37.1	26.2	5.6	23.6	12.7	5.1	24.7	13.8	7.2	24.9	14.0	11.7	33.4	22.5
250	-1.8	4.2	-4.5	-1.0	12.7	4.0	-12.2	4.9	-3.8	-13.3	3.7	-5.0	-7.7	9.9	1.2	-8.3	11.7	3.0
GLOBAL	44.3	50.3	15.3	52.3	57.1	30.2	53.8	65.2	24.7	56.5	75.3	36.2	46.2	57.8	28.6	49.6	65.3	31.1

Fréquence	Point 7			Point 8			Point 9			Point 10			Point 11			Point 12		
	Vib	Ac.	Ac.	Vib	Ac.	Ac.	Vib	Ac.	Ac.	Vib	Ac.	Ac.	Vib	Ac.	Ac.	Vib	Ac.	Ac.
	dBv	dB	dB(A)	dBv	dB	dB(A)	dBv	dB	dB(A)	dBv	dB	dB(A)	dBv	dB	dB(A)	dBv	dB	dB(A)
8	52.5	62.7	3.3	52.8	56.1	-3.3	34.0	43.2	-16.2	32.3	40.6	-18.8	37.7	44.7	-14.7	39.4	45.4	-14.0
10	42.6	52.8	-6.5	43.9	47.2	-12.1	24.3	33.4	-25.9	22.3	30.6	-28.7	27.7	34.7	-24.6	30.8	36.8	-22.5
12.5	45.8	56.0	-1.2	47.5	50.7	-6.5	27.2	36.3	-20.9	25.0	33.3	-23.9	31.1	38.1	-19.1	35.5	41.5	-15.7
16	57.9	68.1	13.3	57.4	60.7	5.9	37.5	46.7	-8.1	40.7	49.0	-5.8	41.6	48.6	-6.2	48.5	54.5	-0.3
20	49.4	59.6	9.7	52.0	55.2	5.3	32.4	41.6	-8.3	39.9	48.1	-1.8	41.2	48.2	-1.7	41.0	47.0	-2.9
25	50.8	61.0	16.5	57.0	60.2	15.7	35.1	44.3	-0.2	45.6	53.9	3.4	45.8	52.8	3.3	36.5	42.5	-2.0
31.5	45.6	72.2	32.9	56.1	60.5	21.2	29.2	56.5	17.2	48.0	71.7	32.4	40.8	48.1	3.8	33.7	39.7	0.4
40	38.4	53.6	18.9	50.4	60.9	26.2	23.9	40.4	5.7	42.2	61.1	26.4	35.5	45.4	10.7	36.0	42.0	7.3
50	32.6	45.3	15.1	41.2	54.0	23.8	20.1	31.5	1.3	30.3	47.8	17.6	28.2	38.0	7.8	36.2	42.2	12.0
63	22.7	41.1	15.0	27.0	41.0	14.9	14.2	39.6	13.5	15.4	32.0	5.9	22.8	36.2	10.1	19.4	25.4	-0.7
80	19.8	43.2	20.7	16.3	33.8	11.3	9.8	35.3	12.8	7.6	32.9	10.4	15.9	33.6	11.1	3.4	9.4	-13.1
100	24.4	47.4	28.2	20.8	31.2	12.0	-1.9	17.8	-1.4	11.8	33.8	14.6	10.6	23.6	4.4	-2.5	3.5	-15.7
125	31.1	50.5	34.4	20.0	31.7	15.6	4.6	22.8	5.7	22.5	39.4	23.3	4.5	15.2	-0.9	7.5	13.5	-2.6
160	26.8	49.1	35.8	12.0	27.9	14.6	9.7	32.8	19.5	12.3	32.6	19.3	-2.8	11.9	-1.4	2.4	8.4	-4.9
200	16.5	36.4	25.5	5.1	21.7	10.8	-0.2	20.4	3.5	11.5	27.9	17.0	-13.1	1.3	-9.6	-4.1	1.9	-9.0
250	-1.9	17.7	9.0	3.6	11.5	2.8	-20.0	-0.7	-9.4	-9.8	7.4	-1.3	-19.5	-7.2	-15.9	-19.0	-13.0	-21.7
GLOBAL	60.4	74.5	60.4	63.0	67.6	29.9	41.8	57.7	23.1	51.5	72.1	34.2	49.5	56.8	17.8	50.5	56.5	14.2

Tableau 8 : Tableau récapitulatif des niveaux acoustiques [dB – ref. 2x10⁻⁵ Pa] et vibratoires [dB – ref. 5x10⁻⁸ m/s], pour une pose de voie sur dalle flottante.

TRAMWAY
NOISY-LE-SEC VAL-DE-FONTENAY

Projet inscrit au Contrat de Plan 2000-2006
entre l'État et la Région Île-de-France

DOSSIER D'OBJECTIFS
ET DE
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

--
Dossier de base - Bilan de la concertation
Période du 26 mars au 29 septembre 2001

TRAMWAY
NOISY-LE-SEC VAL-DE-FONTENAY

**DOSSIER D'OBJECTIFS
ET DE
CARACTERISTIQUES
PRINCIPALES**

DOSSIER DE BASE

-
BILAN DE LA CONCERTATION
mai 2002

Le projet de tramway Noisy-le-Sec / Val de Fontenay a été soumis à une concertation préalable au titre de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. Ce document constitue un résumé du bilan de la concertation qui a été présenté et validé lors de la commission de suivi du 6 décembre 2001.

Sur les registres

1. LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Dans chaque commune, étaient mis à disposition du public :

- un dossier présentant les objectifs de l'opération et les principes d'aménagement ;
- un dépliant ;
- des panneaux d'information présentant le projet ;
- un registre d'observations.

Les dépliant (environ 40 000) ont été distribués dans les bus desservant les cinq communes entre début avril et fin mai (lignes 105, 143, 322, 318, 166 ...) ainsi qu'à la station de métro Mairie de Montreuil pendant le mois de mai. Un accueil téléphonique et des adresses e mail ont été mis à la disposition du public. Un courrier annonçant la concertation, avec envoi de dépliant, a été adressé à une vingtaine d'associations de consommateurs et d'usagers.

La concertation s'est déroulée commune par commune :

- Noisy le Sec : du 12 avril au 17 mai 2001, une réunion publique a eu lieu en mairie le 11 mai 2001 à 18 h 30.
- Romainville : du 26 mars au 14 mai 2001, une réunion publique a eu lieu le 10 mai 2001 à 19 h en mairie.
- Montreuil : du 9 mai au 1^{er} juin 2001, 6 réunions publiques ont eu lieu dans cette commune (Collège Fabien le 16 mai à 19 h ; Ecole primaire Danton le 21 mai à 19 h ; Salle Descartes le 22 mai à 19 h ; Ecole Daniel Renoult le 28 mai à 19 h ; Ecole primaire Henri Wallon le 29 mai à 19 h ; Bibliothèque municipale le 30 mai à 20 h).
- Rosny sous Bois : du 10 au 29 septembre 2001, une réunion publique a eu lieu le 26 septembre 2001 en mairie.
- Fontenay sous Bois : du 9 mai au 23 mai 2001, la réunion publique a eu lieu le 22 mai 2001 à 18 h 30 dans les salons de l'hôtel de ville.

3 remarques ont été portées sur le registre, l'une de l'association ADTC Est Parisien qui surveille le mois mensuelle (voir ci dessus) et l'autre d'un riverain qui s'inquiète de l'impact de l'ouverture de la rue du Camp sur la tranquillité du quartier.

12 remarques ont été portées sur les registres :

- 2 sont clairement positives ;
- 10 demandent des précisions sur le projet.

Les principales remarques portent sur :

- la restauration du réseau de bus, notamment les lignes 121, 122, 301 et 127 (4 remarques) ;
- l'insertion du tramway (2 remarques) : le profit routier accompagnant la voie de tramway, l'insertion de la piste cyclable.

L'association ADTC Est Parisien reproduit sa note mensuelle.

2. OBSERVATION DU PUBLIC

2.1. Sur les registres

1- Noisy le Sec :

62 remarques ont été portées sur le registre :

- 19 en faveur du projet ;
- 19 en défaveur du projet ;
- 24 n'expriment pas clairement leur position.

Les principales remarques ont porté sur :

- l'insertion du tramway dans le centre ville (17 remarques) : l'impact sur le stationnement, le foncier, le devenir du caractère « petit village » du centre de la commune, des commerces.
- la restructuration du réseau de bus (14 remarques) : le devenir des lignes, notamment, du 105 et 301 à l'arrivée du tramway .
- l'insertion environnementale du tramway (12 remarques) : l'impact visuel des caténaires, bruits et vibrations.
- le mode, le tracé (7 remarques) : le passage par J Jaurès et le centre ville de Noisy le Sec, l'utilité d'un tracé qui « double » celui d'Eole, l'utilisation d'un mode pneu qui apparaît comme moins nuisant par la population, l'exploitation également en boucle dans Noisy le Sec de la ligne T1 évitant ainsi un terminus devant la gare.

L'association ADTC Est Parisien, favorable au projet, a reproduit dans les pages du registre une de ses notes mensuelles qui, sur le projet, demande :

- pas de rupture de charge à Noisy le Sec et une section à une seule voie (à double sens) dans le centre ville (pas de tracé dissocié).
- pas de restructuration de la ligne 301.

Enfin plusieurs remarques ont porté sur les conditions de la concertation et réclament un référendum sur le projet (5 remarques).

2- Romainville :

2 observations ont été portées sur le registre, l'une de l'association ADTC Est Parisien qui reproduit sa note mensuelle (voir ci dessus) et l'autre d'un riverain qui s'inquiète de l'impact de l'ouverture de la rue du Camp sur la tranquillité du quartier.

3-Montreuil :

12 remarques ont été portées sur les registres :

- 2 sont clairement positives ;
- 10 demandent des précisions sur le projet.

Les principales remarques portent sur :

- la restructuration du réseau de bus, notamment les lignes 121,122,301 et 127 (4 remarques)
- l'insertion du tramway (2 remarques) : le profil routier accompagnant la voie du tramway, l'insertion de la piste cyclable.

L'association ADTC Est Parisien reproduit sa note mensuelle.

4- Rosny sous Bois :

2 remarques ont été portées sur le registre pour demander des précisions sur les conditions d'insertions du tramway sur la RN 186.

5- Fontenay sous Bois :

9 remarques ont été portées sur le registre :

- 3 en faveur du projet ;
- 6 demandent des précisions sur le projet.

Les principales remarques ont porté sur :

- la nécessité de revoir la gare de Val de Fontenay déjà saturée (2 remarques).
- les questions de trafic (1 remarque) : notamment en liaison avec les sorties d'A86
- l'exploitation du grand tram (3 remarques) : pas de rupture de charge à Noisy le Sec, la continuité du projet vers le sud (dans le Val de Marne).
- le tracé (1 remarque) : Pourquoi choisir un tracé par la RN 186 qui évite les quartiers les plus peuplés de la commune ?.
- la restructuration des bus (2 remarques) : notamment la ligne 301.

2.2. Les réunions publiques :

Près de 400 personnes ont participé aux 10 réunions publiques organisées par les villes.

L'arrivée du tramway suscite de nombreuses interrogations et inquiétudes, voir d'opposition de la part des riverains noiséens et romainvillois (expropriations, nuisances sonores et visuelles, disparition du commerce, perte de tranquillité du Bd Michelet, réduction du stationnement, inutilité du projet – le RER E et le 105 constituant une desserte suffisante ...). Il y a par contre une demande forte pour le prolongement de la ligne 11. Une pétition de 528 signatures, favorable au tramway, a été remise lors de la réunion publique de Noisy le Sec.

A Montreuil et à Fontenay sous Bois, les habitants sont favorables au tramway, les questions ont plus porté sur l'aménagement de l'A186 et de la RN186 en avenues paysagères, l'amélioration à court terme du réseau d'autobus, les dates de construction des lignes 9 et 11 du métro.

A Rosny sous bois, outre certaines inquiétudes sur les conditions de circulations au niveau du carrefour Faidherbe/J.Jaures et du carrefour A86/RN186, les questions ont porté sur les alternatives de tracé : les habitants se sont montrés très favorables au tracé latéral du tramway sur l'avenue Faidherbe qui permet de longer les bretelles de l'A186 et en évitant le carrefour Faidherbe/J Jaurès de limiter les acquisitions foncières

2.3. Les remarques téléphoniques ou par email :

4 mails et environ 5 appels téléphoniques ont été reçus et demandaient essentiellement des informations sur les expropriations, les nuisances, l'impact sur le stationnement et l'insertion du tramway sur la voirie.

3. CONCLUSION :

Le projet est dans son ensemble bien accepté par la population. Toutefois, il sera nécessaire de prendre en compte les éléments suivants dans le cadre des études à venir :

- Insertion dans le centre de Noisy le Sec : certains Noiséens s'inquiètent de l'impact que pourra avoir le tramway dans le centre ville (stationnement, circulations, nuisances) cependant une pétition de 528 signatures est favorable au tramway. Il ressort de la concertation qu'un double terminus de tramway sur la gare de Noisy le Sec n'est souhaité par personne (cette opinion est également partagée par les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet dans les autres communes).
- Insertion dans Romainville : devant la réaction de certains riverains et de l'association des commerçants, la commune demande que soit étudiée la mise en sens unique du boulevard Barbusse afin d'éviter les expropriations. L'ouverture d'une voie nouvelle sur le boulo-drome a également été critiquée et la commune demande que cette option soit réétudiée. En revanche, le passage du tramway place Carnot, sans création de voie nouvelle le long du fort, est la solution à retenir, malgré ses inconvénients, notamment en terme d'acquisitions foncières (commerces).
- La définition du profil routier sur l'avenue paysagère à Montreuil et à Romainville : un profil à 2 voies de circulation de 3 m par sens est mal perçu par une partie de la population, toutefois le besoin de garantir une desserte routière correcte depuis Paris dans le haut Montreuil s'est également fait ressentir. C'est un des points qu'il faudra particulièrement examiner. A Montreuil et à Romainville, il a été demandé la suppression des bretelles de liaison entre l'A3 et l'A186.
- Partout, la question de la restructuration des lignes de bus a été évoquée. Les personnes sont très attachées à cette desserte et souhaitent qu'elle soit renforcée.

Les questions de sécurité des circulations douces, notamment au droit des écoles et sur la piste cyclable, ont été souvent abordées.

A Romainville et à Montreuil, de nombreux habitants réclament ardemment le prolongement des lignes de métro 9 et 11. Ce sont, pour eux, les projets prioritaires, avant le tramway.

TRAMWAY
NOISY-LE-SEC VAL-DE-FONTENAY

Projet inscrit au Contrat de Plan 2000-2006
entre l'État et la Région Île-de-France

DOSSIER D'OBJECTIFS
ET DE
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

—
Bilan du complément de concertation
à Noisy-le-Sec
Période du 12 septembre au 10 octobre 2005

TRAMWAY
NOISY-LE-SEC VAL-DE-FONTENAY

**DOSSIER D'OBJECTIFS
ET DE
CARACTERISTIQUES
PRINCIPALES**

**BILAN DU COMPLEMENT DE CONCERTATION
A NOISY LE SEC
mai 2006**

Desserte de Noisy-le-Sec

concertation complément de concertation à Noisy-le-Sec

période
du 12 septembre au 10 octobre 2005

Bilan

RAPPEL

D'avril à septembre 2001, le projet de prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay a été présenté au public des 5 communes concernées (Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois).

Après une phase d'étude, un dossier de Schéma de Principe a été réalisé puis approuvé le 10 octobre 2002 par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour sa section comprise entre la gare RER de Noisy-le-Sec et Montreuil Théophile Sueur (Murs à Pêches).

Début 2003, la nouvelle équipe municipale de Noisy-le-Sec a souhaité un réexamen des dispositions d'insertion relatives à sa commune notamment sur les points suivants :

- La difficulté d'accès à la place Carnot, pour les Noiséens,
- Le tracé dissocié dans le centre-ville.
- L'inquiétude concernant une coupure de la Ville et une incidence sur la vie économique, commerciale et sociale.

De nouvelles variantes de tracés ont été étudiées par le bureau d'études Setec TPI et l'architecte urbaniste François Daune. La RATP réalisant les études de trafic voyageurs.

Ces études ont permis de dégager 2 hypothèses de tracé privilégiées qui ont fait l'objet d'études plus précises :

- **Le tracé 1**, qui dessert le **centre ville** par la rue Jean Jaurès,
- **Le tracé 2**, qui dessert les **quartiers ouest** de la ville en empruntant l'emprise RFF puis la rue Lamartine.

Les résultats de ces études ont été présentés au public lors d'un **complément de concertation qui a eu lieu à Noisy-le-Sec du 12 septembre au 10 octobre 2005**.

LES MODALITES

Le 20 avril 2005, le STIF a sollicité la ville de Noisy-le-Sec pour obtenir son avis sur des propositions d'organisation de cette concertation, avis formulé le 31 mai 2005 par délibération du conseil municipal.

Par délégation du conseil d'administration du STIF, les modalités ont été arrêtées par le directeur général (décision du 24 juin, notifiée le 27 juin 2005) :

- une **publicité**, dans la presse et par voie d'affiches (600 ex) ,
- la tenue d'une **exposition du 12 septembre au 10 octobre 2005**, dans une salle de la mairie, avec notamment un rappel général sur le projet et une présentation des tracés étudiés, des variantes d'insertion et de l'analyse multicritère (15 panneaux);
- la **diffusion** par mailing à tous les Noiséens (20 000 ex), dès l'ouverture de cette concertation, d'une **plaquette** d'informations résumant ces mêmes éléments;
- la **mise à disposition** de cette **plaquette** et d'un **dépliant synthétique** (77 000 ex dans bus, T1, gare RER) résumant ces éléments et les modalités de cette concertation;
- la présence, sur le lieu de l'exposition, d'un **registre** à disposition du public pour qu'il puisse y consigner ses suggestions ou ses observations ;
- la mise à disposition, par le STIF, d'une **boîte à lettres électronique** tramwayT1.noisy@stif-idf.fr pour formuler des observations ;
- une **réunion publique** qui s'est tenue le **22 septembre 2005** au gymnase Paul Langevin organisée autour d'une présentation suivi d'un débat et de 3 stands (avec présence d'experts et remise de documents spécifiques – voir annexes) thématiques : « la rocade Grand Tram » « les reports de circulation » « impacts sonores et vibratoires du tramway »

La DDE de Seine-Saint-Denis, a été sollicitée pour la mise en œuvre de ces modalités.

LA PREPARATION

Dans l'esprit de cette démarche de concertation, les documents (plaquette d'information, dépliant, panneaux de l'exposition, diaporama destinés à être présentés en réunion publique) ont été conçus durant l'été et présentés, lors de nombreuses réunions et au fur et à mesure de leur élaboration, à un comité spécifique constitué autour du STIF, des principaux partenaires du projet (Région, DDE, CG93, RATP...) y compris les élus de la ville de Noisy-le-Sec.

LE CONTEXTE

Peu après le début de cette période de concertation, la municipalité de Noisy-le-Sec s'est engagée unilatéralement dans une campagne de communication de grande envergure autour de la thématique : « Prolongement du tramway ?

C'est à Noisy-le-Sec de décider »

qui invite, à débattre, au-delà du choix d'un tracé, de l'opportunité même du prolongement.

Cette campagne s'est accompagnée de la parution d'un numéro « Spécial transports » du magazine d'informations municipales « Miroir de Noisy-le-Sec » qui titrait en première de couverture : « Une rue Jean Jaurès qui vit ? ou une rue Jean Jaurès qui meurt ? ».

Son contenu permettait au lecteur d'accéder :

- à une présentation des partenaires institutionnels des transports collectifs,
- à un point d'avancement sur les projets en cours,
- à différents courants de pensée, notamment associatif.

Il semble évident qu'une telle action de communication, aussi intense et non concertée, a non seulement souligné le côté stratégique de cette consultation, mais aussi probablement perturbé la démarche en brouillant le point de vue que les Noiséens avaient pu se faire à la seule analyse des données contenues dans les documents élaborés en commun avec la ville.

De ce point de vue, il pourrait être défendu que cette action de communication non concertée de la ville de Noisy-le-Sec a porté préjudice à l'objectif d'une telle concertation.

LES RESULTATS GLOBAUX

Deux pétitions ont été organisées :

- Une par l'**association « Vivre Bien à Noisy-le-Sec Sans le Tram »** dont l'action consiste à « *ouvrir le débat sur l'opportunité même du projet* », autour « *de 2 préoccupations* :
 - **non à la traversée du tramway** de la gare de Noisy-le-Sec jusqu'à la place Carnot
 - **oui à la continuité de la ligne 11** du métro... »

Le texte de la pétition intitulée « Pétition contre le tramway » (qui associe néanmoins le sujet éminemment rassembleur du prolongement de la ligne 11), a recueilli **860 signatures** (dont les premières datent de juillet 2005 –préalablement à la diffusion des documents d'information - et dont certaines proviennent de non Noiséens)

- Une par l'**association « Tram-Non »** intitulée « **Pétition contre le prolongement du tramway sur rails à partir de la gare de Noisy-le-Sec** » et qui stipulait que « *l'insertion d'autres modes n'a pas été étudiée et considère que le tramway sur rail est inadapté à la ville* ».

Ce texte a recueilli **941 signatures** (dont certaines de non Noiséens), ce total s'appuyant sur le constat d'un huissier de justice joint au registre de concertation pour 870 signatures (sans copie des feuillets de cette pétition).

Il faut noter :

- **qu'aucune pétition favorable** au prolongement n'a été versée à cette consultation, alors qu'une telle pétition regroupant 528 signatures avait été remise en 2001 lors de la consultation initiale
- la contribution de Montreuillois venus en délégation avec le Député Maire J. P. Brard.

La **réunion publique**, en présence des vices présidents de la Région et du Conseil Général, fut **houleuse**. Après une présentation des enjeux et des dispositions d'insertion, la présence d'un **grand nombre d'opposants au tramway** a été prégnante. Les prises de paroles des autres participants ont été plus rares et plus difficiles, le stade de la confrontation semblant même parfois dépassé.

Les **impacts du projet** (déclarés comme importants, voire rédhibitoires, lors des réunions précédentes : utilité du Grand Tram, impact sonore et vibratoire, impact sur la circulation) **abordés au travers de stands** (tenus par des experts RATP, de la DDE et du CG93 avec documents pédagogiques à l'appui) moins propices à la confrontation, semblent avoir retrouvé une plus juste importance à en juger par leur fréquentation modérée et la cordialité des échanges.

Dans l'ensemble, la consultation a été riche en contributions : **625 avis individuels** (hors pétitions) ont été formulés :

- 490 sur les **registres** au travers de 481 textes (hors pétitions),
- 135 par **Internet** au travers de 133 courriers électroniques.

Sur le 625 avis individuels formulés sur les registres et sur Internet :

- 219 (35%) sont contre le prolongement du tramway,
- 99 (16%) sont pour le tracé n°2 (long du faisceau ferroviaire et rue Lamartine),
- 75 (12 %) sont pour le prolongement du tramway (sans préciser le tracé)
- 72 (11 %) sont pour le tracé dissocié du schéma de principe,
- 68 (11 %) sont contre le tracé n°1 (desserte de la rue Jaurès)
- 58 (9 %) sont pour le tracé n°1 (desserte de la rue Jaurès)
- 18 (3%) sont ambigus,
- 8 sont trop éloignés ou hors sujet,
- 5 font d'autres propositions,
- 3 sont contre le tracé 2

Une **synthèse** de ces **contributions individuelles** pourrait être :

- | | |
|--|-------------|
| - contre tout prolongement : | 35 % |
| - pour un prolongement (quelque soit le tracé) : | 12 % |
| un prolongement en dehors du centre (pour n°2 et contre n° 1) : | 27 % |
| un prolongement par le centre ville (par Jaurès ou dissocié) : | 21 % |
| - Autre | 5 % |

Les **opposants à tout prolongement** du tramway estiment (pour un tiers) que la desserte du secteur est suffisante et qu'il suffirait d'améliorer le réseau de bus.

Ceux qui développent un argumentaire notent que les deux tracés proposés comportent des inconvénients rédhibitoires.

Ils sont nombreux à exprimer tant leur attachement à la qualité actuelle du centre ville que la Crainte de sa dégradation.

Les craintes mentionnées concernent la circulation, le stationnement, les nuisances sonores et vibrations, les expropriations, les contraintes géotechniques, la phase travaux, la sécurité et la hausse des impôts.

Quelques avis estiment que le tramway actuel est dépassé. La proposition d'un mode alternatif (tramway sur pneus ou tram-bus) apparaissant parfois.

Dans une forme d'affectation modale des espaces, les contributeurs opposés au prolongement du tramway, ou qui revendiquent un mode plus routier, sont ceux qui sollicitent le plus le prolongement du Métro M11 à place Carnot.

Les opposants au tracé 1 rejoignent, dans leur argumentaire, les opposants à tout prolongement (transports suffisants, améliorer l'existant, attachement à la qualité de vie, satisfaction de l'existant, prolongement du Métro 11 à place Carnot.)

Les références à l'avenue Galliéni sont fréquentes. Ces contributeurs alertent sur l'étroitesse de la rue Jaurès et redoutent les impacts sur son fonctionnement (accès commerces et livraisons), l'intervention des services, et une augmentation des nuisances.

Les opposants au tracé 2

Ils sont peu nombreux dans cette catégorie car ils se sont aussi positionnés explicitement soit comme des opposants à tout prolongement soit comme des partisans d'un passage dans le centre-ville.

Les partisans du prolongement qui ne formulent pas de préférence pour un tracé.

Une majorité de ces contributeurs ne sont pas des Noiséens.

Les non Noiséens regrettent le retard pris par le projet, redoutent une radicalisation et font appel à l'intérêt général.

Les Noiséens regrettent la radicalisation, argumentant sur les atouts du projet sans perdre de vue la nécessité d'un projet de qualité.

Les partisans du tracé 1 notent l'importance de l'enjeu, rapportent l'expérience des bienfaits du tramway et y voit une chance pour améliorer la qualité de vie en centre ville et le re-dynamiser avec un impact bénéfique notamment sur les commerces.

Ils soulignent l'utilité du projet, la hiérarchie des réseaux, le coût plus faible, les acquisitions foncières moins nombreuses et le soin à apporter aux modalités d'insertion.

Les partisans du tracé du schéma de principe. Ils sont nombreux à opter pour ce tracé qui n'était pas explicitement proposé. Ils y voient une possibilité de combiner la desserte du centre ville par un tracé connu (celui du bus 105) avec un matériel moderne en minimisant les impacts redoutés. Ils soulignent leur refus d'accepter un tracé hors du centre et y voient l'opportunité d'un projet urbain soigné.

Certains témoignent et réfutant les inquiétudes sur les nuisances, d'autres proposent ou s'interrogent sur un changement de matériel. Plusieurs proposent l'idée d'un référendum.

Les partisans du tracé 2.

Au-delà du constat que la desserte du centre ville est suffisante et de l'intérêt du prolongement de la ligne 11 à la place Carnot, ce tracé apparaît fréquemment comme une concession faite aux autres villes qui n'apportera rien aux Noiséens.

Ce choix permet plus d'éviter les inconvénients redoutés et décriés d'un passage en centre ville (dont certains reconnaissent qu'il est déjà en difficulté) que pour les bénéfices qu'il apportera aux quartiers desservis néanmoins soulignés par certains.

Un changement de matériel devient plus souvent un enjeu, demandé par certains, combattu par d'autres.

LES RESULTATS DETAILLES DES AVIS INDIVIDUELS

Le point de vue des opposants au prolongement du tramway

Une opposition au prolongement du tramway est indiquée dans 219 avis (**35% des 625 avis individuels**).

Seuls 3 opposants déclarent ne pas habiter Noisy-le-Sec (2 sur Internet, 1 Montreuillois).

Plus de 30% de ces opposants mentionnent leur **attachement au prolongement de la ligne 11** (au moins à Place Carnot) « *il serait bon de reporter les fonds ainsi épargnés au prolongement de la ligne 11 ;* ». Une contribution semble même vouloir ainsi punir les autres villes « *Romainville devrait se manifester pour le prolongement de la M11..conclusion : pas de tram* »

Environ 20 % expriment que la **desserte actuelle de ce secteur est suffisante** (« ville déjà très bien desservie ... ») pour montrer « l'inutilité de ce projet ». Beaucoup détaillent les transports disponibles « RER, train, bus... » mais tous omettent (consciemment ou inconsciemment) le tramway existant.

Une trentaine d'avis estiment qu'il suffirait d'**améliorer le réseau de bus** «*améliorer le 105 ; améliorer les bus que nous avons ; faciliter le passage des bus ; développons réseaux de bus modernes aux biocarburants ; des bus modernes et propres feraient l'affaire ; bus moderne et confortables ; peu polluant confort et fréquence sont à améliorer ;* » ou de compléter une ligne Val de Fontenay-Romainville par des navettes « *de la gare de Noisy, vous aurez des navettes, des charettes, des électriques, d'autres au bio carburant et gratuites* »

Environ une dizaine d'observations estiment que le **tramway actuel est dépassé** « *non purement et simplement à un vieux tramway bruyant inesthétique - l'équipement est déjà dépassé...réfléchir à plus innovant - oui à un transport alternatif tram-bus - tramway rétrograde et impossible de dévier de son parcours - matériel proposé pour ce tronçon a vécu je m'oppose au prolongement versions rails et caténares - oui à un transport alternatif et plus confortable* »

d'autre proposent **le tramway sur pneus** « *n'oublions pas que le tramway traditionnel sur rail est déjà caduc* »

De nombreux opposants au prolongement marquent leur **attachement à la qualité urbaine** de leur centre-ville « *Noisy où il fait bon vivre - chance d'avoir un centre ville joli bien aménagé et sécurisé - rue A. France est si belle et rue Jaurès - notre ville qui était si belle - rénovation qui en fait une belle petite ville* », en exprimant, par l'utilisation de termes forts, voire excessifs, la **Crainte d'une dégradation de cette qualité** « *assez de massacres - tracé désastreux - gâchis - apporte la désolation - transformer Noisy en ville morte - c'est un désastre annoncé - serait un véritable enfer pour les riverains - tuerait l'âme de Noisy - nouveau 18 avril 1944 ; comment envisager de les défigurer* »

Les **contributions les plus virulentes** fustigent les « *technocrates qui cogitent de tel projets, techniciens en manipulation de connerie* » qui osent promouvoir ce prolongement « *idée absurde, le tramway est une absurdité, ubuesque, aberration totale* »,

L'objectif de la **qualité de service** attendue du tramway est aussi critiquée « *lenteur et nombre réduit des stations* ».

Les impacts négatifs éventuels sont fréquemment cités ; **impact sur la circulation** « *impact trafic - comment va-t-on faire passer les milliers de voitures - engorgement A.*

France - embouteillages garantis - ne plus pouvoir sortir ou rentrer rue E. Zola» ou **l'impact sur le stationnement.**

Des impacts environnementaux sont mis en avant «rues trop étroites, vibrations, les roues grincent ; provoquera énormément de nuisances sonores qui sont déjà suffisamment nombreuses ; fissures »

Les **expropriations** « ... » et les **difficultés de la phase travaux** sont regrettées « les technocrates feraient bien de venir voir ...si la ville se prête à des travaux aussi importants ; »

L'impact sur les dépenses publiques « tramway très coûteux - assez de gâchis avec l'argent du contribuable » et la crainte d'une **hausse des impôts** est exprimée « même si l'Etat ou la Région finance, et bien d'où vient l'argent, de nos impôts ! - part régionale et départementale ne cesse d'augmenter » jusqu'à craindre un impact ciblé sur la commune « prolongement du tramway très coûteux pour la commune ».

Peu défendent la **thèse inverse** « le coût ne doit pas être un critère de choix, seule la qualité de vie des Noiséens doit être prise en compte ... faire un projet acceptable avec une voie souterraine sous la rue A. France »

une contribution considère même que c'est un critère déterminant « si l'intérêt du tramway n'est plus à démontrer et si le tramway doit passer à Noisy, il faut y mettre le prix »

Très peu de contributions évoquent la réalisation **d'une partie en tunnel** pour accéder à la place Carnot. Il semble s'agir d'un reproche qu'elle n'ai pas été étudiée « on se refuse à étudier l'hypothèse d'un tunnel qui résoudrait de nombreuses difficultés en prétextant....».

Certains avis évoquent un **impact sur la sécurité** « la clientèle du terminus n'est pas fréquentable et nous apporte de l'insécurité, inutile de nous apporter celle de Val de Fontenay - non à ville dortoir non à l'insécurité »

Quelques contributions mettent en avant les **contraintes géotechniques** avec notamment « les sous-sol très fragiles - sous-sol en gypse : arrêtez avant qu'il ne soit trop tard ».

Des contributions isolées **réfutent l'intérêt même du projet** « pure ineptie alors que les bus sont peu remplis » demande plutôt de « développer les bornes pour les voitures électriques » ou **alerte** sur des thèmes divers « avez-vous pensez aux chômeurs de l'automobile » ou sur « arrêter de surcharger cette gare qui se trouve asphyxiée en heures de pointe »

Peu de contributions proposent de **rechercher des tracés alternatifs** « Plus judicieux de desservir le secteur de l'hôpital intercommunal de Montreuil - deux tracés proposés désastreux une autre possibilité devrait être envisagée »

Le point de vue des opposants au tracé 1

Une opposition au tracé 1 est indiquée dans 68 avis (**10,9 % des 625 contributions individuelles**). L'ensemble de ces contributions provient de Noiséens.

On retrouve une dizaine de contribution demandant plutôt le **prolongement de la ligne 11** « *le métro par contre serait plus judicieux - l'argent serait mieux dépensé en le mettant pour le prolongement de la ligne 11- transports peuvent être améliorés par le métro ligne 11* »

Une quinzaine d'avis exprime que les **transports sont suffisants** « *on a ce qu'il faut (bus, Eole) - surtout qu'il y a beaucoup de bus et pour aller à Val de Fontenay, le train -* » - ou qu'il suffirait **d'améliorer les bus existant** « *on a ce qu'il faut (bus, Eole) - bus suffit si la fréquence est correcte surtout le samedi et dimanche - ne pourrait-on mettre des bus propres - par des bus plus fréquents - plus utile à équiper les bus de motorisation non polluante* ».

Certains **craignent une régression** « *trop cher, bruyant et moins pratique que bus actuels... moins d'arrêts que nos bus* »

L'impact sur le **fonctionnement des commerces** apparaît (environ une quinzaine d'observations) surtout en lien avec les problèmes **d'accès et de livraisons** « *manque de stationnement pour les magasins - les commerçants ne pourront plus recevoir leurs marchandises ...par manque de stationnement - c'est la mort du petit commerce - fera fermer les commerces car les gens iront ailleurs là où ils pourront ...se garer facilement - les commerçants seront chassés par les travaux - pas que le tram passe devant Champion Atac, le marché - fuite des commerçants* »

Sur cette thématique des commerces et plus généralement la **référence à l'avenue Gallieni** est fréquente « *avez déjà démolit le petit Noisy - habitante du Petit Noisy, j'ai vu des gens pleurer devant la démolition ... les maisons se sont aussi des vies* »

La **contrainte géométrique** semble évidente « *n'importe qui se rend bien compte que l'étroitesse de la rue ...ne permet pas cette installation* »

La crainte d'une **augmentation des nuisances** est indiquée « *quel bruit nous attend - nous avons déjà les voitures qui klaxonnent sans arrêt aux feux - pas être asphyxié par un mastodonte - je demeure place J. d'Arc déjà très bruyante ... alors avec le tramway - rue Jaurès : circulation infernale entre les voitures, le tramway, les livraisons ...nous partirons en province* »

Ou d'un **encombrement de la rue Jaurès** « *est-ce bien raisonnable de faire circuler TC et VP sur la même voie - les riverains doivent sortir ...les piétons ont besoin de trottoirs* »

L'accès et l'intervention des véhicules de services ou de secours « *on entretient, on ramasse les ordures, on livre, on déménage ... les ambulances, les pompiers* »

Certains font la proposition d'une solution intermédiaire « *tram bus* »

Beaucoup des contributions traduisent **l'attachement à une certaine qualité de vie** touchant à l'affectif ou à la **satisfaction de l'existant** « *faire en sorte que Noisy retrouve son charme d'autrefois- laissez notre rue Jaurès lieu de passage, commerces et balades - inutile de défigurer le centre ville qui a été réaménagé il y a très peu de temps* »

Le point de vue des opposants au tracé 2

Une opposition au tracé 2 est indiquée dans 3 avis (**0,5 % des 625 contributions individuelles**) qui proviennent de Noiséens.

Deux sont des contributions d'opposants au prolongement du tramway qui insistent sur leur opposition à ce tracé « *surtout pas celui qui concerne la zone d'activités - ennuis particulièrement sens unique rue du Parc* »

Un contributeur, plutôt favorable au tramway (préférence pour le métro) note son éloignement des habitants et des activités « *aberrant...les gens devront à la limite prendre le bus pour rejoindre le tram* »

Le point de vue des partisans du prolongement du tramway

Le prolongement (sans avis sur un tracé à privilégier) est souhaité dans 75 contributeurs (**12 % des 625 contributions individuelles**).

48 contributeurs se signalent comme des non-Noiséens.

Les non Noiséens regrettent le retard pris par le projet et considère « *que le choix du tracé à Noisy est du ressort des Noiséens* »,

mettent en valeur le projet « *le lien intercommunal tant souhaité - facilité notre confort de vie - intérêt général de tout un bassin de vie - aide à vivre nos déplacements n'étant pas automobiliste -il n'y a que des avantages - Montreuillois travaillant à Bobigny je continuerai à utiliser ma voiture en passant par Noisy et à polluer les riverains - le tram est moins polluant que les bus - originaires de Montpellier, nous avons pu faire l'expérience du succès - l'émergence d'une nouvelle voie de liaison transversale - indispensable à toutes ces communes de l'est parisien ... si mal desservies entre elles...»*

et redoutent une radicalisation de la situation- « *a réaffirmé sa volonté de remettre en cause - apprenons avec inquiétude - je ne comprends pas - comparable à ceux qui s'opposaient au passage des lignes électriques - pas entendable que des doutes opportunistes ou des velléités individuelles puissent entraver la poursuite de ce projet ...* »

et **espèrent un déblocage** « *espérer que le bon sens - entêtement politique devrait être contré par une autorité supérieure -remercie tous ceux qui comprennent l'intérêt général»*

Les Noiséens eux aussi **regrettent la radicalisation** « *j'ai été choqué de l'agressivité du public lors de la réunion du 22 ... nous devons nous inscrire dans un territoire régional et accepter les projets ...qualité de vie et de poumons. - combien d'années encore faudra-t-il - regardons ensemble vers un avenir meilleur -*

rappellent les atouts du projet « *J'habite Noisy et travaille à Montreuil ... indispensable pour gagner du temps - moyen de transport accessible à tous à moindre coût - essence trop chère - service public de qualité - Nantais d'origine, ... avec l'arrivée du tramway, Nantes promue ville où il fait bon vivre, nous en sommes très loin ici à Noisy j'attends la fin de l'auto reine, des embouteillages, du 105 type arrivera arrivera pas - je veux pouvoir faire mes emplettes à Noisy ...sans les ramener bringuebalantes dans des bus surchargés - bruyant? beaucoup moins que le flot de voitures et camions -*

sans perdre de vue la nécessité d'un projet de qualité et plus d'explications « *étudier les meilleures solutions techniques, atténuer les nuisances - ce que je reproche c'est de ne pas avoir présenté les implications... au niveau de la pollution sonore, du déclin, ...du report de circulation...j'habite rue Jaurès à l'un des endroit les plus étroit ...prêt à dire oui...si l'on m'explique les tenants et les aboutissants de chaque tracé...-*

Le point de vue des partisans du tracé 1

Le tracé 1 est souhaité dans 58 contributeurs (**9,3 % des 625 contributions individuelles**) dont plusieurs habitent la rue Jaurès.

Seules 3 contributions ne sont émises par des Noiséens. Recueillies sur Internet, 2 témoignent de **l'expérience des bienfaits** à Bobigny... « *important qu'il traverse les centres-villes, ex : j'ai acheté mes lunettes ... à Noisy en y allant en tram ... il permettra de tourner le centre-ville vers l'avenir - revivifie les centres ville comme à Bobigny* » l'autre opte pour ce tracé du fait de son « *coût moindre* » .

Les termes utilisés témoignent de **l'importance de l'enjeu** (certains reprennent l'argumentaire des opposants) « *il faut savoir si on veut faire vivre ou mourir notre ville* »

En comparant **l'utilité du projet** certains soulignent que « *le tracé 1 serait le plus utile pour la population de Noisy - tracé utile et performant - doit servir à la collectivité et desservir le cœur de ville - tramway fait pour circuler dans les centre ville pour desservir la population -* y compris pour les **personnes à besoins spécifiques** « *personnes à mobilité réduite...parents avec poussettes* »

Quelques contributeurs en appel à logique de **hiérarchie des réseaux** et des secteurs desservis « *la desserte locale doit se brancher sur le tramway et non l'inverse - avec le soutien d'un réseau secondaire de bus*»

Beaucoup soulignent que le rôle essentiel du projet comme **porteur de qualité de vie et d'aménagement** « *il s'agit de penser l'aménagement de la ville - facteur d'amélioration de l'espace public ...Bordeaux ma ville natale - oui passage par Jaurès où j'habite car énormes camions ... voitures plus dangereux que tramway - le plus susceptible de faire baisser le trafic automobile - avec cour urbaine, piste cyclable et zone piétonne* »

Souvent avec une réserve qui souligne **l'importance des modalités d'insertion** « ... doit se faire avec intelligence - *mais un tram bien pensé -idéal rendre piétonne la rue Jaurès - attention à la cohabitation tram-vélos - avec des exigences maximum dans tous les domaines utiliser les meilleurs matériaux* »

De nombreux contributeurs y voient une **chance pour re-dynamiser le centre-ville** «*apport pour le dynamisme, le tramway sera attractif - occasion de créer un lieu central et convivial - verra l'essor de Noisy - Noisy doit s'ouvrir pour être plus dynamique et plus attractive - opportunité pour l'attractivité et la vitalité du centre ...* »

notamment au travers d'un **impact bénéfique pour les commerces** « *favoriser la proximité des commerçants - incontournable vers une dynamique des commerces stagnants - sans doute plus adapté aux intérêts des commerçants...en faisant transiter du monde par le centre nous sauverons celui-ci - vocation d'un tramway est de desservir un maximum de magasins - je pourrais enfin faire mon marché à Noisy -* parfois en **récusant l'argument des opposants** « *j'aimerais savoir où ... le tramway a causé directement la fermeture des commerces* »

L'avantage du **coût plus faible** revient dans de nombreux avis. Il en est de même des **Acquisitions Foncières** plus rares.

Le point de vue des partisans du tracé du schéma de principe

Le tracé dissocié du schéma de principe simplement rappelé pour mémoire dans les documents de la concertation réussit à être souhaité dans 72 avis (**11,5 % des 625 contributions individuelles**). Ce tracé réunit un peu plus de partisans que le tracé 1. Seules 2 contributions, recueillies sur Internet, ne sont émises par des Noiséens.

Ce tracé est souvent qualifié de « *solution idéale – plus judicieux mais hélas abandonné – c'était le meilleur – meilleur compromis – bonne formule* » ce qui pourrait être « *un parcours cohérent qui rassemble la très grande majorité des suffrages. Pourquoi pas, dans ce cas, le trajet ... par le parcours initial (Brément, Michelet, République)* »

Ce tracé apparaît dans les avis, comme la formule qui combine **l'intérêt de la desserte du centre ville** « *bonne formule pour préserver le centre ville et desservir des quartiers davantage peuplés – tracé du centre ville est inévitable – tramway en dehors de la ville serait un non sens* » par un **tracé connu** « *actuel trajet du 105 – tram à la place du 105* » par un **mode moderne** « *facilement accessible - essayer de faire monter un fauteuil roulant dans le 105* »

en minimisant les inconvénients redoutés « *allier les atouts démontrés du tramway à des nuisances minimales - aura le plus d'usagers et tient compte des craintes des commerçants qui par ailleurs ne sont pas fondées – aller et retour c'est vraiment pas favorable – le moins pénalisant – respectueux du centre ville – préserver le centre et desservir les quartiers davantage peuplés ...*»

Son choix s'appuie sur **l'utilité du projet** dans le centre « *ceux qui empruntent les TC au quotidien sont conscients de l'enjeu – indispensable aux Noiséens – desservant les axes de vie de notre cité - le tramway en boucle, multiplierait les points de desserte*» ...

Ou accompagne fréquemment le **refus d'accepter un tracé hors du centre** « *quartier dépourvu de population – coût faramineux et éloigné du centre – coûte plus cher et dessert moins de monde - par la rue du Parc c'est un non sens – zone d'activités totalement excentrée – loin du centre où sont les voyageurs* »

On retrouve dans quasiment toutes les contributions, et comme dans le tracé 1, **l'idée d'une opportunité pour un projet urbain** « *il faut en même temps un projet d'aménagement conséquent – pollution, bruit rue Jaurès, raz le bol, le tramway est la solution – chance et nécessité absolue... passe par des lieux de vie, gage de succès et d'efficacité – transformer le centre de Noisy en zone piétonne – le centre de St-Denis n'est-il pas plus beau que la hideuse rue J. Jaurès* »

d'un projet ambitieux, tant dans le **matériel roulant** que dans **l'aménagement** de la ville « *aménager au mieux, avec matériel moderne - discuter et obtenir un matériel moderne, places de stationnement suffisantes – dernières innovations – soin apporté au traitement urbain – des meilleures conditions de réalisation - protections phoniques-environnement de qualité, exigeons ensemble du matériel de qualité – de dernière génération comme l'ouest parisien – dans le centre historique sans caténaire avec prise de courant par le sol*»

avec quelques **témoignages** d'habitants qui **réfutant les inquiétudes sur les nuisances** « *j'habite à proximité de la ligne de tram et les nuisances dénoncées ne sont que pure hérésie – tramway...moins bruyant à l'intérieur comme à l'extérieur qu'un bus-j'ai habité av. Gallieni et dû être exproprié ...oui le tram est un moyen fiable régulier propre - matériel moderne qui apporterait moins de nuisance que le bus 105, polluant, bruyant, mal régulé – opposants au tramway en centre ville ...combat d'arrière garde complètement déconnecté de la réalité ... il n'y aura, contrairement à l'Av Gallieni aucune destruction même pas l'immeuble ...* »

En se référant parfois au numéro spécial du magazine « Miroir de Noisy » certains souhaitent (ou s'interrogent) sur un **changement de matériel** (tram sur pneus ou tram-bus) « *pourquoi tram sur fer alors que tram sur pneus existent - solution innovante... mieux que d'avoir ..sur rail qui deviendra caduc dans quelques années - pour un matériel moderne (et non fer/fer) - ne vaudrait-il pas mieux d'attendre qq mois ..pour que les fabricants sécurisent leurs tramway sur pneus et bus à guidage immatériel ?* »

Une grande partie de ces contributions s'accompagne de **l'idée d'un référendum**.

Le point de vue des partisans du tracé 2

Le tracé 2 est souhaité dans 99 contributeurs (**15,8 % des 625 contributions individuelles**) dont plusieurs habitent la rue Jaurès.

Seules 2 contributions ne sont émises par des Noiséens. Une Montreuilloise et l'ADTC Est Parisien qui refuse une rupture de charge à la gare de Noisy.

Quelques avis soulignent que la **desserte actuelle du centre ville est suffisante** (d'ailleurs en omettant toujours de citer la ligne actuelle du tramway) « *ville déjà très bien desservie - n'apporte aucun avantage aux Noiséens - déjà 6 bus, RER etc - Noiséens ont tous les transports nécessaires - bien desservi dans son centre - nombreux bus desservent de nombreuses destinations - Jaurès est suffisamment desservie - Noisy est très bien desservi - aucune utilité pour Noisy-le-Sec*»)

La **quête du prolongement de la ligne 11 du métro à Romainville** apparaît dans les argumentaires « *serait plus intéressante - plus judicieux de prolonger le métro - prolongement de la ligne de métro résoudra pas mal de problèmes - priorité à la prolongation du métro -*

La plupart se positionnent contre le prolongement puis choisissent ce **tracé qui apparaît essentiellement comme une concession faite aux autres villes et futurs utilisateurs qui n'apportera rien aux Noiséens** «*tracé 2 hors la ville - tramway plus nuisible qu'utile - même si il y a des inconvénients... - pas favorable mais s'il faut absolument... plutôt pour le tracé 2 - 2 plus approprié si tram il y a - tracé 2 à la rigueur, sans tram c'est tout aussi bien - tracé 2 si obligation - dans le pire des cas tracé 2 serait le moins destructeur - Non au tramway ou au pire oui conditionnel par tracé 2 - à la rigueur tracé 2, et encore-concevable - s'il faut vraiment prolonger... - apportera autant de satisfaction aux personnes venant des autres banlieues - dans le cas où on ne peut éviter de prolonger le tramway - Non au tracé 1, oui à tracé alternatif par le Londeau ;..et puisque vous n'étudierez pas cette possibilité, oui au tracé 2 - s'il devait vraiment être chez nous - si on ne peut éviter le tramway - à la rigueur ... pour permettre aux villes avoisinantes... -*».

C'est un tracé qui est choisi dans quasiment toutes les contributions **surtout pour éviter les inconvénients redoutés et décriés d'un passage par le centre ville** dont certains reconnaissent qu'il est **déjà en difficulté** « *sauvegardera la vie de la ville -préférable vu l'étroitesse de Jaurès - paraîtrait plus raisonnable - contre tracé 1, rue trop étroite - éviterait destruction et la disparition des commerces - Jaurès déjà assez encombrée - laisse Jaurès telle qu'elle est - centre ville agréable - tracé 1 tuerait l'âme de Noisy - projet 1 : destruction de Jaurès et mort du petit commerce - non au bombardement de Jaurès - opposer au tracé 1, préserver cœur de ville - pas question de massacrer rue Jaurès -tracé 2 moins préjudiciable - il sauvegardera le commerce ... centre ville épargné, notre cœur à tous - non au goulot d'étranglement - contre ...tramway rue Jaurès pour les nuisances ..l'agitation causée par le double sens de circulation - éviter Jaurès pour conserver le joli quartier - cela évite de tout casser rue Jaurès - en aucun démolir Jaurès - centre ville épargné - tracé 1 signerait arrêt de mort de notre ville - souhaitons Jaurès conserver - contre... dégradation Jaurès -évite la perturbation du centre ville - notre ville serait purement et simplement cisailée - il passerait au ras des habitations ... métal contre*

métal...bruyant et source de vibrations...très dangereux ..surtout pour les piétons – préserver le peu de commerces ... et ne pas amplifier le bruit en centre ville – centre ville deviendrait inexistant, plus de stationnement, plus de sortie de garage...- inconvénient d'éventrer le centre vital – centre de Noisy déjà si encombré aujourd'hui -

Y compris la **Crainte de rompre un équilibre social** « protéger une mixité sociale réelle... cessation d'activité de commerces traditionnels diversifiés mutations aisément observables – ce tram sur rail est inadapté pour la ville ... et risque de bouleverser l'équilibre sociologique de la ville».

et **moins pour le bénéfice** qu'il apportera **au développement de la ZA** ou **ses qualités propres** « souhaitable pour le développement de la ZA - pourrait desservir d'autres Noiséens – desservir des quartiers défavorisés – surréaliste d'ajouter du trafic sur Jaurès ...et de laisser isolée une partie ...expansive de la commune – ZA pourrait se développer et donc créer des emplois bénéfiques pour la ville – pour le développement économique, commerciale de Noisy – qui est le plus logique – dessert entreprise et équipement démunis...trajet rapide vers Romainville – bonne initiative pour la désenclaver – c'est vraiment un projet très structuré – donner sa chance à toute une partie de Noisy ... retombées positives – comme à Montreuil ce tracé dessert des zones moins bien desservies – dynamiser cette zone – desserte ZA serait un plus – nettement mieux – desservirait ZI et base de loisirs - l'avenir ... permettant des projets immobiliers plus ambitieux – tracé par Noisy-ouest est rentable à moyen terme »

Dans ces contributions, les **références à une dégradation et aux nuisances de l'avenue Galliéni** sont nombreuses « tramway... a détruit av Galliéni – beaucoup souffert par le passé – quartier de la gare ...devenu une poubelle – j'habite Bd Salengro... les nuisances sont bien réelles – dans le passé, promoteur tramway... martelé l'idée que ... véritable opportunité... réalité différente...rames dérangent quotidiennement les riverains de Galliéni ... véritable tapage nocturne contraire à la loi – j'ai un ami qui habite Av Galliéni et c'est un enfer – caténaïres ? c'est vraiment laid (voir av Galliéni) – automobiles reportées sur avenue de Rosny ...aujourd'hui impraticable (bouchon permanent) »

Un **changement de matériel** est souhaité par certains au profit d'un **plus moderne** « moderniser les tramways déjà technologiquement dépassés – tramway existant vétuste... voulons un matériel nouveau plus moderne plus silencieux comme ceux des grandes villes (Lyon , Strasbourg) – préjudice esthétique causé par les caténaïres - »

voire d'un **tramway sur pneus** « non au tram sur fer - opter pour un tramway sur pneus puisqu'ils sont moins coûteux – s'il était sur pneus, toutes ces nuisances seraient résolues - pourquoi pas des tramway sur pneus non gênants ni polluants – tramway plus petits donc, pourquoi pas à pneus ? - l'abandon du tramway sur fer – nuisances sonores tramway sur rails sont connues... sur rails particulièrement coûteux – tram sur pneus, trolleybus guidé ... moins chers lit-on dans certaines revues ».

Une contribution ajoutant une **section souterraine** « infrastructure en sous-sol à la hauteur de la rue des Vosges jusqu'à Romainville ... maillage en sous-sol avec la future station du métro »

d'autres nuancant **cette idée** « refusons les ruptures de charge »

Les autres propositions

5 contributeurs proposent d'autres solutions :

- 2 se prononcent pour le tracé de Bobigny à Romainville « *par le Pont de La Folie* » sans maillage à Noisy-RER considéré pour l'un comme « *un moindre mal* » ; à faire après le prolongement de la ligne 11 pour l'autre,
- « *Tracé possible et très intéressant Aller et retour Bd Michelet* »
- « *par le quartier du Londeau* »,
- « *le long du chemin de fer , une remontée par la rue St Denis, la rue des Bergeries, place J. d'Arc et rue Anatole France* »

Huit contributeurs formulent des avis **hors ou éloignés du sujet** dont plusieurs laissent à penser une certaine opposition :

« *Av de Rosny les voitures roulent trop vite, mettre des dos d'ânes – quelle incohérence – désinformation du STIF – A quand la parole à ceux qui ont fui l'avant, pendant après tram ? – 2005 Noisy-le-Sec « désert » citée dortoir – non à l'ouverture du chemin de Montreuil à Claye* »

Environ quinze avis sont trop **ambigus** (questions générales, avis sans position affirmée) pour être affectés à une des catégories précédentes.

Compte-rendu de la réunion publique

du 22 septembre 2005 - 20h30 –Gymnase Paul Langevin

Trois lieux d'échange, constitués en stand avec présence d'experts, étaient installés à l'entrée du Gymnase afin de répondre aux questions des habitants sur 3 thématiques :

- les impacts sonores et vibratoires ;
- le report des circulations ;
- le Grand Tram.

Etaient présents à la tribune : Mme Rivoire (Maire de Noisy-le-Sec), M. Deleu (maire-adjoint), M. Lebastard (conseiller municipal de Noisy-le-Sec délégué aux transports), M. Davion (mairie de Noisy-le-Sec), M. Méry (Vice-Président du CRIF), M. Ségal-Saurel (Vice-président du CG 93), M. Fischer (DDE 93), Mme Pouilly (RATP), Laurent Fourtune (STIF), Serge Gryz (STIF).

Entre 700 et 800 personnes assistaient à cette réunion.

Les opposants, nombreux à l'entrée du gymnase, ont installé des banderoles finement ajustées à l'organisation de la salle et dont les textes étaient « Non au Tracé absurde et coûteux – oui au prolongement du métro et à la tangentielle » et « non au gâchis / non au mépris – Les Noiséens n'ont pas besoin d'un tram coûteux et inutile qui va défigurer leur ville »

La réunion a été ouverte par Madame le Maire à 20h45.

Serge Gryz (STIF) a introduit la séance en rappelant le contexte du projet, les principales étapes de ces études complémentaires puis une synthèse des impacts et des enjeux. Le cabinet d'architecte, F.Daune architecte urbaniste, représentant le groupement d'études F. Daune - Setec, a présenté plus en détails les 2 tracés alternatifs avec leurs impacts en terme d'insertion.

Le débat a débuté à 21h45. Environ vingt personnes ont pris la parole sur proposition de Madame Le Maire.

L'association « Tram non » a développé son argumentaire défavorable à l'extension du tramway tel qu'il existe actuellement. L'exemple de l'aménagement de la rue Galliéni (extension ouverte en 2003) est analysé comme négatif pour le développement du commerce. L'association remet en cause le mode sur fer du tramway ainsi que son passage dans la rue Jean Jaurès jugé trop traumatisant pour un tissu urbain contraint. Il a été soulevé l'alternative du tramway sur pneu et d'un tracé à trouver répondant mieux aux contraintes urbaines. L'association appuie son argumentaire sur son attachement à proposer à la population un mode de transport de qualité s'insérant sans traumatisme dans une ville dense. L'association souligne que le besoin de transport pour les Noiséens porte sur une interconnexion optimisée à la gare RER avec les projets futurs (Tangentielle Nord et ligne des Coquetiers).

M. Garnier (Conseiller général - vice président du CG 93) a rappelé l'intérêt général de développer les transports en commun banlieue/ banlieue. Le tracé du schéma de principe lui semble le plus approprié pour la ville de Noisy-le-Sec. Il rappelle aussi son attachement au projet de prolongement de la ligne 11, les deux projets étant complémentaires.

Suite à une question **d'une habitante** sur le financement de ce projet, **M. Méry** rappelle le principe du contrat de plan Etat-Région et l'attachement de la Région à développer les transports en commun afin d'améliorer le cadre de vie des franciliens.

Cette habitante soulève la question du gaspillage éventuel lié à la rénovation récente de la rue Anatole France ainsi que les problèmes d'expropriation. Elle souligne la qualité de desserte par bus déjà existante sur le territoire.

M. Fourtune intervient pour souligner que le tramway est un mode dont la qualité de service est significative en terme de régularité, fréquence et de confort ; caractéristiques qui ne peuvent pas être complètement remplies par le réseau de bus actuel.

L'association « Vivre bien à Noisy sans le tram » a exprimé son avis défavorable quant à l'opportunité même du projet. Ses arguments s'appuient sur :

- les nuisances redoutées de ce mode : vibrations, bruit, difficulté d'entretien ;
- une insertion du tracé 1 de mauvaise qualité : problème de stationnement, piste cyclable trop étroite, fracture de la ville accentuée avec les caténaires ;
- un tracé 2 dénué de bon sens au regard de l'accessibilité et de la contrainte technique avec la pente des rues Lamartine et du Parc, du nombre d'expropriations.

L'association rappelle son intérêt pour l'extension de la ligne 11.

Le représentant des Verts à Noisy a affirmé son soutien à l'extension du tramway par le tracé 1. Il a souligné la différence significative de coût entre les deux tracés. Il a émis le souhait que soit étudié un matériel alternatif ainsi qu'une rue Jean Jaurès piétonisée, accessible aux riverains et aux vélos.

Une habitante favorable au tramway n'a pas pu s'exprimer à cause d'agitations dans la salle.

Le calme revenu, **une riveraine** a réussi à prendre la parole pour exprimer son avis favorable à l'intérêt général du projet tout particulièrement grâce au dynamisme qu'apporterait le tracé 1 au centre ville. Elle souligne l'importance de dépasser les intérêts personnels (circulation, stationnement) notamment compte tenu de la complémentarité avec les autres projets comme celui de la Tangentielle Nord. Elle cite Strasbourg comme exemple de tramway bien intégré..

Mme Rivoire n'adhère pas à cette comparaison, inadéquate pour Noisy-le-Sec à son sens.

M. Deleu (maire adjoint) intervient pour évoquer l'impact positif du tracé 2 pour le développement de la zone d'activités (2400 emplois). Il reconnaît le coût élevé du déplacement de la base travaux de la SNCF mais insiste sur le rôle du tramway comme accélérateur du projet urbain. Il conclut à l'absence d'alternative au tracé 2, tracé dont les dispositions d'insertion peuvent effectivement être discutées. Il fait néanmoins remarquer les récentes rénovations de la voirie et de la plate-forme du tramway en exploitation.

L. Fourtune indique que le tramway amène de la revalorisation des espaces urbains bien plus que le réseau de bus, preuve en est des annonces immobilières en province mentionnant « proche du tramway ».

Trois habitants prennent la parole à la suite pour énoncer un avis défavorable au tramway dans Noisy-le-Sec. Ils pensent que le tracé ne peut pas être favorable au développement commercial en référence à la situation des commerces sur les villes de Saint-Denis et La Courneuve.

Un jeune homme souligne le confort qu'apporte le tramway comparé au bus en terme d'accessibilité et de mobilité. Il s'interroge sur l'étroitesse de la rue Jean Jaurès pour le tracé 1, l'intérêt économique du tracé 2 et l'absence de desserte des quartiers du Londeau et de La Boissière.

M. Mery rappelle que les transports en commun et le tramway pour ce projet sont une nécessité pour pallier aux problèmes environnementaux, de santé publique du développement « tout voiture ». L'intérêt général pour la société ne doit pas être oublié.

Un riverain s'inquiète des nuisances vibratoires du tramway.

Suite à une question concernant la difficulté du relief, **M.Fourtune** répond que le tramway est techniquement fiable pour gravir des voies en pentes et assurer un freinage de qualité.

M. Lefebvre (conseiller municipal, PS) évoque le prolongement du tramway est nécessaire, pour lutter contre la pollution sachant que c'est un outil fort de développement de la ville améliorant la desserte et déterminant sur le réaménagement du pôle gare. Le tramway est source de qualité de service avec une offre de transport sans comparaison avec le bus (5h30 -0h30) dont l'enjeu n'est pas seulement Noiseén mais régional. Il souligne que le coût d'un tel projet le destine à être utile au plus grand nombre en desservant les quartiers les plus denses et souhaite la prise en considération du tracé dissocié. Il fustige ceux qui alimentent des craintes non fondées et propose de continuer à travailler ensemble notamment aux travers des comités de quartiers.

M. Ségal-Saurel (Conseil général 93) rappelle aussi l'intérêt général porté par le projet de tramway, qui desservira Noisy-le-Sec mais aussi les autres villes (Romainville, Montreuil,.). Il réitère son soutien aux autres projets de transports : extension de la ligne 11 et Tangentielle Nord.

Un habitant du quartier Merlan s'étonne qu'aucune hypothèse de tracé n'ait cherché l'amélioration de la desserte du quartier du Londeau. Par ailleurs, il interpelle la tribune sur la question des reports de la circulation automobile.

M. Fourtune indique que ce sujet est traité dans un des 3 ateliers thématiques disponibles à l'entrée du gymnase.

Trois habitants interviennent pour évoquer les problèmes des anciennes carrières rue Anatole France, la crainte de nuisances sonores ainsi que l'indemnisation des commerçants lors des travaux.

L. Fourtune précise que, si nécessaire, lors du chantier du tramway les carrières seront comblées. Il souligne qu'il est démontré qu'un tramway est moins bruyant qu'un bus et que, concernant l'indemnisation des commerçants, une commission paritaire sera créée afin d'indemniser les commerçants de la perte de chiffre d'affaire liée aux travaux.

Deux riveraines soulignent le gain de confort et de sécurité qu'apporte le tramway. L'une relève que, si rien n'est fait, ce ne sera pas le tramway qui tuera le commerce de Noisy mais le centre commercial Rosny 2.

M. Raisky (ancien élu) souligne que Noisy-le-Sec est et devrait rester une ville accueillante. En se référant au coût de réalisation de la section autoroutière A186, dont la transformation en avenue paysagère est désormais programmée, il entend mettre en garde sur le risque de regretter un jour l'absence d'études d'infrastructure partiellement souterraine dans les secteurs les plus contraints notamment à l'approche de la place Carnot.

Un étudiant témoigne que, pour des déplacements de rocade suffisamment longs il devient préférable de prendre le métro et de transiter par Paris.

Les dernières interventions du public ont soulevé les questions de la sécurité sur le tracé 2 du fait de la proximité d'école, le coût, son évolution dans le temps et la durée des travaux.

Mme Rivoire souhaite conclure la réunion à 0h45.

Elle évoque son attachement à la ligne 105, au prolongement de TVM et la préservation du cœur de ville. Posant que le tracé 1 « cisailerait » la ville en deux avec la crainte de voir disparaître une forme de mixité sociale, elle convient que le tracé 2 qui est à son initiative reste une alternative sérieuse bien qu'imparfaite (mur de soutènement, expropriation). Compte tenu des échanges qui pourraient laisser à penser que « Noisy n'est pas fait pour le tram, et le tram n'est pas fait pour Noisy », elle enjoint les acteurs du projet à chercher encore des solutions plus satisfaisantes, pas forcément avec un matériel sur rail, et de continuer le projet en démarrant par Val de Fontenay.

M. Méry clôt la réunion en rappelant que toutes les enquêtes montrent l'attente de la population vis à vis de nouvelles infrastructures de transport collectif de rocade - le tramway étant plus adapté que le bus pour répondre à cette demande - et que bien des villes ne sont pas, quant à elles, faites pour supporter les nuisances apportées par tous les déplacements effectués en voiture particulière.

Fréquentation des « STANDS D'INFORMATIONS »

Stand « IMPACTS SONORES ET VIBRATOIRES DU TRAMWAY »

Présence de 2 experts RATP.

Mise à disposition d'un document spécifique (document joint).

Fréquentation : une cinquantaine de visiteurs.

Alors que ce thème apparaissait comme une des principales sources d'inquiétudes des Noiséens lors des précédentes manifestations (réunions publiques, comités de quartiers) les experts ont été peu sollicités par des questions précises et strictement techniques.

Bien que le sujet soit d'un abord difficile, il a semblé que la démarche explicative des acousticiens présents, tant sur les aspects généraux que vis à vis les mesures effectuées à Noisy-le-Sec, a permis d'atténuer les inquiétudes des visiteurs.

Plus largement, il est probable que le seul fait de communiquer sur ce thème du bruit et des vibrations, a eu un effet bénéfique sur le public Noiséen en évitant ainsi une amplification excessive des idées préconçues et des inquiétudes non fondées.

Stand « LA ROCADE GRAND TRAM » :

Présence de 2 experts RATP.

Mise à disposition d'un document spécifique (document joint).

Fréquentation : une cinquantaine de visiteurs.

Ce stand est apparu comme un lieu d'échanges de plus grande proximité et donc comme une alternative cordiale au grand débat qui animait la salle.

Ainsi, pour faire suite aux exposés introductifs à la réunion ou à la consultation des panneaux d'esquisse d'insertion, les visiteurs Noiséens à la recherche de renseignements ont pu prendre connaissance des documents proposés et obtenir des éclaircissements.

En majorité, les interlocuteurs étaient dans une démarche de choix de tracé et souhaitaient juger des avantages et inconvénients que pourrait leur apporter le tramway. La pertinence du mode tramway par rapport à d'autres modes (bus...) a été abordée.

Généralement, les documents disponibles ont permis en partant de l'intérêt des tracés 1 ou 2 dans un contexte général, d'aborder ensuite les impacts de chacun des tracés sur la vie quotidienne, l'environnement de proximité, l'organisation de la circulation, la nature des travaux, les expropriations, la présence ou non d'une piste cyclable...

Les panneaux de l'esquisse d'insertion, offrant l'avantage de localiser les habitations, ont permis d'une part de cibler les explications et d'autre part de souligner le niveau d'étude (esquisse donnant les principales orientations) sachant que les aménagements seront précisés lors des phases ultérieures.

Quelques exemples de questions :

- « *J'habite ici, serais-je exproprié ?* ,
- « *J'habite à mi-distance des parcours 1 et 2 (plutôt des habitants au sud de Vaillant Couturier) ...»*
- « *avantages des tracés (incidences chantier, futur pole gare, pérennité du local)... »*
- « *Pourquoi la liaison gare RER et place Carnot n'est pas prévue en bus ?*»
- « *La qualité des terrains dans la rue du parc et la proximité des carrières permettent-elles réellement de faire passer un tramway sans danger à la fois pour les riverains et pour les utilisateurs. Quelles mesures sont prises, des sondages ont-ils été réalisés ?*»

Stand « REPORTS DE CIRCULATION »

Présence de 2 experts (DDE93 et CG93).

Mise à disposition d'un document spécifique (document joint).

Fréquentation : Outre les « passants » qui consultaient le panneau spécifiquement élaboré sur le sujet, moins d'une quinzaine de personnes ont véritablement sollicité les experts.

Les visiteurs ont posé peu de questions, du moins précises, ni sur la circulation rue J. Jaurès, ni sur les reports sur les rues Vaillant Couturier ou A. France.

En revanche de nombreuses personnes, pour la plupart membres de l'association « Vivre Bien à Noisy Sans le Tram », s'interrogeaient concernant des reports de circulation sur des voies de desserte locale, notamment la rue E. Zola, reports dont ils auraient été question lors d'un comité de quartier tenu en juin 2005 après une présentation par l'association « tram-non » de son « *analyse du schéma de principe du prolongement du tramway T1* ». Cette présentation, qui ne s'appuyait aucunement sur le résultat des dernières études relatives aux tracés alternatifs, a pu être à l'origine de craintes excessives ou injustifiées concernant la mise à sens unique de la RD 40.

Par ailleurs, de nombreuses questions en lien indirect avec ce sujet abordaient le sujet des acquisitions foncières nécessaires (localisation précise, ampleur) rue Anatole France pour assurer le double sens de circulation.

2009

Prolongement du Tramway T1 de Noisy-le-sec à Val-de-Fontenay

BILAN DES SERVICES
POUR LA CONCERTATION PREALABLE

Du 3 novembre au 30 décembre 2008





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

NOISY-LE-SEC

ROMAINVILLE

MONTREUIL

ROSNY-SOUS-BOIS

FONTENAY-SOUS-BOIS





Prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay

Synthèse

La concertation sur le prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay s'est déroulée du 3 novembre au 31 décembre 2008, dans les communes traversées par le projet, sous l'égide de Michel GAILLARD, garant nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Cette synthèse présente les principaux éléments retranscrits dans le compte rendu de la concertation. Ces éléments s'articulent selon le plan suivant :

- **Rappel du contexte**
- **Le déroulement général de la concertation**
- **La perception des modalités retenues pour la concertation**
- **L'opportunité du projet**
- **Le tramway et la ville**
- **La perception des 3 tracés à Noisy-le-Sec**
- **Les conditions de la réussite**
- **Les sites à enjeux spécifiques**

Rappel du contexte

Après une première concertation en 2001, puis une deuxième en 2005 relative aux enjeux spécifiques à Noisy-le-Sec, le STIF a saisi la Commission nationale du débat public qui a décidé qu'une concertation serait menée sur le projet, sous l'égide d'une personnalité indépendante, Michel Gaillard.



Des éléments complémentaires ont été soumis à cette nouvelle concertation sur le prolongement du T1 à l'Est et ont permis d'enrichir le débat ; il s'agit :

- des informations concernant Noisy-le-Sec, issues :
 - o des études urbaines et économiques relatives aux trois tracés proposés,
 - o des études techniques sur l'aménagement du pôle gare,
- des informations issues des études sur les conditions de mise en place d'un matériel roulant de nouvelle génération.

Le déroulement général de la concertation

Afin d'associer le plus largement possible la population au débat, un dispositif participatif important a été mis en œuvre sur une durée relativement longue (proche de deux mois). Des **réunions publiques** et des **expositions** ont été organisées dans chacune des villes. Des **registres** et un **site Internet** ont été mis à la disposition de ceux qui souhaitaient contribuer à la concertation. 121 000 dépliantes ont été distribués dans les bus de la RATP et dans les mairies des communes concernées. Le Journal de la concertation, avec trois numéros, dont un consacré aux contributions des acteurs, a été distribué à plus de 75 000 exemplaires (107 185 exemplaires pour le 1er numéro annonçant la concertation).

Des **moyens supplémentaires ont été déployés sur la commune de Noisy-le-Sec**, où trois tracés étaient soumis au débat. Ainsi, une permanence tenue par le garant, une réunion publique supplémentaire, trois visites de terrain et trois ateliers thématiques y ont été organisés.

Les chiffres de la concertation :

- . En moyenne entre 50 et 300 participants aux réunions publiques et entre 30 et 50 participants aux ateliers
- . 268 avis sur les registres, dont quelques textes cosignés et 1 pétition
- . 186 avis sur le site Internet
- . 7131 consultations du site Internet
- . 13 visites à la permanence du garant

La perception des modalités retenues pour la concertation

Le public s'est exprimé sur les objectifs, les enjeux et les modalités de cette nouvelle phase de concertation. On a ainsi souligné la **qualité de la concertation** au regard notamment, du rôle du garant et des modalités mises en place, avec des outils de communication innovants, et des débats fidèlement retranscrits. La mise en débat des études complémentaires menées depuis 2005 a été appréciée par les participants. En outre, les groupes de travail et les visites de



terrain (insertion du tramway) organisés à Noisy-le-Sec ont permis d'approfondir de nombreuses thématiques qui étaient mises à l'étude.

Néanmoins, certains regrettent que la démarche de concertation en groupes de travail n'ait pas été étendue à des quartiers excentrés de Noisy-le-Sec et ne se soit pas déroulée sur un temps plus long.

Par ailleurs, certains ont remis en cause l'intérêt d'une nouvelle phase de concertation et ont estimé qu'élargir le débat aux autres projets de transport en commun du secteur aurait été intéressant.

L'opportunité du projet

Le public s'est exprimé sur le fond du projet : son opportunité, son coût et le tracé à privilégier à Noisy-le-Sec. Les avis favorables expriment leur impatience de voir se réaliser un projet qui, selon eux, assurera une meilleure desserte de banlieue à banlieue, tout en offrant un moyen de transport de proximité. Quant aux oppositions, elles portent principalement sur les nuisances que le projet peut engendrer, sur le choix du mode de transport (pertinence du tramway par rapport au métro par exemple), et sur le choix du tracé à Noisy-le-Sec (avantages et inconvénients des trois tracés présentés).

Bien que le projet soit attendu avec impatience par une large partie de la population, de l'inquiétude, voire du scepticisme, se sont exprimés quant à sa réalisation effective, au vu du coût annoncé, des difficultés budgétaires des collectivités et de la crise économique.

Les opposants suggèrent que l'investissement qu'il représente soit accordé à d'autres projets prioritaires (logement, emploi, autres moyens de transport). Des précisions sont demandées sur la prise en charge du coût des aménagements connexes (répercussion sur les impôts locaux) et sur la répartition du financement du projet (entre l'Etat, les collectivités...).

Le projet de prolongement du tramway correspond à un transport de rocade. Dès lors, il est vu comme un **moyen de relier des pôles de banlieue** entre eux en favorisant les déplacements des usagers des transports en commun, et en incitant le report modal des captifs de la voiture particulière vers les transports en commun. Enfin, il permettra, selon ses partisans, d'améliorer la desserte des commerces.

Toutefois, certains appellent à un renforcement des **dessertes radiales** comme le RER E (avec son tronçon en rocade qui relie Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay), qu'ils jugent **plus rapides et plus efficaces**.



Les défenseurs des transports de rocade se divisent sur le mode de transport adapté à ce type de parcours. Pour certains, le **tramway** représente **l'avenir des transports de proximité** car il est peu polluant et il favorise le report modal. D'autres lui préfèrent le **métro, plus rapide et souterrain**, et proposent le projet d'Arc Express (appelé aussi Métrophérique) comme alternative au projet.

L'impact du tramway sur le **réseau de bus** existant est un sujet de préoccupation récurrent. Nombreux sont ceux qui, arguant du fait que le bus 105 est arrivé à saturation et est devenu incapable d'assurer sa mission dans de bonnes conditions, estiment qu'il est urgent de le remplacer par un mode de transport plus performant, comme le tramway. D'autres, au contraire, pensent que moderniser la ligne (et le réseau de bus dans son ensemble) permettrait d'offrir un service équivalent au tramway, mais avec l'avantage d'être moins coûteux et avec moins d'impacts sur Noisy-le-Sec.

La **complémentarité des modes de transports** est toutefois mise en avant par beaucoup, car elle permet, à leurs yeux, de répondre aux diverses échelles de desserte (de proximité, de pôle à pôle). Ainsi, certains participants sont favorables à l'ensemble des projets de transport en commun prévus dans l'Est parisien (prolongement du T1, des lignes de métro 11, 9 et 1, création d'Arc express...). Cette complémentarité n'exclut pas une hiérarchisation dans le temps des projets dans une vision plus globale et un traitement soigné des **interconnexions**. En outre, le **prolongement de la ligne de métro 11**, a été largement évoqué, tantôt comme plus prioritaire que le tramway, tantôt comme un projet complémentaire urgent.

Le tramway et la ville

Le tramway est perçu comme un moyen non seulement de **développer l'urbanisation** (création de nouveaux quartiers, desserte de quartiers isolés) ou de **requalifier le tissu urbain existant**, mais aussi de stimuler **l'économie locale** (redynamise l'activité commerciale, attire des emplois).

A contrario, il apparaît pour certains comme une **menace potentielle pour le tissu urbain existant** et les commerces voisins (dénaturation du paysage urbain, accélération du déclin économique), l'évolution du quartier du Petit Noisy à Noisy-le-Sec servant à illustrer cette crainte, certains habitants de l'avenue Gallieni faisant état de **bruits ou de vibrations** gênantes et d'une **fragilité commerciale** actuelle qu'ils imputent au passage du tramway. Le projet de prolongement apparaît pour certains comme une nouvelle occasion de réfléchir à l'amélioration de l'aménagement de cette section du tracé existant, aménagement déjà modifié par la ville en 2007.



La perception des trois tracés à Noisy-le-Sec

Parmi les choix fondamentaux, **la question du tracé à Noisy-le-Sec** a été largement débattue. Les **tracés Jaurès et dissocié Jaurès-Michelet** comportent certains points communs. S'ils sont, pour beaucoup, la meilleure solution pour **requalifier le centre-ville** et assurer une desserte rapide et efficace, ils contribueraient, pour d'autres, à **pénaliser le centre-ville** de Noisy-le-Sec en bouleversant ses modes de fonctionnement (commerces, livraisons, stationnement, sécurité).

La piétonisation possible de la rue Jean Jaurès, dans le cadre du tracé Jaurès, est perçue de façon positive car elle améliorerait le commerce et la qualité de vie. Le réseau de bus, de plus, pourrait être redéployé autour de l'axe Jaurès et ainsi mieux desservir les quartiers périphériques. Toutefois, ce tracé fait l'objet de craintes qui portent principalement sur **l'étroitesse de la rue Jean Jaurès**, les **impacts sonores**, les **vibrations**, les risques d'**embouteillages**, la cohabitation entre les différents modes de circulation, le devenir des **commerces** et l'impact visuel, contraintes vis-à-vis desquelles une qualité des aménagements est très largement réclamée.

Pour le **tracé dissocié Jaurès-Michelet**, on souligne le **rayonnement** important qu'il génère. Il apparaît ainsi pour certains comme un **compromis** entre requalification et préservation du centre-ville. Il est cependant décrié par d'autres car il n'offre qu'une **desserte partielle** sur les portions où le tramway circule en sens unique et remet en question le plan de stationnement, notamment boulevard Michelet. De plus, la phase des travaux inquiète des riverains autant que le passage du tramway.

Les défenseurs du **tracé Ouest**, quant à eux, mettent en avant la possibilité de **desservir une zone d'activités** isolée et la future base de loisirs et de plein air. Il est perçu comme un moyen d'**étendre le centre-ville** de Noisy-le-Sec, en favorisant l'implantation de nouvelles entreprises et la construction de nouveaux logements. Toutefois, ce tracé est critiqué au regard de son coût supérieur et de la pertinence même de la desserte d'une zone d'activités. D'autre part, les riverains s'inquiètent du nombre d'**expropriations** et des aménagements lourds qui seront nécessaires à sa réalisation.

Quelques propositions de **tracés alternatifs** ont également été esquissées : tracé Ouest bis (par les rues de Verdun et E. Durin), double sens sur le boulevard Michelet, etc...

Enfin, le **tronçon commun aux trois tracés**, sur la commune de Noisy-le-Sec, soulève des interrogations. La pente importante rue Anatole France suscite des craintes quant à l'**accessibilité** des personnes à mobilité réduite, là où les stations sont assez espacées (de 800 mètres, au plus). Par ailleurs, la **constitution du sous-sol** notamment dans le secteur du carrefour de la Vierge amène des questions.



mai 09



L'amélioration de la prise en compte des circulations douces dans les principes d'aménagement est soulignée à plusieurs reprises.

Enfin, le tramway est l'occasion, pour de nombreux participants, de repenser **l'embellissement et l'agrandissement de la gare de Noisy-le-Sec**. Les habitants et élus souhaitent un pôle gare moderne et attractif. Certains estiment que l'image de celui présenté avec le tracé Ouest pourrait être mise en œuvre dans le cas des autres tracés. La couverture des voies permettrait en effet à leurs yeux de créer une esplanade vivante et de favoriser l'émergence d'emplois par la création de locaux d'activités.

Les conditions de la réussite

Ceux qui reconnaissent l'opportunité du projet soulignent les **améliorations** que le tramway doit apporter (desserte, confort, régularité...) par rapport aux autres modes de transport existants sur le territoire, et formulent un niveau d'ambition à avoir, éventuellement par la mise en œuvre de caractéristiques innovantes (matériel roulant, alimentation, traitement des nuisances).

Ainsi, les participants exigent du tramway qu'il soit accessible à tous et portent une attention particulière à l'emplacement des stations et des équipements desservis.

La mise en place d'un **matériel roulant de dernière génération**, c'est-à-dire récent et moderne, fait **consensus**. Ce matériel doit s'accompagner d'un système d'alimentation électrique à **l'impact paysager réduit** (caténaires, fils), et d'aménagements **limitant les nuisances sonores, vibratiles** et visuelles.

Par ailleurs, les nuisances liées aux travaux ou à un entretien insuffisant font également l'objet d'inquiétudes voire de demandes de compensations (indemnisations).

La question de la **restitution des places de stationnement** apparaît comme une question primordiale, qu'il faudrait traiter tant pour les automobilistes que pour la sécurité des piétons mais aussi dans le but de ne pas pénaliser les commerces.

Il est demandé qu'une attention particulière soit portée au **traitement des cyclistes** et, de manière générale, à la cohabitation entre le tramway et les autres véhicules ainsi qu'aux reports de circulation sur les axes adjacents.



Les sites à enjeux spécifiques

Plus spécifiquement, certains sites ont fait l'objet de remarques et interrogations.

A l'intersection des communes de Noisy-le-Sec et de Romainville, la **Place Carnot** constitue un enjeu d'aménagement important où l'insertion du tramway doit s'examiner au regard du **pôle multimodal** à venir, notamment pour l'interconnexion avec le **prolongement tant attendu de la ligne 11 du métro**. A Romainville encore, le **franchissement de l'autoroute A3** est pour certains l'occasion d'engager un réaménagement complet de cet espace. A Montreuil, nombreux sont ceux qui refusent la création d'une tranchée **rue des Ruffins** pour permettre le passage du matériel roulant existant (ne supportant pas les pentes importantes) et demandent ainsi son renouvellement anticipé. On craint par ailleurs que la rue ne se transforme en axe de circulation majeur sans bénéficier de protection phonique adaptée. Dans cette même commune, le secteur des **Murs à Pêches** apparaît particulièrement sensible et devrait bénéficier d'une mise en valeur appropriée s'il venait à accueillir le site de maintenance et de remisage de la ligne T1. Les variantes d'insertion permettant le **franchissement de l'A 86 suscitent des demandes de précisions et** doivent aussi faire l'objet d'un aménagement de qualité, sans négliger les secteurs avoisinants (notamment en termes de circulation). **L'implantation de la station Faidherbe et l'arrivée à Val-de-Fontenay** font également l'objet de quelques remarques et interrogations.

*

Au final, même si une opposition significative s'est manifestée à Noisy-le-Sec, nombreux sont ceux qui apportent un **soutien actif au projet**, et perçoivent en premier lieu ses **impacts positifs, en termes d'usages, sur l'économie locale, de développement durable** (diminution de la circulation automobile, notamment). Les **demandes**, que l'opportunité du projet soit contestée ou non, portent principalement sur **l'insertion du tramway dans le tissu urbain, l'aménagement du pôle gare** de Noisy-le-Sec, et la qualité du **matériel roulant**.

SOMMAIRE

Introduction

PARTIE I : DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

1. Périmètre
2. Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges
 - Annoncer la concertation
 - S'informer
 - Echanger, contribuer
 - Les outils spécifiques à Noisy-le-Sec

PARTIE II : SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS ET DEBATS

1. Evaluation de la concertation par le public
 - 1.1. L'utilité de la concertation : enjeux et objectifs
 - 1.2. La qualité de la concertation
 - 1.3. Les garanties pour la suite
2. Les choix fondamentaux
 - 2.1. L'opportunité du projet
 - L'enjeu du transport de rocade
 - L'enjeu du report modal
 - L'enjeu du maillage
 - L'enjeu urbain et économique
 - 2.2. Le coût et le financement du projet et son calendrier
 - Coût global du projet
 - Répartition du financement
 - La question de l'équité de traitement entre les territoires
 - Le calendrier
 - 2.3. Le tracé envisagé à Noisy-le-Sec
 - Les deux tracés du centre ville
 - Le tracé Jaurès : avantages et inconvénients
 - Le tracé Jaurès-Michelet : avantages et inconvénients
 - Le tracé Ouest : avantages et inconvénients
 - Tronçon commun aux trois tracés, du Carrefour de la Vierge à la Place Carnot
 - Les tracés alternatifs (dont le Ouest bis)



3. L'offre de transport

3.1. La desserte

- La régularité
- Les lieux clés à desservir
- L'emplacement des stations
- L'accessibilité PMR
- Les tarifs

3.2. Le matériel roulant

- Le renouvellement du matériel roulant
- Un matériel esthétique et silencieux

3.3. L'alimentation électrique

4. L'insertion du tramway et les aménagements connexes

4.1. Le traitement des nuisances

- Les nuisances sonores et vibratiles
- Le traitement de la plate-forme
- Impact sur la valeur des biens immobiliers
- Travaux et entretien

4.2. L'impact sur la circulation

- Le plan de circulation
- Le stationnement

4.3. Les expropriations

4.4. Le pôle d'échanges à Noisy-le-Sec

4.5. Le T1 au Petit Noisy

- L'impact du tramway sur le quartier
- ce qu'il ne faut pas faire

4.6. Les sites à enjeux spécifiques

- La place Carnot
- Le franchissement de l'A3
- L'A186
- Le site des Murs-à-Pêches
- Le secteur des Ruffins
- Le franchissement de l'A86
- la station Faidherbe
- L'arrivée à Val-de-Fontenay

Annexes

Introduction

Le présent bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation préalable, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme et au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement, concertation menée sur le projet de prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay du 3 novembre au 30 décembre 2008.

- Le projet

Le prolongement du T1 constitue l'une des sections du projet de rocade complète en tramway en proche couronne. Son objectif est d'améliorer la desserte des communes traversées, de renforcer le maillage du réseau de transports en commun existant et à venir et de répondre plus efficacement aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue. Ainsi, si le projet est poursuivi, 7,7 km à 8,2 km et 13 à 15 nouvelles stations viendront s'ajouter à la ligne existante, selon le tracé retenu à Noisy-le-Sec. 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 la fréquence et la régularité du mode tramway. Ils bénéficieront des correspondances qu'offrira le T1 avec les lignes de RER, de bus et de métro existants 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 en lien avec ce projet.

- Les précédentes étapes de la concertation (de 2001 à 2008)

Suite à une **période de concertation réalisée en 2001** sur les cinq communes concernées par la liaison de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay (Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois), un **schéma de principe** a été élaboré sur l'ensemble du linéaire. Il proposait un tracé dissocié dans le centre de Noisy-le-Sec.

Le 10 octobre 2002, le Conseil du STIF a approuvé ce dossier pour la seule section allant de Noisy-le-Sec à Montreuil Théophile Sueur (Murs à pêches), et désigné des maîtres d'ouvrage (le Conseil général de Seine-Saint-Denis coordinateur pour l'aménagement des voiries et la RATP pour le système de transport) afin de conduire l'enquête publique et d'établir le dossier d'avant-projet.

Début **2003**, la nouvelle équipe municipale de Noisy-le-Sec a souhaité un réexamen des dispositions d'insertion relatives à sa commune.

De **nouvelles études, menées en 2004 et 2005, sous l'égide du STIF**, ont porté sur la recherche de variantes de tracé à Noisy-le-Sec. Un comité de pilotage a permis à Noisy-le-Sec de contribuer aux orientations prises. Les études ont abouti à la **proposition de deux tracés** (Jaurès et Ouest) alternatifs au tracé du schéma de principe (Jaurès-Michelet). Ces deux tracés ont été présentés au public lors d'un complément de concertation qui s'est déroulé en septembre 2005.

- **Le contexte réglementaire et institutionnel pour cette nouvelle phase de concertation**

Suite à ces études, le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) a été réalisé en 2006**, dans le but de **saisir la Commission nationale du débat public (CNDP)**. Celle-ci 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 STIF 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 qu'elle a nommée, Michel GAILLARD, garant de cette concertation.

- **Les objectifs de la concertation**

La concertation sur le projet de prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay s'est tenue sur le territoire des cinq communes traversées par le tracé : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, avec une population totale de **241 800 habitants**. Le débat a mobilisé davantage de moyens sur la commune de Noisy-le-Sec (qui compte 38 600 habitants) où trois tracés sont proposés.

La concertation avait pour objectifs principaux :

- d'**informer** sur le projet, les habitants, élus, acteurs associatifs et économiques des communes traversées ;
- d'**échanger** avec ces derniers afin d'écouter leurs avis et d'enrichir le projet.

C'est pourquoi le STIF a défini, en accord avec le garant et les partenaires (les 5 communes concernées, la Région, l'Etat, les Conseils généraux de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne, et la RATP), un dispositif de dialogue avec le public qui soit adapté et cohérent avec ces objectifs.

PARTIE I

DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

1. Périmètre

La concertation s'est déroulée sur les 5 communes concernées par le tracé : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, en Seine-St-Denis, et Fontenay-sous-Bois dans le Val de Marne.

Concernant plus précisément la diffusion des documents d'information (voir ci-dessous) l'ensemble des Noiséens, soit 38 600 habitants, ont été concernés. En outre, une bande de 400 mètres de part et d'autre du tracé a été délimitée dans les quatre autres communes du tracé, réunissant ainsi 9 000 Romainvillois, 20 000 Montreuillois, 18 000 habitants de Rosny-sous-Bois et de Fontenay-sous-Bois. Au total, ce sont **85 600 habitants** qui ont été concernés par la concertation autour du projet de prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay.

2. Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges

Annoncer la concertation

La concertation a été annoncée par un communiqué de presse diffusé dans la presse locale et régionale (*Le Parisien*, *20minutes*, *France Bleu Ile-de-France*, *Le Moniteur*, *Le Post*, etc.), ainsi que par une annonce légale diffusée dans *Le Parisien 93*, *L'Humanité* et *Libération*.

Les **magazines municipaux** et départementaux ont également relayé l'information :

- "Ici Noisy", deux articles en novembre 2008 et en janvier 2009
- "Tous Montreuil", un article en décembre 2008
- "Le Journal de Romainville", un article en janvier 2009
- "Rosny Mag", un article en décembre 2008
- "Fontenay ma ville", un article en janvier 2009
- « Seine-Saint-Denis, le Magazine », un article en novembre 2008

Une **campagne d'affichage** a été menée dans les transports en commun et dans les villes concertées (selon quatre formats d'affiches) :

- 2994 affiches génériques (qui présentent le projet dans son ensemble)
- 685 affiches spécifiques à Noisy-le-Sec

Un **site Internet dédié** à la concertation, www.t1est.fr, a été mis en ligne le 3 novembre. Il a reçu 7131 visites, dont 4766 provenant de visiteurs différents, entre le 3 novembre et le 31 décembre 2008, date de clôture des dépôts d'avis. Entre le 1^{er} et le 12 janvier 2009, le site a reçu 523 visites supplémentaires dont 398 de visiteurs différents.

S'informer

Tout au long de la concertation, les habitants ont pu s'informer à travers des **dépliants d'information** distribués dans les mairies et dans les bus de la RATP.

- Bus RATP, 110 000 dépliants
- Mairie de Romainville, 2000 dépliants
- Mairie de Fontenay-sous-Bois, 2000 dépliants
- Mairie de Rosny-sous-Bois, 2000 dépliants
- Mairie de Montreuil, 4000 dépliants
- Mairie de Noisy-le-Sec, 1000 dépliants.

Un **journal** a été diffusé afin d'informer la population sur les modalités et enjeux de la concertation, et de mettre en valeur les paroles d'acteurs (Journal n°2). Le Journal n°1, qui annonçait la concertation a été diffusé à un plus grand nombre d'exemplaires de manière à mobiliser et informer de manière la plus large possible les habitants.

- Au total, **le Journal n°1 a été diffusé à 107 185 exemplaires**. Il a été déposé dans les boîtes aux lettres de tous les Noiséens, dans celles des habitants des quatre autres communes concernées dans un rayon de 400 mètres autour du tracé et dans celles des commerçants. Il a également été mis à disposition du public lors des réunions publiques.
- Le **Journal n°2** a été diffusé de la même manière, à **78 185 exemplaires**, à l'exception cette fois des boîtes aux lettres des commerçants. Il a en outre été mis à disposition du public lors de la réunion de clôture des débats à Noisy-le-Sec.
- Le **Journal n°3** a été diffusé à **76 185 exemplaires** sur le même mode que le précédent (moins d'exemplaires car il n'a pas été distribué aux réunions publiques, toutes achevées lors de sa parution).

Un **dossier de concertation** de 90 pages fournissait des informations plus précises sur le projet. 2000 exemplaires ont été distribués aux différents partenaires du projet, au public lors des réunions publiques et des ateliers urbains. 150 exemplaires étaient à disposition dans chaque mairie. Des annexes¹ à ce dossier de concertation, disponibles dans les mairies et téléchargeables sur le site Internet, reprenaient les dossiers et les rapports d'études techniques relatifs à ce projet.

N.B Les riverains qui n'ont pas pu assister aux réunions publiques ont pu accéder aux **comptes-rendus** mis en ligne après réunion.

Le site Internet a mis en place un système de Foire aux Questions (FAQ) avec des questions types (identifiées lors des différentes étapes de la concertation) et des réponses élaborées par le STIF.

¹ Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales, DOCP (STIF, 2006) et Etudes complémentaires sur les variantes de tracé à Noisy-le-Sec, les enjeux urbains (Saunier&Associés, Pivadis, Ecodev, 2008) et le matériel roulant (RATP, 2008).



Plusieurs **expositions publiques** ont été organisées lors des six réunions publiques, et dans les lieux suivants :

- Les mairies des cinq communes concernées par le projet
- La Préfecture d'Ile-de-France
- La Préfecture de Seine-Saint-Denis
- La Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
- La Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Saint-Denis
- Le Conseil Général du Val-de-Marne
- Le hall de la gare du RER E à Noisy-le-Sec
- Le hall de la gare des RER A et E à Val-de-Fontenay
- Le hall de la Maison de la RATP

Echanger, contribuer

Six **réunions publiques** réparties dans les communes du tracé (une à Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, deux à Noisy-le-Sec), et animées par le garant, ont permis aux riverains **d'échanger et de contribuer** à la concertation :

- La réunion **d'ouverture à Noisy-le-Sec, le 12 novembre 2008** a duré trois heures et demie et a rassemblé 300 personnes.
- La réunion publique de **Montreuil, le 2 décembre 2008** a duré deux heures et a rassemblé 150 personnes.
- La réunion publique de **Fontenay-sous-Bois, 9 décembre 2008** a duré une heure et demie et a rassemblé 50 personnes.
- La réunion publique de **Rosny-sous-Bois, le 11 décembre 2008** a duré une heure et demie et a rassemblé 60 personnes.
- La réunion de **restitution à Noisy-le-Sec, le 17 décembre 2008** a duré quatre heures et a rassemblé 250 personnes.
- La réunion publique de **Romainville, le 18 décembre 2008**, a duré une heure et demie et a rassemblé 100 personnes.

Des **fiches questions** ont été rédigées par des participants lors de chaque réunion publique :

- 20 à la réunion du 12/11/08 à Noisy-le-Sec
- 27 à la réunion du 02/12/08 à Montreuil
- 5 à la réunion du 09/12/08 à Fontenay-sous-Bois
- 5 à la réunion du 11/12/08 à Rosny-Sous-Bois

5 à la réunion du 18/12/08 à Romainville

Elles étaient relayées par la présence de **registres** en mairie (également accessibles lors des réunions publiques).

268 avis ont été déposés sur ces registres, répartis sur les cinq communes du tracé :

Villes	Nombre d'avis déposés
Noisy-le-Sec	144
Romainville	1
Rosny-sous-Bois	3
Montreuil	5
Fontenay-sous-Bois	115

Les habitants pouvaient en outre déposer des **avis sur le site Internet** et envoyer des **courriers au garant**. Ce dernier a reçu 10 courriers et quatre courriels.
186 avis ont été déposés sur le site Internet entre le 3 novembre et le 31 décembre 2008.

Au total, ce sont **468 avis** qui ont été comptabilisés, entre les registres, le site Internet et les courriers envoyés au garant.

Par ailleurs, des contributions collectives ont été recueillies dont :

- une pétition de Noiséens intitulée « le tracé Jaurès est une chance pour Noisy » recueille 102 signatures et indique notamment que « seule la piétonisation de la rue Jaurès sur 400m permettra vraiment le redémarrage du commerce à Noisy avec un centre-ville plus beau, plus gai, plus attractif, plus agréable.»
- des textes communs notamment :
 - d'un père de famille, qui associe sa femme et ses 9 enfants dans un avis formulé sur Internet, qui considère, du fait des transports existants, que le prolongement n'est pas nécessaire surtout sur le bd Michelet,
 - un texte (4 signatures) demandant de « mettre ce chantier en route au plus vite » avec le tracé Jaurès à Noisy-le-Sec qui apparaît comme « le plus logique ... et d'engager simultanément les prolongements des lignes 9 et 11 du métro ».
 - un texte (4 signatures) de Noiséens qui indique « qu'un tramway par la rue Jaurès ne leur apporterait rien de plus, mais détruirait irrémédiablement le centre-ville »... ,
 - un texte (3 signatures) « contre le passage du tramway rue Jean Jaurès »...
 - un texte (3 signatures) selon lequel « le tracé dissocié Jaurès Michelet constitue un bon compromis»...
 - ...

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris-Seine-Saint-Denis et six associations ont répondu à un **appel à contributions**, lesquelles ont été publiées dans le **Journal n°2 de la concertation**. Les associations sont les suivantes :

- Vivre bien à Noisy sans le tram
- Noisy Avenir
- Un T1 nommé désir
- Tram-Non
- Association ADTC Est Parisien
- Association des Usagers du Transport Ile-de-France

Les outils spécifiques à Noisy-le-Sec

Des outils spécifiques de concertation ont été mis en œuvre à Noisy-le-Sec, pour tenir compte des objectifs de la concertation (voir ci-dessus). Ce dispositif devait permettre d'écouter les attentes des Noiséens, d'échanger et d'approfondir les sujets clés. Des rencontres en groupe plus restreint sur une durée longue (de deux à quatre heures à chaque fois) ou des modalités proches du terrain ont été privilégiées, à savoir des visites de terrain et des groupes de travail.

Une visite de terrain pour chacun des tracés a été organisée :

- La visite du tracé Jaurès a rassemblé une centaine de personnes le 15 novembre 2008 et a duré trois heures et demie.
- La visite du tracé dissocié Jaurès-Michelet a rassemblé une soixantaine de personnes le 22 novembre 2008 et a duré deux heures et demie.
- La visite du tracé Ouest a rassemblé une soixantaine de personnes le 29 novembre 2008 et a duré trois heures.

Cette dernière a commencé par un **retour sur la rue Gallieni** (où passe déjà le tramway), à la demande des habitants, dans le but de commenter également l'existant.

Les visites ont fait l'objet de **comptes-rendus** mis en ligne sur le site internet, suite à la prise de note réalisée par l'équipe de C&S Conseils, assistant du STIF.

Les visites ont permis de recueillir une image du territoire « vécu », de partager les préoccupations et les attentes pour l'insertion du tramway dans le tissu urbain.

- Trois **groupes de travail**, destinés aux représentants des conseils de quartiers et des associations, ainsi qu'aux élus ont permis aux participants d'échanger plus précisément sur les thèmes suivants : L'atelier « Mobilité » a rassemblé une cinquantaine de participants le 19 novembre 2008. L'atelier « Ville et tramway » a rassemblé une quarantaine de participants le 26 novembre 2008. L'atelier « Insertion urbaine du tramway et matériel roulant » a rassemblé une trentaine de participants le 4 décembre 2008.

L'**animation** de ces ateliers était assurée par l'équipe de C&S Conseils.

Les ateliers ont fait l'objet de **comptes-rendus** mis en ligne sur le site internet.

A travers ces rencontres, les maîtres d'ouvrage ont ainsi pu **apporter des réponses** aux interrogations des participants et **enrichir leur propre approche du projet**.

Des **permanences assurées par le garant** ont eu lieu les mardis 18 novembre et 25 novembre, de 17h00 à 19h30, ainsi que le samedi 6 décembre de 9h30 à 12h00 afin d'élargir la palette des moyens d'expression mis à la disposition des habitants. Au total 13 personnes, habitant Noisy-le-Sec, se sont présentées lors de ces permanences.

Une **réunion publique de clôture** s'est tenue à Noisy-le-Sec le 17 décembre 2008, dans le but de rendre compte de l'ensemble des outils spécifiques de la concertation mis en place dans la commune.

PARTIE II

SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS ET DEBATS

Préambule

La présente synthèse se fonde sur l'analyse **des différentes contributions au débat** :

- dans les cinq communes concernées : prises de parole et fiches-questions écrites en réunions publiques, registres en mairie, avis sur le site Internet, contributions publiées dans le Journal n°2 de la concertation ;
- dans la commune de Noisy-le-Sec : visites de terrain, groupes de travail, permanences du garant.

La **méthode** retenue pour l'analyse de ces débats et avis se veut la plus exhaustive possible.

Au préalable, il paraît important de préciser que :

- ce compte rendu **retrace essentiellement les avis du public**. Lorsque cela apparaît nécessaire les éléments de réponse fournis par la maîtrise d'ouvrage sont repris sous forme d'un encadré situé en fin de chapitre, sachant que l'argumentation précise figure dans les différents comptes rendus mis en annexe;
- le compte rendu se fonde sur une **analyse qualitative des débats** ;
- **les Noiséens**, qui se sont exprimés également sur des sujets transversaux, ont eu, à travers le dispositif spécifique mis en place dans leur ville, un plus large espace pour s'exprimer ; ceci créant de fait, une pondération plus forte de leurs arguments vis-à-vis de ceux du public des communes voisines ;
- enfin, **la parole du public**, hormis celle des élus, **n'a pas été personnalisée**.

Le compte rendu s'articule autour de quatre sous-parties :

- **l'évaluation de la concertation par le public** ;
- les **choix fondamentaux** du projet ;
- **l'offre de transport** proposée ;
- les **points d'insertion et aménagements connexes**.

1. Evaluation de la concertation par le public

Le public s'est exprimé sur l'objet et l'enjeu de cette nouvelle phase de concertation, la qualité des modalités mises en place, les garanties de cette concertation pour l'avenir du projet.

1.1. L'utilité de la concertation : enjeux et objectifs

Le principe de concertation

La **sincérité de la concertation**, qui traduit la « *volonté des responsables du projet de prendre en compte l'avis des habitants* » est appréciée ; certains « *remercient les acteurs de la concertation d'avoir permis à chacun des Noiséens de s'exprimer sur le projet* ». D'autres estiment au contraire que, le projet est mené « *sans consultation véritable* », « *vous proposez trois tracés, sachant pertinemment lequel vous voulez imposer* ». Il est regretté que la rubrique du Journal n°1 ne présente pas l'opinion de l'opposition sur « *ce qui existait avant la majorité actuelle* ». Il est craint ainsi que la décision finale ne tienne pas compte de l'avis des participants. Enfin, d'autres méthodes de consultation comme le **référendum** sont suggérées.

La phase dédiée à la concertation a un **impact sur les échéances de réalisation du projet** : « *les concertations prennent du temps, du temps et du temps et, pendant ce temps-là, rien ne se fait, et on attend encore et encore !* ». Cette nouvelle concertation est jugée parfois comme un moyen de **rattraper le retard perdu**, pour ce projet trop longtemps « *bloqué par Noisy-le-Sec* ». Certains estiment même que cette attente et ce retard ne sont pas perdus et auront peut être permis de **réaliser un « meilleur » projet** que celui initialement prévu.

Des éléments nouveaux pour nourrir le débat ?

Le prolongement du tramway T1 à l'est fait l'objet d'une troisième phase de concertation préalable. Des participants regrettent qu'elle reprenne les **mêmes éléments de tracés**, du **système de transport**, présentés lors des concertations précédentes : « *peu d'éléments nouveaux ont été apportés depuis 2005* » ; « *on revient à la case départ* ». Plus précisément, certains s'étonnent du choix de présenter le tracé dissocié à Noisy-le-Sec pour cette nouvelle phase de concertation alors qu'il avait été écarté en 2005.

Choisir un tracé à Noisy-le-Sec

L'enjeu de cette nouvelle phase de concertation consiste en partie à **choisir un tracé** dans la ville de Noisy-le-Sec. Le maire de cette commune, Aida PEREIRA LEMAITRE, a précisé en ouverture de la concertation qu'elle souhaite un traitement équitable des trois tracés afin de « **dépassionner le débat** » ; elle-même a choisi de ne pas se prononcer à ce stade pour un tracé. Elisabeth GUIGOU, maire adjointe à Noisy-le-Sec, juge que la question du tracé est difficile mais qu'elle concerne l'ensemble des Noiséens et des personnes qui viennent travailler à Noisy-le-Sec.

L'objet de la concertation : engager une réflexion globale

L'élargissement du débat au projet **Arc Express** (autrement nommé **Métrophérique**) a été demandé par certains, jugeant que l'enjeu de ce projet intéresse directement les communes concernées par le prolongement du T1, et que préciser le tracé de cet autre projet s'impose de façon urgente. Il faudrait ainsi engager un débat plus large et non « *unimodal* ». En somme, la concertation devrait dépasser la question des trois tracés et aborder le **sujet global des transports** et du projet Arc Express (Métrophérique).



Sans faire référence à ce dernier, le maire de Noisy-le-Sec rappelle que cette concertation doit être l'occasion de mener une **réflexion globale** sur les transports et l'urbanisme sur le territoire noiséen faisant ainsi écho à ce que Gilles GARNIER, conseiller général de Seine-Saint-Denis, évoque comme le « **grand pari (ou Grand Paris) des transports** » en faisant référence au T1 mais aussi aux autres projets franciliens, qui sont complémentaires.

La qualité de la concertation a été saluée, car elle a justement montré que l'enjeu va bien au-delà d'une simple question d'équipement et qu'il porte notamment sur le **projet de ville** que l'on veut dessiner pour Noisy-le-Sec.

1.2. La qualité de la concertation

La qualité globale de la concertation

Le **rôle du garant** de la concertation a été fortement apprécié. Les élus des communes le remercient pour son travail « *de qualité* », son « *écoute* », les habitants pour « *la manière exemplaire avec laquelle Monsieur Gaillard a rempli sa mission* ». De même, il est dit que le garant a assuré la transparence et la sincérité de la démarche qui lui revient.

Plus généralement, la qualité de la concertation est soulignée : cette « *concertation [est] très bien organisée* ». Les élus des communes concernées s'en félicitent. Alda PEREIRRA LEMAÎTRE évoque un « **dispositif original** » mis en place dans sa commune. Elle juge que tous les dispositifs de la concertation ont bien fonctionné pour disposer d'une « **expertise citoyenne de qualité** », à laquelle elle est attachée.

Les **interventions de la maîtrise d'ouvrage** ont également été jugées satisfaisantes, saluées pour leur « *professionnalisme* » et « *la volonté des responsables du projet de prendre en compte les exigences des habitants* ». Néanmoins, certains jugent leur temps de parole « *interminable* » avec parfois des échanges restés infructueux compte tenu « *de questions ... restées sans réponse* ». *L'absence de réponses détaillées à quelques questions précises conduit certains à conclure « que la faisabilité même de ce prolongement n'est pas avérée. »*

Lorsque nécessaire, Monsieur Gaillard, garant de la concertation a rappelé, qu'à ce stade d'avancement des projets, il était normal que certaines questions ne puissent pas recevoir de réponses précises, celles-ci étant apportées ultérieurement après les phases d'études plus détaillées, ce déroulement progressif des projets confortant l'intérêt d'une telle concertation qui éclaire, au bon moment, le maître d'ouvrage sur les attentes du public.



Le déroulement des groupes de travail

La **modération** des débats en groupes de travail à Noisy-le-Sec a fait l'objet de critiques concernant la gestion du temps de parole des participants. Les **interventions** d'experts en urbanisme, géographie, économie ont été appréciées quoique largement discutées.

Les **outils de communication** mis en œuvre ont été discutés : les images sur l'insertion du tramway et sur le pôle gare à Noisy-le-Sec sont appréciées et constituent des éléments nouveaux au regard des précédentes concertations. Concernant les informations mises à la disposition du public, des doutes sont émis sur les données relatives au trafic routier actuel (rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec) et sur le nombre d'emplois desservis.

Certains regrettent que la concertation n'ait pas été encore plus largement déconcentrée **dans les quartiers** et sur une **plus longue durée**. Nasseridine FERRADJ, adjoint au maire, estime quant à lui que l'implication dans les groupes de travail des comités de quartiers mis en place lors du dernier trimestre 2008 a permis un débat dépassionné, non idéologique.

Enfin, la plupart des participants a estimé que les débats ont été **bien retranscrits** lors de la **réunion de clôture à Noisy-le-Sec** le 17 décembre 2008 même si certains ont considéré qu'il a manqué une pondération des avis.

Éléments relatifs à l'insertion du tramway

Certains points concernant **l'insertion du tramway** n'ont pu faire l'objet de réponses précises à ce stade de la concertation et ont entraîné parfois un certain mécontentement des participants.

Certains ont regretté des imprécisions dans les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage, notamment sur la question de la restitution des places de stationnement. D'autres estiment également que le paysage urbain est une question négligée dans les études, notamment dans le cadre de l'évolution de l'offre commerciale (atelier 2).

Enfin, quelques rares **anomalies** ont été signalées sur le dossier de la concertation comme sur cette coupe transversale dont les largeurs mentionnées des aménagements ne correspondaient pas aux études réalisées.

1.3. Les garanties pour la suite

La question de l'impact des avis du public sur le **choix final** de la maîtrise d'ouvrage est soulevée : « *dans l'hypothèse où se décide un choix de tracé par une majorité de Noisiens, ce choix peut-il être rejeté par le STIF ?* » ; des participants s'interrogent sur la façon dont les avis seront pris en compte, de manière quantitative ou qualitative. Des précisions sont également demandées sur la **composition du Conseil du STIF**. Il est souhaité enfin que des **assurances** soient données sur les engagements qui seraient pris par la maîtrise d'ouvrage, par exemple sur les dispositifs anti-vibration.



2. Les choix fondamentaux

Dans le cadre de la concertation, le public s'est exprimé sur les bases mêmes du projet : son opportunité, son coût, le tracé privilégié à Noisy-le-Sec.

2.1. L'opportunité du projet

Les débats ont porté sur l'opportunité du projet : les avantages de ce mode de transport sur un autre, l'intérêt de la desserte des zones traversées et du trajet en rocade. Ces sujets représentent autant d'enjeux, de conditions à remplir pour le nouveau mode de transport souhaité.

- **L'enjeu du transport de rocade**

Irriguer un « désert »

Le prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay est un tronçon de la rocade « Grand Tram », amenée à se prolonger également à l'Ouest. Si le prolongement à l'Est venait à être réalisé, le tramway qui circulerait « *d'un bord à l'autre de la Seine-Saint-Denis* » s'apparenterait ainsi à sa « **colonne vertébrale** » comme l'évoque Serge MERY. Cette colonne qui semble-t-il manque cruellement au « *parent pauvre de l'Île-de-France en matière de transports en commun* », la Seine-Saint-Denis. L'enjeu pour le T1 consiste donc à irriguer un « désert », selon une trajectoire en rocade.

Irriguer les villes de banlieue par une rocade

Les « **trajets de rocade** répondent aux enjeux de **déplacement inter banlieues** »

- *Relier les villes entre elles et desservir des pôles*

Ainsi, selon certains, le prolongement du T1 à l'Est aurait pour objectifs de **faciliter les déplacements internes au département mais aussi au-delà** : il s'agirait de favoriser les « *déplacements de ville à ville qui aujourd'hui nécessitent de passer par Paris* », de « *relier le 93 et le 94* », d'« *améliorer le lien entre les 3 communes* » de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil. Il permettrait également de **relier des pôles entre eux** : renforcer « *la liaison avec le chef-lieu du département* », de relier les villes les « *deux plus importantes du département : Saint-Denis et Montreuil* », cette dernière constituant un « *pôle d'emploi de premier ordre* » et enfin, de permettre « *un accès plus rapide au pôle RER Val de Fontenay depuis le haut Montreuil* ».

- *Desservir les établissements scolaires*

Certains y voient plus précisément la possibilité pour les jeunes Romainvillois d'avoir une desserte du **lycée de Noisy-le-Sec**, et des établissements universitaires à **Bobigny et Saint-Denis** et pour les « *jeunes Noiséens [qui] empruntent le 105 pour rejoindre les collèges Dombasle, Prévert ou le tramway pour rallier le collège Cassin (...) le tramway améliorera indéniablement la situation de centaines d'usagers (...) dans des conditions de sécurité très satisfaisantes* ».

- *La desserte des commerces*

Certains qualifient les transports de banlieue à banlieue d'« *indispensables pour améliorer les commerces* ».

Irriguer les villes de banlieue par les radiales

Pour d'autres au contraire, les déplacements radiaux sont décrits comme plus attractifs pour les usagers. Ainsi, « *c'est une absurdité de croire que les étudiants vont prendre le tram pour aller à la fac de **Saint Denis*** ». Les **radiales** comme le RER E, desservant Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay (et reliant ces deux villes en 7 mn) sont jugées **plus rapides et efficaces**. Le prolongement de la ligne de métro 11 est jugé prioritaire : « *ce prolongement de la ligne de métro 11 intéresserait de très nombreux habitants, ouvriers, employés, fonctionnaires, cadres, étudiants, de tous âges et de toutes nationalités.* ». Aussi, ceux qui doutent de la faisabilité du prolongement de la ligne 11, proposent de prolonger le T1 « *jusqu'aux portes de Paris puis jusqu'à Châtillon* » (page 29), le « *tram devrait aller à Paris* ».

Enfin, beaucoup insistent sur le nécessaire « **prolongement de la ligne 9 jusqu'au carrefour Paul Signac** ».

La continuité de la ligne

La question de transport de rocade en appelle une autre, celle de la longueur du trajet et des difficultés d'exploitation. L'éventuelle « **rupture de charge** » à créer fait l'objet de nombreuses interrogations ; « *une ligne de tram est contrainte, et la circulation, nécessairement en continu, est bloquée dès le moindre incident sur l'une des rames. Le risque s'accroît très fortement dès que la ligne s'allonge ... Où se fera la rupture de charge ?* » ; certains proposent de « *l'organiser à Bobigny/Pablo Picasso, qui semble déjà avoir les infrastructures (voies de garage)* ».

La continuité et la poursuite de la ligne peuvent être également perçues comme un avantage pour ceux qui souhaitent « *poursuivre [leur] chemin* » en gare de Noisy-le-Sec et sont contraints actuellement de changer de moyen de transport et d'emprunter le bus 105.

Assurer la desserte de proximité

Si le métro ne permet pas une desserte fine car il roule plus rapidement que le tramway, il est préconisé de fonctionner avec un réseau métro et bus : « *du métro complété de bus pour la desserte de proximité* », « *y ajouter un maillage de bus pour les dessertes de proximité* ».

Pour leurs parts le STIF et les maîtres d'ouvrage ont rappelé :

- les résultats d'enquêtes qui montrent la nécessité de mieux répondre aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue,
- l'intérêt de compléter le réseau actuel, dont certaines radiales sont saturées, pour obtenir à terme un réseau complet, maillé et hiérarchisé, combinant rocades et radiales, assurant des liaisons intercommunales et des dessertes de proximité,
- le succès de la ligne de rocade T1 qui, avec une vitesse modérée, assure, par des voyages de quelques inter-stations, aussi bien une fonction de rabattement que de desserte de proximité,
- que c'est la dimension à terme de l'arc nord du Grand Tram Rueil Malmaison - Val de Fontenay et la réflexion sur sa coupure en lignes de longueur optimale qui précisera la longueur du T1.

Aussi, l'hypothèse de rocade une fois retenue, c'est la **nature du mode de transport** (un mode souterrain rapide, ou de surface) et donc du **type de desserte** (de pôles éloignés ou de proximité) qui est en question.

- **L'enjeu du report modal**

L'avantage du tram sur les autres modes de transport

Serge MERY, vice président au Conseil régional en charge des transports, estime que ces réunions de concertation consacrent le **transport collectif** comme mode de déplacement. Dominique VOYNET, maire de Montreuil souligne d'autre part le **caractère consensuel** autour du projet dans sa commune.

Le tramway est considéré comme dissuasif par rapport à la voiture particulière : cela « **évitera de prendre la voiture pour aller travailler à Bondy** ». Il est décrit comme un moyen de transport **non polluant** : « *écologique* », il consomme « *7 fois moins d'énergie par voyageur* » et il est « *beaucoup plus économe que tous les moyens de transport sur pneu* ». A l'inverse, ce mode de transport est encore pour certain trop consommateur d'énergie électrique, qu'il n'est pas « *vert* » et qu'il faut privilégier l'usage du vélo.

L'arrivée d'un tramway à Romainville est dite **bénéfique là où aucun transport** en commun lourd ne dessert les habitants, à la différence des communes voisines : « *cette zone est totalement oubliée : le train et le RER passent à Noisy-le-Sec, le métro à Montreuil et aux Lilas. Il n'y a finalement que l'autoroute qui dessert la ville* » Certains se réjouissent ainsi de « *voir que la station « Libre Pensée » va permettre (...) de sortir une partie de Romainville de son isolement.* » Dans le Val-de-Marne également, il est dit que ce département est le seul de la petite couronne à ne pas avoir de tramway.

Certains s'appuient sur des chiffres pour démontrer l'intérêt du tramway : « *plus de 300 réseaux de tramway [à l'échelle européenne] transportant annuellement 20 millions de voyageurs [et ainsi] beaucoup de tramway sont en extension* ». Ainsi, on pense que le tramway permettrait d'améliorer « *les conditions de transport de milliers d'usagers* ».

Il est dit par ailleurs que « *le bus 105 présente des avantages mais aussi des inconvénients, notamment son niveau sonore* ». Le tramway est alors perçu comme un moyen de **rendre les rues « calmes »**, en détournant le trafic des bus et des automobiles. Enfin, le tramway est parfois perçu comme « *l'avenir des transports de proximité* ».

Certains mettent en avant les **avantages du tramway sur le métro**, car il est non seulement « *facile à mettre en œuvre et d'un coût moindre* » mais est également « *plus simple d'exploitation* ».



...ses inconvénients

Il est estimé que « *pour les liaisons de banlieue à banlieue il faut des transports rapides : donc du métro complété de bus pour la desserte de proximité* ».

Le report modal apparaît peu probable pour certains si l'on considère la **vitesse commerciale** « *recherchée* » du tramway, qui « *s'élève à 16 km/h* », et qui ne permettrait pas de capter les usagers de la voiture individuelle : « *sa trop grande lenteur est une évidence* ». Afin de nourrir cet argument, il est fait référence à un rapport de la Cour des Comptes de 2005 qui expliquerait que le tramway et le bus sont peu dissuasifs pour abandonner l'usage de la voiture ; certains chiffres, extraits de l'enquête faite six mois après la mise en service du prolongement du T1 de 3 km de Bobigny à Noisy-le-Sec et fournis par la maîtrise d'ouvrage, sont repris : « *seuls 3 % des utilisateurs de la prolongation du T1 vers Noisy sont d'anciens automobilistes* ».

Pour sa part, le projet **Arc Express**, souvent dénommé « Métrophérique » dans les avis, séduit à plusieurs titres : la vitesse (40 à 50 km/h), supérieure au tramway, la capacité, le caractère souterrain de ce mode de transport. A ce sujet, le choix, par le Conseil général du Val-de-Marne, pour le métro Orbival « *pour ne pas détruire le cœur de ses villes* » est mis en avant. C'est ici le transport de surface, en opposition au transport souterrain, qui est critiqué. A Noisy-le-Sec, certains habitants perçoivent les nombreuses infrastructures de transport présentes sur la commune comme un facteur de nuisance. Ces infrastructures, occupent 30% du territoire communal et créent des « **coupures** entre les quartiers ». Une nouvelle infrastructure « sur fer » viendrait accentuer ces nuisances et « coupures ». Ainsi, assez souvent les deux modes de transport tramway et métro sont opposés : « *non au tram, oui au métro !* » avec le métro « *en lieu et place du prolongement du T1* ». Pour d'autres les deux modes se complètent, le tramway desservant la ville qu'il faut « raccorder au futur prolongement de la ligne 11 ».

Certains considèrent qu'« *un bus en site propre serait plus approprié* » qu'un tramway, car moins coûteux et s'insérant plus facilement dans le paysage urbain.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont rappelé certains éléments figurant dans le dossier du projet, notamment :

- que la vitesse commerciale attendue est de 18km/h,
- que le report modal est aussi fonction de l'ampleur du développement du réseau,
- que le succès de la ligne T1 s'établit, avec une vitesse modérée, sur de très nombreux voyages de quelques inter-stations,
- que le gabarit du tramway, par rapport à celui d'un bus, laisse plus d'espace aux autres modes et aux aménagements de part et d'autre,
- que le projet Arc Express s'inscrit, de par sa vitesse et les distances entre gares, dans une logique de maillage complémentaire avec celle du prolongement du T1, et que les deux projets ont des échéances et des coûts bien différents.



Le tram et le réseau de bus existant

L'impact du tramway sur le réseau de bus actuel, jugé performant, fait l'objet d'inquiétudes récurrentes.

A Fontenay-sous-Bois, plusieurs habitants évoquent les lignes 122, 127 et la ligne 301, à propos de laquelle ils précisent l'importance de conserver une desserte depuis le quartier du plateau à Fontenay jusqu'à l'hôpital intercommunal de Montreuil, non desservi par le T1.

Certains s'interrogent sur « *l'absence de liaison entre Val de Fontenay et le sud Val de Marne (Créteil, Villejuif, Vitry²...)* ».

A Montreuil, des habitants attendent plus d'améliorations et regrettent que « **la fracture entre le Haut Montreuil (la Boissière) et le bas ne sera pas réduite grâce au tracé** [alors qu'] à ce jour un seul bus le 129 et un 102 qui termine à 20H » desservent ce quartier.

A l'inverse, dans la rue des Ruffins, « **l'utilité d'ajouter un nouveau moyen de transport dans ce quartier qui est déjà desservi par 3 bus** » n'est pas perçue.

Plusieurs participants craignent par ailleurs, en référence au bus 105 à Noisy-le-Sec, que « **la transformation en tram dans Noisy apporterait de nombreux désagréments aux usagers : suppression de 3 arrêts de bus** ». Ils soulignent de plus que l'usage de la ligne de bus 105 actuelle est essentiellement destiné à rejoindre le **métro Mairie des Lilas** pour se rendre vers Paris ou une autre destination francilienne. D'autres estiment cependant, que les « **lignes d'autobus du secteur (105 notamment) n'arrivent plus à assurer leur mission** » et qu'il est donc nécessaire de prolonger le tramway. Ils déplorent en effet que la ligne de bus 105 soit « à l'abandon », que « *les voitures du 105 [sont] vieilles et inadaptées (même si certaines sont en train d'être renouvelées)* ». De plus, « *les fréquences de passage sont très insuffisantes.* »

Moderniser le réseau de bus existant

Ainsi, au lieu de prolonger le T1, certains pensent « *qu'il serait préférable de fournir un effort quant aux transports déjà existants* ». **Moderniser le réseau de bus actuel** permettrait de « *satisfaire à moindre coût le plus grand nombre d'usagers* ». A une échelle plus large, on préconise l'« *extension et [la] modernisation des réseaux existants en Seine Saint Denis* ».

Une absence de besoin

Comme évoqué précédemment, il arrive que l'intérêt du tramway par rapport au réseau de bus existant soit minoré et que de fait, le prolongement ne répondrait pas à un besoin. Ce, d'autant plus à Noisy-le-Sec, où la présence d'un **nœud modal important** fait dire à plusieurs participants, « *on n'en a pas besoin !* ». De plus, les déplacements vers Paris et Val-de-Fontenay, sont décrits comme majoritaires. Cette absence de besoin a été exprimée essentiellement à Noisy-le-Sec ; à Fontenay sous bois, où l'arrivée du tramway concerne un pôle dont la qualité de desserte est comparable, l'utilité n'est quasiment pas remise en cause « bravo », « c'est une nécessité pour les Fontenaysiens », c'est « idéal pour aller travailler ».

² Créteil, Villejuif et Vitry-sur-Seine sont en réalité des communes de l'Ouest du Val-de-Marne.



Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les arguments sur l'intérêt du projet figurant dans les documents de la concertation, notamment les atouts du tramway dans les domaines de l'environnement, de l'accessibilité, de la qualité de l'offre et du confort durant le voyage,
- les limites de performances (vitesse limitée, irrégularité) du réseau de bus actuel soumis aux aléas de circulation,
- que l'adaptation du réseau de bus qui accompagne une mise en service d'un tramway vise un redéploiement des moyens pour améliorer la desserte de certains quartiers et faciliter le rabattement sur le tramway en évitant au maximum les doublons sur des distances trop importantes,
- le cas particulier de la ligne 105 qui, assurant le rabattement sur la ligne 11 à Mairie des Lilas, devra être maintenue en attendant le prolongement du métro jusqu'à la Place Carnot,
- qu'après ce prolongement du métro, la fonction de rabattement étant alors principalement assurée par le tramway, quelque soit le tracé retenu, la ligne 105 serait interrompue à la gare de Noisy-le-Sec modifiant l'offre bus dans le centre,
- qu'une station de tramway dessert une zone plus vaste qu'un point d'arrêt bus,
- que l'ajout d'une station tramway dans le sud de Noisy-le-Sec, (par rapport au projet présenté qui entraîne de -2 à -3 arrêts selon le sens et le tracé envisagé), sera examiné avec attention en fonction du maillage viaire, des caractéristiques du matériel roulant et des possibilités d'implantation,

- **L'enjeu du maillage**

Comme évoqué ci-dessus, la question des différentes échelles de desserte (desserte de proximité/desserte entre pôles...) est abordée et perçue de différentes manières.

La complémentarité

Pour certains « *tous ces moyens de transport ont leur intérêt, [qu'ils] répondent à des **objectifs et des besoins complémentaires*** », « *les différents types de transports sont complémentaires. Le tramway n'exclut pas la future « tangentielle » (...) « métrophérique » et « arc express » sont des **projets complémentaires au T1**, et les **bus n'effectuent pas le même type de desserte*** », « *il nous faut métrophérique, T1 prolongé, la 11 à l'hôpital, la Tangentielle* ».

Dans ce sens, Elisabeth GUIGOU a rappelé la nécessité d'avoir une **vision globale** et de considérer le tramway et « Métrophérique » (ou « Arc Express ») comme des **projets complémentaires**. Le maire de Noisy-le-Sec souhaite également se placer dans une **vision globale** qui n'oppose pas les modes de transport les uns aux autres et qui prend en compte le bien des générations futures.

La priorisation des projets



Pour d'autres, ces nombreux projets de transports en commun, dont le plus grand nombre se trouve en Seine Saint Denis à l'échelle de l'Île de France posent la question de la cohérence de l'ensemble : « *quelle cohérence ?* ».

A Fontenay-sous-Bois, le projet de prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'au quartier des Rigollots est très souvent évoqué « ...prolongement du T1 et station Métro aux Rigollots ne sera que bénéfique », l'urgence étant soulignée « dépêchons-nous », « absolument nécessaire et le prolongement de la ligne 1 du métro aussi ».

Ainsi, les **prolongements de ligne 11, 9 et 1** apparaissent aussi comme une **urgence, voire une priorité**, tout comme de définir lequel du tramway ou du « Métrophérique » a le plus de chance d'avoir un impact positif sur le dynamisme économique de l'Est parisien, et notamment sur le développement des commerces. Quelle que soit l'échéance du projet « Métrophérique » ou Arc Express, plusieurs participants insistent sur l'importance de réaliser un métro tout autour de Paris.

Les interconnexions

La question des interconnexions et du maillage de l'ensemble est également mise en avant. Dans le Val-de-Marne, on se félicite que « **Fontenay** [devienne] un **centre exceptionnel de transport** » ; Gilles SAINT GAL, conseiller général du canton de Fontenay-sous-Bois souligne la volonté très forte de faire de Val-de-Fontenay un pôle majeur du Département et de la Région. Fontenay ne souhaite pas choisir entre la réalisation du prolongement du T1 ou d'Orbival, mais veut les deux projets, pour un rééquilibrage de la banlieue Est face à la banlieue Ouest, d'autant que ces projets renforcent l'intérêt du prolongement de la Ligne 1.

Par ailleurs, Dominique VOYNET insiste sur la bonne **articulation nécessaire entre le tramway et les lignes de bus**.

La **nécessaire interconnexion place Carnot** entre le tramway **T1** et la **ligne 11** prolongée revient souvent dans les préoccupations des participants.

- **L'enjeu urbain et économique**

Autre enjeu évoqué, la dimension urbaine et économique du projet : le tramway est considéré comme un **outil d'urbanisme**. Le tramway a un effet moteur pour l'urbanisation ou la requalification mais aussi pour l'économie locale : le tramway « **restructure la ville** » et constitue un « *plus en termes de fréquentation, d'urbanisation et même d'emploi* », il est « *structurant pour l'économie du territoire* » et représente, en outre une occasion pour « *redynamiser l'activité commerciale déclinante du centre ville* » de Noisy-le-Sec. Le tramway est décrit comme une « **chance** », et serait l'occasion de faire du projet de prolongement T1 « **une vitrine nationale** ». Plus généralement, concernant le cadre de vie, le tramway est censé apporter de la « **gaîté** ».

Le maire de Noisy-le-Sec rappelle que ce projet de prolongement du tramway est relié aux objectifs qu'elle a pour le **projet de ville de Noisy-le-Sec**, à savoir, l'attractivité économique, l'amélioration de la qualité de vie et le renforcement de la cohésion sociale (...) elle souligne que le tramway est un **pilier du projet urbain**.

A l'inverse, certains font référence à un professeur de géographie qui expliquerait qu'« *on n'a pas besoin de tramway pour faire de l'urbanisme* ». Le lien créé par le tramway entre les communes de banlieue peut être craint dans la mesure où certains le considèrent vecteur de « **délinquance** » et d'« **insécurité** ».

Plus précisément, trois types d'enjeux urbains sont distingués selon que le tramway dessert des quartiers isolés, des quartiers peu habités ou des quartiers déjà urbanisés.

Desservir des quartiers isolés

Les quartiers isolés identifiés et dont la desserte sera permise par le T1 sont :

- à Noisy-le-Sec : les quartiers ouest « dépourvus de commodités de transport », « désenclaver la gare » et « désenclaver le « Petit-Noisy » et le re-souder à la ville » grâce à la requalification de la gare.
- Le secteur de Romainville, au sud de l'A3, isolé du centre-ville,
- le Haut Montreuil,
- le secteur à l'est du Val de Fontenay « entité isolée du reste de la ville »

Cette desserte permettrait ainsi de développer ces quartiers en les reliant aux bassins d'emploi et aux pôles urbains importants.

Desservir de nouveaux quartiers

Le fait de desservir de nouveaux quartiers à aménager peut permettre d'accompagner la « **politique du logement** ». En outre, Dominique VOYNET affirme sa volonté de créer 4000 nouveaux logements à Montreuil.

L'on évoque en particulier la desserte de l'ouest de Noisy-le-Sec dans le cadre de l'une des variantes de tracé ; cette desserte permettrait de « *créer dans cette zone isolée un nouveau quartier* » et ainsi « *d'étendre le centre ville* » ou de le « *décentrer* » et de permettre un « *développement dynamique et motivant* » ; il favoriserait l'« *extension de la ville et l'installation d'entreprises* ».

Requalifier l'existant

La maire de Romainville met en avant l'**enjeu de requalification urbaine**, à l'échelle de la ville comme du département.

Pour le passage dans le centre-ville de Noisy-le-Sec, la requalification est envisagée en termes positifs comme négatifs.

- *Aspect positif/impact positif sur l'ambiance et les commerces*

La réhabilitation de la rue Jean Jaurès est jugée « *indispensable* », et c'est en cela que le tramway constitue un « *plus* ». Cela permettrait de « *créer un **centre ville calme, agréable** [où] on aura plus envie d'y faire ses courses* », « *la vie du centre ville* » et de ses commerçants avec de nouvelles « *terrasses* » étant ainsi dynamisée et bénéficiant d'un « *vrai style moderne* ».

Le réaménagement permettrait aussi de **réduire la place des voitures**, alors que la rue Jean Jaurès « *n'est pas une rue, c'est un parking* ».

- *Aspect négatif/ impact sur les commerces*

A l'inverse, certains perçoivent l'arrivée du tramway comme l'élément qui « *achèvera le déclin économique* » du petit commerce de la rue Jean Jaurès et détruira le caractère « **petit village** » de la cité, souvent mis en avant par ses habitants. Ils s'appuient sur le fait que pas une rue donnant sur le tracé existant du tramway T1 **n'a connu un regain de dynamisme commercial** et remettent ainsi en question la capacité du tramway à dynamiser le commerce.

**Pour leurs parts, le STIF, les maîtres d'ouvrage, et les prestataires ont rappelé :**

- les conclusions (en annexes au dossier de concertation) des expertises menées en 2007/08 pour objectiver ces thèmes de l'enjeu urbain et du dynamisme commercial ; avec notamment une estimation chiffrée de l'évolution probable du chiffre d'affaire global selon les 3 hypothèses de tracé sur Noisy-le-Sec,
- que le projet de tramway permettra, à Romainville et à Montreuil, de libérer plus de 6ha pour mener des projets d'urbains dont il assurera la desserte,
- qu'un projet de tramway est aussi un outil de requalification urbaine notamment au travers des aménagements connexes qu'il prend en charge,
- qu'une affectation des modes de transport (tramway, bus) doit être adaptée au besoin de desserte, de manière à constituer un réseau correctement hiérarchisé,

Au regard des **enjeux de transport, d'économie, d'habitat**, on distingue des aspects positifs et négatifs qui permettent d'évaluer/de mesurer l'opportunité du projet de prolongement du tramway T1, de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay. Outre ces enjeux, la question du coût et du financement de ce projet apparaît également primordiale.

2.2. Le coût et le financement du projet et son calendrier

- **Coût global du projet**

Le coût global du projet est critiqué ; certains expriment de l'inquiétude voire du scepticisme quant à la réalisation effective du projet, au vu des **difficultés budgétaires des collectivités** et de la **crise financière mondiale**.

Considérant également la crise du logement en Ile-de-France, d'autres évoquent la **priorité** à donner à la **construction de logements**.

Plusieurs participants donnent la priorité à d'autres projets de transport que le prolongement du T1 : « *si le projet de prolongement du T1 était réalisé ce serait évidemment au détriment d'autres projets et notamment au détriment du prolongement de la ligne 11* ».

Par ailleurs, le coût du projet est jugé excessif relativement **aux autres projets de transports en commun** : « *trois fois supérieurs au coût habituel de ce type de projet* » et l'on considère qu'il serait d' « **un intérêt socio économique désastreux** ».

A l'inverse, Nasseridine FERRADJ, adjoint au maire de Noisy-le-Sec rappelle que le tramway est aussi **vecteur de richesses fiscales**. Il peut attirer des entreprises et donc de la taxe professionnelle, ce qui est à intégrer dans son équilibre global.

- **Répartition du financement**

Des précisions sont demandées sur la **prise en charge du coût des aménagements connexes** et sur la **répartition du financement** du projet.

Concernant la répartition du financement, des inquiétudes sont montrées face au **désengagement de l'Etat** pour le financement des projets, et donc de la charge supplémentaire qui reviendrait aux collectivités.

Certains estiment « *que le T1 n'a pas été jugé comme prioritaire par les rédacteurs du CPER* ». Est évoqué également le « **Plan Mobilisation Transport** » de la région Ile-de-France, d'un montant de 18 milliards d'€ : la source et la disponibilité de ces financements est remise en cause.

Est souvent demandée, la **prudence dans la gestion des fonds publics**.

Concernant la prise en charge du coût des aménagements connexes, le **financement** de la restitution des places de stationnement et de la **construction de nouveaux parkings** est vecteur d'inquiétudes et d'interrogations.

A Noisy-le-Sec, la question du financement de l'entretien, une fois le projet réalisé, inquiète plusieurs habitants.

Egalement facteur d'inquiétude, le **financement de l'aménagement du pôle gare**, qui était indiqué comme prévu dans le cadre du projet de la Tangentielle Nord et qui en est finalement exclu.

Certains relativisent ces inquiétudes en indiquant qu'un projet n'est jamais financé avant d'être défini ; le **financement étant voté par la suite**.

Pour leurs parts, le STIF, les maîtres d'ouvrage, ont rappelé des données chiffrées figurant au dossier de concertation ou dans ses annexes :

- montrant que les 2 projets, prolongement des lignes T1 et M11, inscrits au Contrat de Projets, sont complémentaires en se renforçant mutuellement,
- que ce projet figure dans le « Plan de Mobilisation » élaboré par la Région,
- que le projet de tramway prend à sa charge l'ensemble des aménagements qu'il entraîne (restitution des places de stationnement,...)
- que la requalification du pôle gare de Noisy-le-Sec sera vue avec le projet de tramway, soit du fait de l'impact physique sur le bâtiment-voyageurs pour le tracé ouest, soit pour améliorer le confort des correspondances pour les deux autres tracés.

- **La question de l'équité de traitement entre les territoires**

Un **sentiment d'inégalité de traitement** se dégage d'une part, entre le département de la **Seine-Saint-Denis** et les **autres départements** de la région Ile-de-France concernant le choix du matériel roulant et des infrastructures, et, d'autre part, entre la commune de **Noisy-le-Sec**, présentée par certains comme une victime des principaux impacts négatifs du tramway, tandis que les **autres communes** bénéficieraient d'aménagements privilégiés.

Le maire de Noisy-le-Sec insiste sur le droit du département de la Seine-Saint-Denis à accueillir de **belles infrastructures**, au même titre que ses voisins, et ne supporterait pas « *une nouvelle humiliation* ».

Alors que certains s'étonnent que « *le tram sur pneus, [soit] certainement réservé aux communes riches* », Noisy-le-Sec rappelle son exigence de disposer d'un « **matériel de dernière génération** », exigence partagée par Montreuil, et que le maire de Noisy-le-Sec pose comme « **préalable à la concertation** ».

« *De nombreux Noiséens (...) ont le sentiment qu'on veut leur faire passer en force ce tram au cœur de leur ville pour **satisfaire Romainville et Montreuil*** », que l'on va « *déshabiller Noisy pour habiller Romainville* »; « *on aura fait rentrer le tram au « chausse pied » à Noisy (...) pour remplacer une bretelle d'autoroute* ». Ainsi, pour les opposants aux tracés du centre-ville, le tracé Ouest qui est reconnu plus coûteux représenterait toutefois le « **tracé de l'équité** » considérant que les dépenses engagées dans les autres villes justifieraient cet effort.

- **Le calendrier**

Le **retard pris par le projet est regretté et critiqué**. Certains suggèrent de **démarrer les travaux au plus vite** dans les communes où le tracé ne pose pas de problème, sans attendre la décision concernant Noisy-le-Sec. Ils craignent en effet que les travaux ne commencent, dans le meilleur des cas, qu'en 2015. D'autres se demandent enfin si la **mise en service** du tramway se fera simultanément sur l'ensemble de la ligne.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont rappelé :

- que les études sont conduites sur l'ensemble des communes avec les mêmes principes (traitement de façade à façade, même matériaux...)
- que le changement du matériel de la ligne T2 répondait à l'impossibilité de faire circuler le matériel TFS en unité double ; son affectation, après rénovation et ajout d'équipements de confort, a permis de conserver un parc homogène en le renforçant et en le modernisant pour le prolongement de Bobigny à Noisy-le-Sec,
- que l'anticipation du renouvellement du TFS par du matériel de dernière génération est une hypothèse intéressante qui, bien que plus coûteuse lors du prolongement, permettra, en plus du gain de modernité, de faire certaines économies (matériel homogène, simplification de l'infrastructure à Montreuil ...)
- que les études sont conduites sur l'ensemble de la liaison Noisy-le-Sec – Val de Fontenay pour « rattraper le retard » et pour présenter à l'enquête publique un projet d'ensemble.

2.3. Le tracé envisagé à Noisy-le-Sec

Parmi les choix fondamentaux, la question du tracé à Noisy-le-Sec a été largement débattue. En voici les principaux enseignements issus des débats en distinguant d'une part les avantages de chaque tracé et d'autre part, ses inconvénients.

- **Les deux tracés du centre ville**

Les avis ne distinguent pas systématiquement le tracé Jaurès et le tracé dissocié Jaurès-Michelet. En effet, beaucoup d'avis concernent l'enjeu de requalification urbaine lié au passage du tramway dans un centre ville, au tissu urbain dense et constitué, que ce soit par l'un ou l'autre tracé.

Avantages

Certains estiment que « *c'est dans le centre ville que sont concentrés de nombreux lieux où les Noiséens ont besoin de se rendre [et qu'ainsi,] c'est là que le tramway doit les conduire* ». Ils indiquent également que le tracé desservirait « *un important linéaire commercial* ».

Considérant la gestion des carrefours et des feux tricolores comme peu satisfaisante sur le trajet du bus, certains usagers espèrent que le tramway améliorera cette situation (priorité aux feux).

Inconvénients

Les deux tracés du centre ville sont redoutés car ils pourraient créer une séparation, « *couper le centre de Noisy* », « **partager la ville en deux** » ou entraîner un changement d'ambiance, que Noisy-le-Sec devienne alors une « *ville de transit* », une « **ville de passage** ».

En outre, le centre étant « **géométriquement contraint** », il est craint que l'arrivée du tramway provoque « *un engorgement* », « *une paralysie* », une « *asphyxie* » de la ville dès lors que se déroulerait le « *moindre incident* ».

Les avis les plus alarmistes considèrent ainsi que « *sacrifier le centre historique de Noisy* » conduirait à « *défigurer [la] ville* ». Pour illustrer le devenir du centre, la rue Gallieni au **Petit Noisy** est souvent citée en exemple (le tramway viendrait détruire la ville « *une seconde fois* »), ou même, plus rarement, le **traumatisme** subi par la ville lors de la seconde guerre mondiale, suite aux bombardements. Ce serait faire un choix d'autant plus dommageable que le « *centre ville a été rénové il y a à peine sept ans* ».

Le passage en centre ville présenterait également un problème de sécurité en raison de l'« *affluence des enfants près des établissements scolaires* » et le passage à « *4 mètres des rames du tram* » des « *piétons (poussettes, enfants)* ».



Les bus et le passage du tramway en centre ville

Des riverains s'inquiètent du **devenir du bus 105**. Certains estiment qu'il vaudrait mieux « *renforcer le service existant* » plutôt que de faire passer le tramway par la rue Jean Jaurès. Ils expliquent que les arrêts du bus sont plus rapprochés que ceux du tramway.

D'autres s'interrogent sur le **nouveau tracé du 105** : « *le bus roulera-t-il sur les rails du tramway ?* », « *comment sera assurée la connexion avec la ligne 11 du métro ?* ».

- **Le tracé Jaurès : avantages et inconvénients**

Avantages

La desserte d'un axe central et le transport du plus grand nombre

Le tracé Jaurès est souvent décrit comme le « *plus intéressant* » ; en outre, il « *donne la chance de desservir un axe central et ses équipements, et fournit une aide financière pour revaloriser la ville* » : voici les principaux enjeux perçus de manière positive par les partisans de ce tracé.

D'une part, le fait qu'il soit « *moins coûteux* » « *permettra d'attribuer un budget plus conséquent aux aménagements autour* ».

D'autre part, le tramway desservirait l'axe commercial et un certain nombre d'équipements : « *la Poste, le supermarché, le conservatoire, le théâtre, le marché, la mairie* ». En outre, il desservirait le marché, qui attire des habitants des communes voisines, pour lesquels il serait plus simple, selon certains, de s'y rendre en tramway.

De plus, il serait utile « *au plus grand nombre de voyageurs et [à] la population [qui y aurait] accès facilement* » ; ainsi, « *le tram doit passer en centre ville pour permettre au plus grand nombre d'en profiter* » ; « *il faut penser au plus grand nombre* » ; notamment, il « *correspond le mieux aux besoins et aux attentes des jeunes qui se déplacent (médiathèque ; cinéma ; gare ; commerces)* ».

Enfin, ce tracé aurait ainsi pour vertu de « *'centraliser' l'espace public à partager (théâtre, médiathèque, centre d'art, gare etc.), à vivre ensemble et donc à [se] sentir 'unis' dans un même espace à partager* ».

La redistribution/ requalification de l'espace public

- option piétonisation

Un élément de cette revalorisation particulièrement apprécié concerne la **piétonisation** du centre ville qui permettrait de « *rendre la rue aux piétons* », **diminuer la place accordée à « la voiture qui envahit tous nos espaces », « *qui encombre la rue* », et permettrait de bénéficier d'un **centre ville « moins bruyant avec le passage d'un tramway qu'avec les voitures** » mais « *permettra [aussi] la réduction des gaz à effet de serre dans cette rue où circulent au quotidien de nombreux enfants en raison de la présence d'écoles, de crèches, et d'équipements publics* » car la circulation des voitures pose un problème de « *santé publique* ».**

Cela aurait pour effet également d'« *aider les commerçants* », de « **relancer le commerce de proximité** », étant donné que « **la piétonisation a montré ses atouts pour l'activité commerciale dans d'autres villes** ».



Ce tracé serait l'occasion pour la rue Jaurès « de la rendre plus **chaleureuse** ». L'aménagement d'espaces verts, avec la mise en place d'un « *mail de verdure* » apparaît particulièrement intéressant : « *les plantations des deux côtés du **boulevard Michelet seraient agréables*** ». L'intérêt qu'il y aurait à avoir une approche globale pour les **aménagements autour du tramway** est toutefois souligné, afin de ne pas avoir d'un côté un « *axe vert* », et, de l'autre, des rues laissées sans aménagement particulier.

Des **conditions** sont posées par beaucoup : « *que les **trottoirs soient élargis**, que de vraies pistes cyclables soient aménagées et que les voitures soient détournées et interdites de stationner au moins sur une bonne partie de la rue* ».

A noter : L'option d'une piétonisation autour du tramway fédère 102 avis favorables regroupés dans une pétition intitulée « le tracé Jaurès est une chance pour Noisy » . Remarquant que la vitesse modérée du tramway en centre ville supprime les gênes redoutées et que des « *parkings souterrains modernes libèreraient de la place en surface* » et que « *végétaliser le centre ville l'embellirait* » ; renvoyant sur les grandes surfaces les difficultés « *du petit commerce qui périclite déjà* », cette pétition souligne que « *seule la piétonisation de la rue Jaurès sur 400m permettra vraiment le redémarrage du commerce à Noisy. Un centre-ville plus beau, plus gai, plus attractif, plus agréable, c'est un centre-ville rénové et piétons.* »

option mixité tramway / véhicules L'autre option (mixité tramway et véhicules) est aussi considérée comme intéressante en indiquant que ce tracé « *irrigue bien le **centre ville en usage mixte sans piétonisation partielle*** ». En effet, « *dans le cadre de l'option piétonisation de l'axe Jaurès* », « *la mise en double sens du boulevard Michelet (...) n'apparaît pas pertinente car elle entraîne la suppression de 150 places de stationnement.* »

Considérant que le centre ville est « *géométriquement contraint* », une **solution alternative** pour l'insertion du tramway a été proposée, qui consiste à « *aménager l'espace réservé aux bus selon une **voie unique pour le tramway**, circulant dans les deux sens, comme le tramway à Amsterdam (rue Leidestraat). Cette solution permettrait de **maintenir le plan de circulation actuel rue Jean Jaurès.*** »

Restructuration du réseau de transport

Ce tracé permettrait de redéployer les autres moyens de transport collectif, desservant mieux ainsi les quartiers périphériques. Ainsi certains partisans du tracé Ouest estiment que si l'offre de bus est améliorée dans ce secteur ouest, le tramway pourrait passer en centre ville.

La station Saint-Jean

Certains définissent l'**aménagement de façade à façade** prévu à la station Saint-Jean comme « **pas inesthétique** ». Dans le cadre de ce tracé, la station Jeanne d'Arc est vue comme une **opportunité pour la requalification du parvis de la médiathèque** et pour l'accès au théâtre.

Inconvénients

La largeur de la rue

L'**étroitesse de la rue Jean Jaurès** poserait, selon certains, des problèmes en termes d'occupation de l'espace (stationnement...), de gestion des circulations (automobile, piétonne, cycliste) : « *une rue très encombrée* » qui « *manque de place* » ; on rencontrerait ainsi des « *problèmes de circulation, de stationnement, de livraison, d'accès pour les services d'urgence (ambulances, pompiers, police)* ». Ainsi, « **le partage de la voirie entre les différents modes de transport n'est pas possible** ».



En l'occurrence, la **circulation des vélos**, « difficile à l'heure actuelle ne semble pas améliorée avec l'arrivée du tramway » ; arguant du fait que le Code de la route interdirait la circulation des vélos sur la plate forme du tramway, certains souhaitent leur créer une voie propre, par exemple « au centre de la rue Jaurès ».

L'impact sur les commerces

Le **devenir des commerçants** du centre-ville dans le cadre du tracé Jaurès inquiète de nombreux participants, en faisant référence aux fermetures des commerces de la rue Gallieni sur le parcours actuel du tramway dans le Petit Noisy. Par ailleurs, **l'avenir du marché** pose question, constatant que la circulation (certains sont contraints d'emprunter la voie de bus) et le stationnement des exposants posent déjà problème et ne ferait que s'accroître avec la présence d'un tramway. Pour quelques uns, le tramway entraînerait « *la mort* » du marché.

Les nuisances

Certains craignent que « *les bruits [soient] amplifiés par la faible largeur* » de la voie et que le **paysage** ne soit défiguré (fils électriques, caténaires). La façon dont les **caténaires** seront **fixées aux façades** préoccupe aussi les riverains. Cf. 2.3.4.

L'impact sur la circulation

Le tracé Jaurès entraînera un **report de circulation** (bus et voitures à double-sens) vers le boulevard Michelet. Certains craignent une augmentation de la pollution sur cet axe, un « *report des nuisances* » et le risque « *d'embouteillages monstres* ». Les intersections sont également pointées du doigt. Le tramway y ferait ralentir la circulation et les phénomènes de congestion s'amplifieraient.

La station Saint-Jean

C'est à la hauteur de la station Saint Jean (là où les tramways marqueraient l'arrêt) que les riverains mettent l'accent sur les **nuisances sonores**, le **manque d'espace** en largeur et **l'impact visuel** des fils et des poteaux installés pour le tramway.

- **Le tracé Jaurès-Michelet : avantages et inconvénients**

Avantages

Un rayonnement important

- *La desserte de deux axes*

Les défenseurs de ce tracé estiment qu'il est plus avantageux pour la ville du fait de son **étendue** et, par conséquent, de son **rayonnement**. Ils estiment que le tracé dissocié permettra une circulation piétonne et automobile sur **deux axes** qui seront **requaifiés, et non sur un seul** comme c'est le cas dans l'option du tracé Jaurès.

Ce tracé permettra « *au plus près la desserte des administrations, sites culturels et commerces* » ; il « *desservira des quartiers d'habitation et aussi le centre de Noisy avec ses commerces et les Services Administratifs* » ; il permet de « *se rapprocher un peu des quartiers est (Londeau, Boissière)* » et la « *desserte des commerces les rapprochant ainsi de la population et permettrait également de rapprocher le Londeau du cœur de ville* ». Des habitants de la Boissière indiquent que leur préférence revient au tracé dissocié.



- *Une jonction rapide au pôle gare*
« Il apporterait également plus de **rapidité** aux riverains pour **rejoindre la gare** que le bus 105 ».

- *Une desserte fine*
Gilles GARNIER souligne que le tracé dissocié présenterait notamment un intérêt pour le **cabotage**, les premiers concernés étant les personnes avec poussettes, les collégiens, les personnes âgées.

Un compromis entre développement et préservation du centre ville

Le tracé dissocié permet d'être « au service d'un plus grand nombre de quartiers **sans fragiliser le centre ville** » (avis). Il permet à la fois de « **desservir le plus d'habitants** » et de « **préserv**er le cœur de ville ». « **Préserver le centre-ville, sauvegarder les commerces tout en prolongeant la ligne de tramway** ». Cette option permet aux piétons, aux deux-roues, aux voitures et au tramway de « **partager l'espace de la rue Jean-Jaurès tout en maintenant des places de parking** ». Ce tracé représente donc de « **multiples possibilités d'accès aux commerces et aux services du centre ville** ».

De fait, le « **projet initial (...) Jaurès Michelet est de loin le meilleur** », comme « **le plus judicieux** ».

Une diminution des nuisances

Le fait qu'il permettrait de « **ralentir la circulation sur le boulevard Michelet** » apparaît également comme un avantage.

Certains indiquent également que le **marché** a une zone d'influence très large, avec par conséquent des nuisances liées à la circulation d'autant plus étendues, soulignent que l'arrivée du tramway réduirait ces nuisances en offrant une alternative à l'usage de la voiture particulière.

Une insertion facile

Etant donné que ce tracé correspond au **trajet du bus 105**, des participants estiment qu'il « **s'intégrera facilement à l'existant** » et entraînera « **peu de bouleversements dans le cadre de la traversée de la rue Jean Jaurès** ».

Station Jeanne d'Arc

Certains se félicitent de l'emplacement de la station Jeanne d'Arc, plus proche des commerces et du marché.

Inconvénients

Certains s'interrogent toutefois sur l'intérêt du tracé dissocié, qui **reprend en grande partie le tracé Jaurès**. Le fait qu'il apparaisse comme un compromis est aussi présenté comme peu propice à développer un grand projet fondé sur de vrais choix.

Si d'un côté on juge que ce tracé rapproche les quartiers périphériques Est de la ville, on estime de l'autre qu'une desserte directe de ces quartiers serait plus efficace. Ainsi, le passage du tramway dans le boulevard Michelet ne serait pas utile, tandis que **d'autres quartiers**, tels que le Londeau, auraient besoin d'une meilleure desserte en transports en commun.

Desserte en sens unique

Le principe même du tracé dissocié, avec une « **desserte en sens unique** » n'apparaît pas intéressant.

Le stationnement

Le fait que ce tracé entraîne la suppression de « 110 places de stationnements » provoque le mécontentement, notamment des riverains du Boulevard Michelet dont certains doutent des possibilités de restitution. D'une manière générale, l'implantation latérale du tramway boulevard Michelet suscite des interrogations concernant les possibilités de stationnement et de déménagement. Certains demandent si des réserves foncières sont prévues pour restituer le stationnement.

La circulation

Le quai de la station de tramway **boulevard de la République** pourrait poser des problèmes de circulation et de partage de la voirie selon des participants. Ils s'inquiètent notamment des **reports de circulation** sur la rue Bir-Hakeim et des risques de **congestion** du trafic. Plusieurs regrettent enfin qu'il n'y ait **pas d'espace dédié aux cyclistes**.

Les commerces

Il est souligné que ce tracé, s'il est économique pour la maîtrise d'ouvrage pourrait représenter un coût important pour les commerçants. Une baisse de fréquentation est crainte, liée aux difficultés d'accessibilité pour les clients motorisés ainsi que des problèmes de livraison. Boulevard de la République, les habitants s'inquiètent de l'**accès** aux commerces, alors que le trottoir est déjà très étroit.

Les nuisances

La question des **nuisances** pour les riverains est fortement soulignée, en particulier dans le boulevard Michelet.

L'ampleur des **nuisances** liées aux **travaux** est évoquée, le tracé concernant deux rues, « avec des zones de chantier beaucoup plus étendues (Brément et République) ».

Les **risques de nuisances sonores** et **vibratoires** du tramway inquiètent les deux **centres de santé** existant dans la rue Brément.

Dans la rue Jaurès, la façon dont les caténaires seront **fixées aux façades** fait l'objet de nombreuses interrogations.

Enfin certains soulignent le risque de **perte de valeur des biens immobiliers** suite à l'arrivée d'un tramway, et ils précisent ainsi que plusieurs habitants ont déménagé suite à l'annonce du projet de prolongement du T1.

Points spécifiques d'insertion

- Rue Jean Jaurès

La solidité de la **plateforme de bus** actuelle rue Jean Jaurès n'est pas jugée adaptée à la circulation d'un tramway. Des précisions sont demandées à propos de la **largeur des trottoirs** suite à l'arrivée du tramway rue Jean Jaurès. Quelques participants se demandent si l'insertion du tramway implique d'**enlever l'éclairage public** actuel alors que ce dernier est neuf.



- *Station Jeanne d'Arc*

La dangerosité de l'emplacement de la **station Jeanne d'Arc** a été dénoncée par certains, car il obligerait les usagers à traverser la rue Vaillant-Couturier pour se rendre à la mairie, d'autres notent au contraire avec intérêt la plus grande proximité avec le marché et le sud de la rue Jaurès. L'attention est attirée sur le volume important de voyageurs qui circulent sur ce secteur, qui se croisent, se doublent, et traversent la chaussée.

- *Rue de Brément et bd Michelet*

Quelques inquiétudes se font entendre au sujet du **devenir du terre-plein végétalisé rue de Brément**, avec l'insertion axiale du tramway. Certains s'étonnent aussi de la **distance entre les stations Jeanne d'Arc et Brément-Michelet**. Enfin, le projet de densification présenté dans le cadre de l'étude Saunier&Associés³, qui renvoie à la construction de logements, dans les îlots vierges du boulevard Michelet, inquiète les riverains. Ces derniers plaident en effet pour la préservation de la qualité du cadre de vie sur cet axe, du fait notamment, de sa faible densité,

- *boulevard Michelet*

Certains riverains ont émis, lors que la visite du tracé, des doutes sur la faisabilité de l'aménagement envisagé sur ce boulevard, les cotes mentionnées dans le dossier étant incompatibles avec la largeur du boulevard

- **Le tracé Ouest : avantages et inconvénients**

Avantages

La desserte d'une zone d'emplois

Ce tracé permettrait non seulement d'« **étendre le centre ville** » mais également de **desservir une zone d'activité inaccessible** en transports en commun. Ainsi, le tramway desservirait « *les zones d'emplois* » qui représentent selon certains « *un bassin d'emploi très important* ». Il faciliterait les déplacements des employés de la zone d'activités, une personne témoignant qu'aucun moyen de transport n'est disponible et que les seules alternatives sont la voiture individuelle ou la marche. Il desservirait « *les zones d'activités le Terminal et les Groux* ». Des participants expliquent que « *la zone d'activités pourra se développer en apportant des emplois et de la taxe pour la commune* ».

Certains partisans du tracé Ouest estiment néanmoins que si l'offre de bus est améliorée dans ce secteur ouest, le tramway pourrait passer en centre ville.

La desserte d'équipements

Ce tracé desservira « *les équipements culturels et de loisirs* », notamment « *le centre des impôts intercommunal, la base de loisirs* ». Ce tracé présente également pour certains l'avantage de **requalifier « le triangle »** en face de la future Base de plein air et de loisirs (BPAL). Une des entrées de la base de loisirs se trouvera à l'angle de la rue Vaillant-Couturier et de l'avenue du Parc, le tracé Ouest se situe par conséquent au plus près de cette future entrée. Par ailleurs ce tracé permettra de desservir le Centre des hypothèques et du cadastre à vocation intercommunale et donc générateur de flux. Certains rappellent enfin que l'Ouest de Noisy-le-Sec abrite le gymnase de Coubertin.

³ Etude annexée au dossier de concertation et disponible sur le site www.t1est.fr



La préservation du centre ville et un aménagement de qualité à l'Ouest

Un avantage fortement mis en avant pour ce tracé est qu'il permet **d'éviter le centre ville** et qu'il est le « *moins destructeur* », « *il ne couperait pas la ville en deux* », il cause le « *moins de perturbations* » et « *épargne la ville* » tout en circulant à 400 mètres de la place Jeanne d'Arc, du centre ville. Ainsi, certains **avis, opposés au tramway** à Noisy-le-Sec, **se prononcent de préférence pour le tracé Ouest**, qui constituerait en quelque sorte **un moindre mal**.

Plus, « *il permettrait un aménagement harmonisé, avec la création de trottoirs plus larges et la mise en place de circulations douces* » - « *donner un peu plus de dynamisme et de vie à une partie de Noisy complètement sinistre, voire sinistrée* », il serait ainsi « *le seul à permettre la circulation* », autrement dit, à ne **pas modifier le plan de circulation** actuel au centre de la ville.

Une vitesse performante

Outre l'impact sur le développement urbain et les aménagements, il est considéré par ses défenseurs comme le tracé le « **plus performant** » (vitesse accélérée pour la desserte de Romainville).

Une insertion facilitée car anticipée

Au niveau de la rue Lamartine certains précisent que le seul problème de passage se situe à hauteur de l'entreprise Tassos, certaines questions techniques ayant été réglées par la précédente municipalité. De même, à hauteur de la rue Léo Lagrange, la salle communale en construction a été prévue avec un retrait de 2 mètres pour laisser passer le tramway.

L'aménagement connexe du pôle gare

Enfin, le projet de réaménagement du pôle gare proposé par l'agence AREP dans l'hypothèse du tracé Ouest, et présenté en groupe de travail, est jugé plus intéressant, bien qu'à ce stade, aucune concertation n'ait eu lieu sur ce pôle. La couverture partielle des voies et la création d'une esplanade devant la gare sont les éléments les plus convaincants pour aboutir à plus de création de commerces et bureaux autour de la gare et au désenclavement du Petit-Noisy. Ainsi, « *seul le tracé Ouest, avec l'envergure du **déplacement de la Gare au-dessus des voies** et la réhabilitation de toute cette zone très affectée par l'évolution des infrastructures, permettrait de **développer notre Ville et de la rendre attractive (...)** et digne du 21 e siècle.* ».

Inconvénients

Le coût

L'argument du **coût** est avancé, ce tracé est « *le plus cher* », il « *coûte 40 millions d'euros de plus* » et concerne peu d'usagers « *le moins de monde* », à la fois parce qu'il est « *trop décentré* » et qu'il serait sous utilisé les soirs et week-ends, en l'absence des usagers-employés. Certains concluent de manière ferme que c'est « *une aberration* ». Un participant juge que c'est « *le prix du respect des citoyens* ».



L'accessibilité et la desserte

D'autres indiquent que l'**éloignement** de ce tracé **par rapport au centre ville** nécessiterait de prendre un bus pour accéder au tramway.

La **pertinence de la desserte d'une zone industrielle** est également remise en cause. Les salariés de la zone d'activités du tramway sont considérés comme davantage **captifs de la voiture**. On craint par ailleurs que ce tracé ne profite qu'aux **quartiers Est de Romainville** et serve seulement à faire le lien entre le terminus actuel du T1 en gare de Noisy-le-Sec et Romainville allant jusqu'à indiquer que le tracé du tramway « par la zone d'activités, c'est de la confiscation ».

Certains proposent une desserte routière et par **bus** (ou navette) pour les zones d'activités, qui **serait plus appropriée** selon eux, d'autant que, si le tracé du centre ville était choisi et une fois le métro prolongé et connecté à la place Carnot, le **bus 105** pourrait desservir la zone industrielle. Ils rappellent également que le projet de BPAL, décrit plus haut comme une opportunité de desserte, ne serait complètement achevé qu'en 2025.

Le développement urbain

L'évitement du centre ville apparaît comme un inconvénient aux détracteurs du tracé Ouest : il s'agit d'« un **tracé de transit et de contournement** » qui « *n'a pas d'autre justification que de faire supporter par la périphérie de Noisy ce dont certains ne veulent pas* » ; le « *passage par [les terrains de] RFF ne présente pas un grand intérêt urbanistique* ». Ce tracé s'apparente ainsi à une « **traversée du désert le long des voies ferrées** ». Le fait qu'il concerne les quartiers Ouest « **exclut tout l'Est de la commune** ».

Néanmoins l'**impact sur les commerces du centre ville inquiète** les habitants, car si le tracé entraîne un « *glissement de l'attractivité de la ville vers l'Ouest* » ; « *que deviennent les commerces du centre-ville?* » ; « *Que deviendrait alors le cœur actuel de la ville ? Que deviendraient ses commerces ?* », « *s'agit-il de créer un 2^{ème} centre-ville ou de délaisser le 1^{er} ?* ».

Par ailleurs, l'hypothèse même de créer un **nouveau quartier est remis en cause** : « *où sont les terrains qui permettraient de construire de nouveaux équipements, de nouveaux logements ?* », les « *constructions nouvelles dans ce secteur ne peuvent se faire que sur une ou deux parcelles les réserves foncières étant très limitées* ».

La contrainte des accès poids lourds

Certains estiment que le passage du tramway à l'Ouest « *n'a pas de sens dans une zone d'entrepôts approvisionnés par des 38 tonnes* », cela « *générerait fortement le passage des nombreux camions et semi-remorque desservant la zone* » et générerait des « *contraintes importantes pour l'accès des poids lourds* ».

Insertion

En termes d'insertion, ce tracé « *repoussant les murs de 6 mètres* » « *engendre plus d'expropriations* » et pose des difficultés techniques importantes au niveau du mur de soutènement rue du Parc. Concernant la nécessité de reculer les **murs de soutènement** de plusieurs mètres, certains s'inquiètent pour l'assise des maisons situées en surplomb. Par ailleurs les terrains gypseux ne constituent pas une assise suffisante pour le tramway selon quelques participants.

- **Tronçon commun aux 3 tracés, du Carrefour de la Vierge à la place Carnot**

Le carrefour de la Vierge Le carrefour de la Vierge est considéré comme « **un point noir pour la circulation** », quel que soit le trajet choisi. On craint que les aménagements liés au passage du tramway ne défigurent ce carrefour et abîment la statue de la Vierge qui s'y trouve. Les **expropriations** à cet endroit inquiètent. La fragilité du sous-sol au niveau du carrefour de la Vierge (« **un gruyère** ») est soulignée. Ainsi, d'après une étude du Bureau de recherches géologiques et minières, BRGM, Noisy-le-Sec présenterait des aléas moyens de retrait/gonflement du sol argileux. On alerte aussi sur le fait « *qu'il y a déjà eu des affaissements de terrain : Rue A. France, Piscine du Stade Huvier, Rue d'Arsonval* ».

Rue Anatole France

Le tramway s'insère sur une **pente importante** le long de laquelle aucun arrêt intermédiaire n'est prévu. Par conséquent l'accès au tramway pour les **personnes à mobilité réduite** sera réduit par rapport à l'accès actuel au bus 105, et les riverains suggèrent la création d'une **station supplémentaire** à cet endroit. Des exemples de tramway qui présentent la même problématique d'insertion, en pente, avec mixité des usages de la voirie ont été demandés. Certains s'interrogent enfin sur la compatibilité du passage du tramway avec des **conditions hivernales** type neige et verglas.

La **difficile insertion des cyclistes** sur cette portion est souvent dénoncée. L'aménagement prévu ne permet pas aux véhicules de doubler les cyclistes en respectant les distances réglementaires (1 mètre en ville), cette portion risquant alors d'être très pénible pour les cyclistes, à l'image de ce qui a été réalisé avenue Gallieni.

La **cohabitation véhicules/tramway** est jugée très délicate à cet endroit, alors qu'on se trouve dans « **une bonne côte** ». La question de l'**accès aux parkings** pour les habitants de ce secteur est évoquée; ces derniers stationnent sur les trottoirs car l'accès à leur parking, en raison de la forte pente liée au talus, est difficile. La création **sur les réserves foncières du Conseil Général de poches de stationnements**, principalement pour les riverains, en construisant si nécessaire des murs à l'emplacement des talus, est proposée pour éviter de laisser des dents creuses le long du tramway (comme sur l'avenue Gallieni).

Certains considèrent qu'il n'est « *pas raisonnable* », voire qu'il est même « **inconcevable de supprimer le sens montant de circulation sur la rue Anatole France** ». Les **reports de circulation** provoqueraient alors des embouteillages conséquents sur les voies secondaires (notamment la rue Emile Zola). Ainsi, un tramway en position axiale est proposé comme une solution efficace, avec des voies montantes et descendantes pour les automobiles de part et d'autre.



- **Tracés alternatifs**

Tracé Ouest bis (via l'Avenue de Verdun, la rue E. Durin et l'avenue de Bobigny)

Quelques uns regrettent que le **tracé Ouest bis** ait été « rangé dans les tiroirs » car il permettrait selon eux : « d'irriguer à la fois la zone d'activité, le théâtre des Bergeries, le futur conservatoire et de **faciliter l'accès à la gare des habitants de Romainville et du sud de Noisy** ». En outre, ce tracé permettrait de « **drainer davantage de monde et de desservir les riverains de la rue Jean Jaurès** ». A ce propos, il est rappelé que la zone de la rue de Verdun draine actuellement des flux importants, en raison de la présence d'une école maternelle, d'un gymnase et de la ZAC Pierre Sémart qui accueillera à l'avenir une crèche et des logements. Certains indiquent qu' « **un tracé dissocié Ouest serait plus judicieux en remontant de Bobigny vers la zone d'activités et la base de loisirs et en remontant place Carnot. La descente s'effectuerait par la rue A. France et la rue Jean Jaurès en contresens dans le site propre du bus car ce sont les Romainvillois et les Noiséens du sud qui ont besoin de descendre vers la gare RER.** ».

D'autres proposent également « un **tracé Michelet aller/retour** » qui permettrait de « **désengorger la rue Jean Jaurès et faciliterait la desserte du collège Prévert** ».

A une échelle plus large, un « **tracé Saint Denis/Bobigny/pont de la Folie/rue du parc (Anatole France)** » est suggéré.

Pour leurs parts, sur la question des tracés envisagés à Noisy-le-Sec, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les arguments qui ont prévalu au choix des 3 tracés proposés (trafic, insertion...)
- les dispositions d'insertion (figurant dans le dossier et dans ses annexes), en apportant l'ensemble des précisions nécessaires, notamment sur les aménagements, la répartition des espaces, les ouvrages d'art, les impacts du projet, les mesures visant à limiter ou à supprimer les impacts négatifs,
- les résultats des analyses géotechniques, et les mesures envisagées notamment au niveau du tronç commun aux 3 tracés,
- qu'un erratum a été inséré dans le dossier de concertation pour corriger une retranscription erronée des largeurs dans l'aménagement du boulevard Michelet qui ne correspondaient pas aux études réalisées pour le tracé dissocié,
- que l'étude urbaine visait notamment à illustrer le potentiel des différents secteurs concernés par les variantes de tracé du tramway sur la base d'un diagnostic et d'hypothèses qui ne doivent pas être prises pour des projets précis, sauf en cas de permis de construire déjà accordés ou en cours d'instruction,
- que les expertises menées sur l'évolution du quartier du Petit-Noisy font apparaître d'autres causes que le passage du tramway (fragilité antérieure au tramway, absence supérette- cf groupe de travail « ville et tramway »),
- que les études sur l'impact des tracés en centre ville (en annexe au dossier), après avoir diagnostiqué les contraintes, proposent des solutions dont certaines sont considérées par les experts comme favorables.
- le maintien, par un itinéraire adapté pour éviter de trop doubler le tramway, de la ligne 105 pour permettre le rabattement sur la ligne 11 du métro, et ce jusqu'au prolongement de cette ligne 11 à Place Carnot, prolongement qui assurera alors la connexion avec le tramway.

3. L'offre de transport

Ceux qui reconnaissent l'opportunité du projet s'interrogent sur les **améliorations** qui doivent être apportées par le tramway (desserte, confort, régularité...) par rapport aux autres modes de transport existants sur le territoire mais aussi sur les **exigences** (stationnement) **à avoir** ainsi que les **innovations** (matériel roulant, alimentation, traitement des nuisances) qui peuvent être mises en place sur ce prolongement en particulier.

3.1. La desserte

- **La régularité**

Le fait que le tramway ait la priorité sur les autres modes de circulation est apprécié, « *la régularité est ainsi mieux assurée, et les fréquences de passage annoncées représentent un progrès considérable comparées à celles des transports effectuant actuellement le même parcours.* », mais certains craignent qu'il y ait des problèmes de ponctualité.

- **Les lieux clés à desservir**

La desserte du lycée de Noisy-le-Sec est jugée importante, notamment pour les étudiants Romainvillois. La desserte de **l'hôpital intercommunal de Montreuil**, éloignée du tracé projeté, est néanmoins jugée primordiale, notamment pour les Fontenaisiens des quartiers V. Hugo, Plateau, Michelet.

Certains s'interrogent sur le fait que **Rosny-sous-Bois** soit **excentré** par rapport au tracé.

- **L'emplacement des stations**

Le fait que, dans le cadre des tracés traversant le centre ville de Noisy-le-Sec, le tramway comprenne près de « *trois arrêts de moins que le bus 105* » est fortement critiqué. De même, certains s'étonnent que, sur l'ensemble du tracé, les stations soient très éloignées.

- **L'accessibilité PMR**

Le tramway est reconnu comme « *le seul mode de transport accessible à tous* » ; il « *représente un grand intérêt pour le déplacement des personnes handicapées* » ; le tramway « *est prévu accessible contrairement au bus 105* ».

Rue Anatole France, mais aussi rue du Parc à Noisy-le-Sec, quelques inquiétudes se font entendre concernant l'accessibilité du tramway pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées. En effet, les distances entre les stations du tramway étant plus longues que les **distances existantes entre les stations du bus 105**, les personnes à mobilité réduite seront contraintes de marcher plus longtemps pour rejoindre un arrêt.



- **Les tarifs**

Certains participants indiquent qu'un « **tram doit être accessible à tous** » ; et plus généralement « *une tarification unique entre tous les réseaux sur le territoire d'Ile-de-France ; qu'il s'agisse du métro, des Bus, des RER, du Tram, du TVM etc.* ».

3.2. Le matériel roulant

- **Le renouvellement du matériel roulant**

Un consensus se fait autour de l'exigence d'un « **renouvellement complet du matériel** » ou la « *mise en place anticipée des nouvelles rames* ».

A Noisy-le-Sec afin de diminuer les impacts pour les riverains, à Montreuil également pour la même préoccupation mais aussi pour éviter la solution proposée « *aux problèmes de pentes dans le secteur des Ruffins, qui couperait le quartier en deux* ».

- **Un matériel esthétique et silencieux**

Le matériel doit être « *moderne, récent, confortable, sécurisant* », symbole « *du XXIème siècle* ».

Les nuisances sonores et vibratiles générées par le tramway existant sont critiquées. Pour certains qui considèrent le tramway comme inadapté à la rue Jaurès, il l'est d'autant plus si le matériel roulant, jugé obsolète, est renouvelé seulement en 2022. A Romainville, sur des secteurs comme le boulevard Barbusse, la présence d'un banc de silex est signalée comme pouvant conditionner le choix du matériel roulant, sa prise en compte pouvant être plus délicate pour un tramway.

Ainsi, un matériel « *moins bruyant* », le « **moins bruyant possible** » est demandé ; certains souhaitent « *un tramway sur pneu [qui] serait sans doute moins bruyant* » ou « *un tramway sur pneu dernière génération* ». Ceci impliquerait une « *rupture de charge à la gare de Noisy* » mais ses partisans s'étonnent que l'on s'y oppose « *alors que dans le futur, elle constituera un pôle multimodal autrement plus important que le Mur[Murs] à péches, et que cette importance justifiera l'implantation d'un double terminus* » ; ils critiquent le fait de « *s'opposer à des rames sur pneus alors que le Président du Conseil général du Val de Marne a fait valider un tramway sur pneus pour la liaison Châtillon – Viroflay (...), et que le Député-maire de Sarcelles a également fait valider une solution sur pneus pour la future liaison longue de 6.6 km, gare de St Denis – Sarcelles ?* ». Certains rappellent cependant que la voie fait autant de bruit sinon plus que le matériel roulant. La conception de la plate forme du tramway et son entretien conditionnant également le degré de nuisances sonores.

En somme, un **matériel de dernière génération** est demandé ; « *un matériel roulant performant et de qualité* », « *quelque chose d'ambitieux et moderne* », « *pour être à la pointe du progrès* ». L'argument du moindre coût est avancé pour le tracé Jaurès à Noisy-le-Sec, qui permettra de « *financer le matériel le plus performant, moderne* ».

Il est proposé à la maîtrise d'ouvrage de lancer un appel d'offres avec un cahier des charges qui prend en compte ces attentes et propose pour disposer de matériel innovant, de favoriser la concurrence entre les constructeurs pour plus d'innovation.

Enfin, les participants ont souligné à plusieurs reprises la nécessaire qualité de l'entretien, à la fois de l'infrastructure et du matériel : il est ainsi demandé que la « *future maintenance du matériel soit de la plus haute qualité* ».

Le tramway T2 ou encore le T3 sont souvent cités en modèle.

3.3. L'alimentation électrique

L'intérêt de la **LAC monofilaire** est mis en avant ou simplement la solution qui implique « **le moins de fils possibles** ». Craignant de voir une « *toile d'araignée de fils électriques* » certains estiment que « *si les lignes aériennes d'alimentation électrique peuvent être supprimées, elles doivent l'être* ». Il est selon eux « *intolérable d'accrocher les filaires sur les immeubles longeant le tramway* », car ces immeubles sont des propriétés privées.

Pour d'autres, les « *pilliers tenant les caténaires défigurent la ville* ». Aussi, il est suggéré que les supports d'alimentation, les caténaires actuels, soient mieux intégrés au mobilier urbain.

Boulevard Michelet et rue Jean Jaurès, les lignes accrochées en façades d'immeuble inquiètent et font préférer la mise en place d'un **système d'alimentation par le sol (APS)**. Il est proposé que les « **nouvelles rames [puissent] accueillir l'APS** ». Ceci est posé en condition à la réalisation du tracé Jaurès par quelques uns. Toutefois certains indiquent aussi que l'alimentation par le sol est intéressante et sa fiabilité améliorée ces dernières années, mais qu'elle est **plus onéreuse**.

Pour leurs parts, sur la question des stations, de l'accessibilité, du matériel roulant, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les arguments relatifs au tracé général proposé (enjeux de maillage, de desserte, de désenclavement et de requalification urbaine),
- les arguments (continuité des parcours, conditions d'insertion...) qui ont fondé le choix d'assurer cette liaison par un prolongement de la ligne T1 équipé de matériel à roulement sur fer,
- que la question des distances entre stations à Noisy-le-Sec serait réexaminée en fonction des caractéristiques du matériel roulant, du maillage viaire et des possibilités d'implanter les stations,
- que le renouvellement anticipé est une option intéressante qui, au prix d'un investissement supplémentaire au moment du prolongement, devrait permettre de simplifier l'infrastructure à Montreuil et la gestion du matériel roulant (homogénéité du parc)
- les progrès faits dans l'insertion du système d'alimentation et les enjeux (financiers, qualité d'exploitation) inhérents aux différents systèmes innovants.

4. L'insertion du tramway et les aménagements connexes

4.1. Le traitement des nuisances

- **Les nuisances sonores et vibratiles**

La **fréquence** de passage du tramway, de 4 minutes en heures de pointes, ainsi que l'**amplitude horaire** sont perçues comme potentiellement porteuses de nuisances. Certains estiment ainsi que la création d'une **dalle anti-vibratile** a plus d'importance que l'esthétique du tramway et souhaitent connaître les modalités de la mise en place de cette dalle, son coût et s'il est compris dans le coût du projet estimé et présenté à l'heure actuelle. L'éventuelle « *pose de systèmes antivibratoires susceptibles de faire supporter le passage quasiment constant des rames à proximité des riverains de 5h à 1h 30* » est proposée. Beaucoup indiquent qu'il faut « *supprimer les **bruits solidiens** [et] prévoir l'insonorisation des habitations riveraines* ». Dans la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec, « *des immeubles construits dans les années 1945 sont très sensibles aux vibrations car les sols sont truffés de trous non comblés de la Seconde Guerre* »; certains estiment que l'argent du projet doit être utilisé « *pour réaliser des insonorisations parfaites* ». Ainsi, il est demandé que dans la rue Jean Jaurès et dans le boulevard Michelet en particulier, les immeubles bénéficient de **protections phoniques en façade**. Enfin, les riverains de la rue de Brément et du boulevard Michelet craignent une **inégalité de traitement des nuisances sonores** par rapport à la rue Jean Jaurès. Plus particulièrement, il est craint que, rue de Brément, les **vibrations du tramway** perturbent le matériel médical des centres de santé. Une **estimation des nuisances sonores et vibratiles** est demandée.

- **Le traitement de la plate-forme**

Certains estiment que l'**engazonnement** de la plate forme du tramway est une solution intéressante pour diminuer l'impact visuel de ce transport en surface voire d'en faire un atout : « *l'engazonnement partout où c'est possible* ». Au contraire, d'autres craignent que « *les feuilles [gènent] le passage des rames* » du fait de la « *végétalisation de la voie de tramway* ».

- **Impact sur la valeur des biens immobiliers**

Des habitants du boulevard Michelet à Noisy-le-Sec craignent que les nuisances n'aient un impact sur la **valeur des biens immobiliers** et aimeraient qu'une **compensation** de la perte de valeur soit envisagée par le STIF.

- **Travaux et entretien**

Les travaux mais aussi l'entretien (« *l'entretien de ce matériel la nuit* ») font l'objet d'inquiétudes. Il est cependant indiqué qu'« *une rame fera d'autant moins de bruit que son passage en maintenance sera fréquent* ».



Concernant les travaux, la crainte de **fissure des pavillons**, amènent certains riverains à s'interroger sur le mode d'indemnisations. L'aménagement des accès aux commerces, et aux parkings durant les travaux est exigé. La Chambre de commerces et d'industrie de Paris Seine-Saint-Denis souligne qu' « *avant les travaux(...) les commerces et les activités de proximité (...) ont besoin d'une information précise et continue sur les évolutions du projet d'extension et son calendrier* » ; elle indique notamment que « *les dirigeants d'entreprise doivent être sensibilisés à l'impact des futurs travaux sur leur propre activité. Il faut (...) les inciter à développer une comptabilité adaptée* » ; enfin, pendant les travaux « *un dispositif de livraison adapté à la période de travaux (...) une indemnisation des entreprises et commerces ayant subi un préjudice économique du fait des travaux.* » devraient être mis en place.

En somme, les participants souhaitent « *que toutes les ressources actuelles de la technique soient mises en œuvre pour que du point de vue phonique, esthétique, le tramway apporte un plus aux villes et quartiers qu'il va traverser* ».

4.2. L'impact sur la circulation

L'arrivée du tramway suppose la modification du plan de circulation et du stationnement et suscite des interrogations.

- **Le plan de circulation**

Congestion et report de trafic

Les personnes s'inquiètent du **report de trafic** d'une rue à l'autre dans le cas de la modification de l'usage de la voirie (mise à sens unique, suppression de voies etc.). A Noisy-le-Sec, certains se demandent si « *l'infrastructure périphérique au centre ville est prête à absorber ce report de circulation* » (rue Bir-Hakeim...). A Romainville, un report du trafic du boulevard Barbusse vers les autres voies est craint.

Compatibilité avec les autres trafics

L'accès de l'A3 depuis la place Carnot à Romainville ou encore la circulation de la rue de Benfleet pour se rendre vers Montreuil posent question. Des usages spécifiques suscitent de nombreuses questions : la circulation et le stationnement des camions liés au marché à Noisy-le-Sec, le passage de semi-remorques, notamment ceux qui viennent de l'étrangers, par le centre ville quand l'autoroute est coupée, l'accès des pompiers dans le centre ville, les camions de déménagement, la sortie des axes transversaux. De manière plus générale, les participants se demandent qui sera autorisé à passer quand le tramway sera en service. A Romainville, on se satisfait de la **mise à sens unique du boulevard Barbusse**.

Partage de la voirie et circulations douces

La mise en place du tramway est vue comme une « **opportunité au développement des pistes cyclables** », de « *redistribuer l'espace au profit des piétons et vélos* » une « *occasion unique de recomposer les espaces publics du centre-ville* ».



Or, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec on alerte sur la « **dangerosité de la mixité tram-piétons-vélos** ». Des questions sont posées sur l'**usage de la voirie par les piétons** : « *y aura-t-il des trottoirs, et si oui, de quelle largeur ?* ». Considérant la **place du vélo**, beaucoup regrettent que le projet ne prévoise pas de « *différencier* » la voirie. Les vélos n'ayant pas de voies dédiées seraient contraints de rouler sur la plateforme du tramway, pavée et donc peu praticable pour les vélos : « *s'il y a pavage, les rollers et trottinettes ne pourront plus rouler. Les vélos devront faire plus d'effort* ». L'installation de pistes cyclables est ainsi revendiquée car elles « *n'apparaissent que lorsque [il y a] création de voirie nouvelle* ». En somme, la place du vélo dans le projet est jugée comme « *une question négligée* ». Certains indiquent que « *la configuration actuelle du centre-ville s'est avérée intéressante pour les circulations douces : d'un côté le couloir bus avec ses vélos et rollers tolérés et le trottoir de ce côté-là agréable, pas trop dangereux pour les enfants (...) et pas trop bruyant* », ils craignent que cette configuration soit modifiée : « *s'il faut partager un même espace avec les piétons, il n'est plus possible de rouler vite* » et entraînera des **problèmes de sécurité**, si bien que « *l'arrivée du tram aura constitué non pas un progrès, mais un recul dans la circulation douce* ». Aussi, « *il faut que le tram soit en relation étroite avec les cycles et que les aménagements liés au tram ou communaux visent à créer cette interaction.* »

Certains rappellent enfin que le Code de la route interdit la circulation des vélos sur les voies des tramways et regrettent que les aménagements proposés restent trop contraints par la largeur limitée des emprises actuelles, y compris dans le cas de la mise à double sens de la rue Anatole France, ce qui empêche la réalisation de pistes cyclables.

Patrick LASCOUX, adjoint au Maire de Noisy-le-Sec, souhaite quant à lui « *sortir de la vision passéiste* » qui consiste à contenir les vélos sur des voies dédiées. Il indique qu'un décret est paru l'été 2008 qui vise à inclure les vélos dans la circulation, quelle que soit la voie. D'autres défendent également le fait que « *les vélos doivent pouvoir circuler sur la plate-forme, dans les deux sens, sans être confinés, comme dans le projet T3 à Paris, à des pistes cyclables* ».

Quelques participants s'interrogent enfin sur la possibilité de « *prévoir des abris vélos gardés comme à Neuilly Plaisance [et celle] d'avoir des vélos dans les transports en commun ?* ».

- **Le stationnement**

La question de la **restitution des places de stationnement** apparaît comme une **question primordiale**, qu'il faut traiter tant pour les automobilistes que pour la sécurité des piétons mais aussi pour « *ne pas pénaliser les commerces* ». L'arrivée du tramway est pour certains l'occasion de « *revoir le plan de stationnement* » de Noisy-le-Sec. La disponibilité de terrains pour restituer ces places perdues est remise en cause, et les parkings existants sont considérés comme déjà « *saturés* ». D'autres évoquent aussi, toujours dans cette ville, le problème actuel de la monopolisation par certains des places de stationnement. Beaucoup s'interrogent notamment de l'aménagement du parking des Découvertes et des places de stationnement à proximité du collège Gambetta.

Il est proposé de « *faire des places de parkings gratuites uniquement pour les résidents* », de « *préserver les zones bleues* ». Quelques remarques indiquent que le stationnement dans des parkings souterrains n'est pas une bonne solution pour des raisons de sécurité.

Patrick LASCOUX indique pour sa part que le plan de stationnement et les restitutions de places ont été étudiés et présentés lors des ateliers urbains. Le plan d'aménagement sera définitivement mis en place lorsqu'une décision aura été prise sur le choix du tracé.

4.3. Les expropriations

Les questions sont posées sur les expropriations, notamment sur les procédures et les délais :

- à Noisy-le-Sec, à côté de la gare (charcuterie et boulangerie), boulevard Michelet, rue du Parc.
- à Romainville, square Barbusse, avenue Rosenfeld et place Carnot.
- à Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois concernant la rue des Ruffins et l'avenue Faidherbe.

4.4. Le pôle d'échanges à Noisy-le-Sec

Le tramway est l'occasion de repenser l'embellissement et l'agrandissement de la gare.

La plupart des participants souhaitent « *un pôle gare moderne, efficace, attractif* », « *un pôle d'échanges ambitieux pour un avenir lointain* ». Ce dernier représenterait le « *nouveau poumon dans la colonne vertébrale de Noisy-le-Sec* ». Ils insistent sur « *l'absolue nécessité de réaliser un pôle gare de qualité, et que ce pôle gare puisse engendrer la création d'activités moteurs de nombreux emplois* ». Très rares sont les avis qui indiquent « *ne faire aucun travaux à la gare* », ou « *reconstruire la gare (quelle idée ?)* ». Il faut éviter que « *le pôle gare et par voie de conséquence Noisy-le-Sec ne soit qu'un lieu de passage et de transit.* ». Beaucoup suggèrent de « *couvrir les voies pour faire un pôle gare et au-dessus des bureaux* ». Ils font en effet remarquer que la couverture des voies permet de créer une esplanade, de favoriser l'émergence d'un bassin d'emplois par la création de locaux d'activités.

4.5. Le T1 au Petit Noisy

Plusieurs participants sont revenus sur l'aménagement passé du T1 dans le quartier du Petit Noisy et sur le fonctionnement actuel du tramway.

- **L'impact du tramway sur le quartier**

« *Les vibrations, le bruit de la sonnette* » sont dénoncés dans ce quartier. Plusieurs participants déplorent le fait qu'« *il n'y a[ît] plus de Petit Noisy vivant* » que « *rien n'existe plus pour le Petit Noisy* » et prônent le « *non à une nouvelle mutilation de cette ville* », un nouveau « *massacre* ». Le tramway a « *plongé le quartier du Petit Noisy dans la désolation* » et l'on traverse un « *véritable désert* ». La présence de « *dents creuses* », de « *fissures importantes sur les pavillons de la rue Gallieni* », l'aménagement du T1 avec « *ses pylônes et sa barrière de granit* », ce paysage « *minéral, brut et désespérant* » sont dénoncés.

Au contraire, certains exonèrent le tramway en indiquant qu'« *au petit Noisy la marchande de journaux a fermé, non pas à cause du tram mais de l'organisation de la diffusion de la presse, elle vendait des cartes postales du tram et disait que la proximité de la station au contraire lui amenait des clients.* » Ils indiquent enfin que « *dans le même local elle réinstalle une laverie automatique, [estimant que] si le tramway était en cause, elle aurait choisi un autre lieu !* ». D'autres plaident que « *l'arrivée du tramway n'a pas défiguré l'avenue Gallieni, elle était insignifiante, elle l'est toujours* ». Plusieurs pensent ainsi « *que la municipalité précédente avait pour devoir, avec l'arrivée du tramway de procéder à une requalification urbaine du quartier* ».

En outre, on s'interroge sur **l'absence de pistes cyclables** : il n'y a « *pas de place pour les cyclistes pour aller sur le canal de l'Ourcq* » ; « *il est extrêmement dangereux de faire du vélo* » on estime ainsi que « *les gens qui ont pensé l'aménagement de la route n'ont jamais fait de vélo de leur vie* ».

Les problèmes de signalisation qui conduisent les automobilistes à emprunter les voies de tramway par erreur sont mis en avant.

- **ce qu'il ne faudrait pas faire**

L'expérience de l'arrivée du tramway avenue Gallieni remet en question, pour certains, l'intérêt de ce mode de transport pour les aménagements urbains. Ainsi l'avenue **Gallieni constituerait un contre-exemple en termes de requalification** de l'espace public, d'aménagement de la circulation et du stationnement et d'attractivité commerciale. Le projet de prolongement du T1 devrait être l'occasion de « *se préoccuper rapidement des « délaissés » de l'avenue Gallieni* » et même de revoir l'aménagement existant de la Nationale 3 jusqu'à la gare de Noisy-le-Sec.

Ainsi, certains proposent de « *réhabiliter ce qui a déjà été fait* », d'« *apporter des aménagements d'ordre environnementaux rue Gallieni* », de « *prendre en compte le respect de l'environnement humain et ne pas reproduire les mêmes erreurs qu'au Petit Noisy* ».

Quelques uns s'interrogent sur la possibilité d'installer du matériel d'alimentation électrique monofilaire dans le Petit Noisy ou de retirer le mobilier urbain existant.

Plusieurs participants proposent enfin de relier la gare à l'avenue Gallieni par une passerelle sous la forme par exemple d'« *un deuxième pont pour les voitures et le tramway sur le pont Gallieni* » ou de prévoir le rapprochement de la gare, voire l'implantation de son entrée du côté de l'avenue Gallieni.

Gilles GARNIER insiste sur la nécessité d'accélérer les discussions entre le Conseil Général et la RATP sur la cession des parcelles constituant des « dents creuses » car à ce jour, un seul terrain a pu être acquis. Sur ce terrain seront installés sur trois étages des services sociaux (crèche, protection maternelle infantile...). Enfin, il précise que, quel que soit le tracé, la desserte du quartier du Petit Noisy sera améliorée par le futur prolongement du tramway.

4.6. Les sites à enjeux spécifiques

Certains sites ont fait l'objet de remarques, en raison des enjeux spécifiques qu'ils soulèvent.

- **La place Carnot**

L'impact des travaux sur les commerces de la place Carnot et le nombre d'expropriations font l'objet de nombreuses inquiétudes.

Plusieurs participants soulignent ainsi que l'arrivée à la place Carnot doit être particulièrement bien traitée, car **l'enjeu d'aménagement** est fort. L'aménagement proposé avec « un *carrefour nouveau et intéressant Place Carnot, à Romainville* » est apprécié mais à « *la condition que soient réalisés et le tram T1 et la prolongation de la ligne M11 !* », de même que les travaux de rénovation du cinéma intercommunal le Trianon. Certains suggèrent que l'emplacement de la bouche de métro soit connu précisément avant de prendre une décision sur l'emplacement du T1, et que les travaux du T1 et du prolongement de la ligne 11 soient coordonnés pour limiter les nuisances. D'autres s'interrogent sur la place prévue pour les pistes cyclables sur la portion romainvilloise allant de la place Carnot jusqu'à l'autoroute. La création d'un parking sur la place est plusieurs fois proposée.

- **Le franchissement de l'A3**

La maire de Romainville considère que le franchissement de l'A3 est l'occasion d'engager un réaménagement complet de cet espace consistant à **créer une passerelle sur l'A3** et à opérer un **réaménagement du carrefour-échangeur**.

- **L'A186**

La commune de Romainville a aussi exprimé le souhait d'un aménagement en **avenue paysagère** au niveau de l'A186 pour ne pas créer de saignée. Il est craint qu'une place trop importante soit laissée aux automobiles sur l'A186, de part et d'autre du tramway, et que l'axe, en reliant l'A3 à l'A86 devienne ainsi une voie de passage importante. Des participants expliquent que l'A186 connaît actuellement un très fort trafic, et qu'il faudra bien des voies de circulation suffisamment importantes pour absorber ce trafic le jour où le tramway sera mis en service.

Dans le cadre de cette requalification en « avenue paysagère » « *bordée d'immeubles de logements et de bureaux. Le projet prévoit une emprise de 41 mètres, soit trois fois plus que la largeur actuelle de l'autoroute.* » Or, cela présente « *un risque certain que cette avenue, reliant Val de Fontenay à l'autoroute A3, ne devienne une voie de délestage de l'A86.* » Il faut donc bien veiller à « *répondre à un réel **respect du caractère environnemental du site des Murs à pêches** pour que cette « avenue paysagère » ne devienne pas une **nouvelle « rocade urbaine** » qui pourrait lui porter préjudice.* »

Des **précisions sur « les critères d'aménagement de cet axe important sont demandées : quel est le nombre de voies envisagées ? Quelle sera la largeur des emprises ? Quelle hauteur maximale pour les éventuelles constructions en bordure d'avenue ? Quel emplacement et aménagement pour les ateliers de maintenance du tramway ? »**



Certains demandent ainsi que « *l'emprise de l'avenue paysagère créée pour le passage du tramway soit réduite au maximum sur l'intégralité du tronçon montreuillois (moins de 41 mètres), hors du site des Murs à pêches, pour permettre la densification voulue par la municipalité sur ses abords. Dans le site l'axe devra être aménagé, de plus, dans le respect environnemental du site. Il devra permettre le rétablissement de sa continuité agricole et de sa visibilité (pas de constructions aux abords)* ». D'autres indiquent par ailleurs que « *les accès par la route, à l'A3 et à Paris, doivent rester fonctionnels* ». Ils s'interrogent sur le devenir de « *la circulation auto si le Nord de Montreuil devait passer par Romainville et la place Carnot pour rejoindre Paris, via la porte des Lilas* ». Ils indiquent également que, « *plus au sud, l'accès par les rues Ernest Savard et Pasteur est déjà saturé* ». Le fait que « *la future avenue, en place de l'A186, doit donner accès à Paris, via l'A3, dans les deux sens* » est également mis en avant. Certains souhaitent de plus une « *cohabitation intelligente entre le tramway, les voitures (importance de la jonction A3), les vélos et les piétons* », la construction de bâti avec « *mixité des logements sociaux, des bureaux et des petits commerces ; constructions passives, récupération d'eau, composteurs, toitures végétalisées* », l'aménagement aux abords avec « *espaces verts, potagers partagés* » et enfin, la mise en place d'un « *parking à faible prix* » ...

Enfin, quelques participants estiment qu'il « *conviendrait de compléter ce dispositif par un carrefour identique à l'est de Montreuil, en limite de Fontenay* »

- **Le site des Murs-à-Pêches**

Des Montreuillois s'interrogent sur la localisation des ateliers de maintenance et de remisage. Fabienne VANSTEENKISTE, adjointe au maire, ajoute que les ateliers seront installés à Montreuil mais que la municipalité s'interroge sur la localisation précise à envisager. Aussi, Dominique VOYNET propose d'envisager ces ateliers sur les terrains libérés le long de l'A186.

Il est plusieurs fois souligné qu'« *il convient de **densifier en priorité des zones déjà construites** ou ayant perdu leurs qualités patrimoniales ou paysagères, et de conserver, dans l'intégralité de son périmètre, cet espace façonné par l'homme avec des terres agricoles exploitables et un bâti particulier*. En effet, certains insistent sur le fait que « *la conservation de ces terres agricoles répond à des impératifs et principes inscrits dans le SDRIF* » (avis Montreuil Environnement). Aussi, « *le nombre de voies réservées pour le trafic automobile doit être minimal* ». De plus, « *dans le cadre d'un projet de valorisation touristique du site patrimonial des Murs à pêches, le tramway devrait desservir son cœur. **Une station devrait être créée** au croisement de la rue Saint Antoine et être nommé « Murs à pêches »*. Enfin, « *la **surface** réservée pour les ateliers de maintenance du tramway devra être **réduite** au minimum, en particulier si elle était située sur le tronçon qui traverse le site des Murs à pêches. Dans ce cas, il serait souhaitable que les ateliers soient **souterrains**, pour ne pas entériner la coupure actuelle* ».

- **Le secteur des Ruffins**

Certains craignent que la rue des Ruffins ne devienne un « *axe de circulation important* », sans protection phonique. Ils s'interrogent ainsi sur la sécurité vis-à-vis des écoles qui encadrent la rue des Ruffins.

Ils rappellent qu' « à l'origine du projet, une avenue paysagère avec plantations et pistes cyclables était prévue parallèlement à la rue des Ruffins notamment » et s'interrogent sur l'actualité d'un tel aménagement.

- **Le franchissement de l'A86**

Des questions sont posées sur les deux tracés envisagés à partir du franchissement de l'A86, et sur les risques d'expropriation pour l'îlot situé entre la rue Faidherbe et la bretelle de raccordement entre l'A86 et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Certains rappellent qu'un pont a été démonté au niveau du franchissement de l'A86 il y a 12 ans, et que reconstruire un nouveau pont au même endroit n'aurait pas de sens.

Vis-à-vis de la 2nde hypothèse présentée (utilisation de la bretelle de sortie de l'A86), beaucoup souhaiteraient savoir si une sortie d'autoroute sera supprimée. Il est par ailleurs indiqué qu'un nouvel ouvrage d'art pour le T1 sera probablement nécessaire dans le secteur en raison des différences de niveau du terrain.

« Au niveau de l'intégration avec l'avenue Victor Hugo, à la limite de Fontenay/Montreuil et Rosny » certains attirent l'attention sur le fait qu' « a été placé un rond point pour la raison que des feux étaient très pénalisants pour la circulation des voitures » et causaient « des embouteillages « monstres » [qui] paralysaient le quartier ». Or, ils craignent « que les mêmes causes produisent les mêmes effets »

- **La station Faidherbe**

Beaucoup estiment que la station Faidherbe sera trop éloignée des zones économiques de Rosny-sous-Bois et pensent ainsi qu'il serait plus intéressant de faire passer le tramway sur une voie urbaine (côté rue Faidherbe), afin de desservir le lycée qui constitue l'un des principaux équipements du secteur, plutôt que de l'insérer sur un axe routier, où l'utilité sera moindre pour Rosny-sous-Bois.

D'autres considèrent que l'option retenue « empêcherait la correspondance avec le 127 et éloignerait beaucoup la station Faidherbe des établissements desservis ».

- **L'arrivée à Val-de-Fontenay**

Si le choix d'une implantation latérale est retenu, il est proposé d'y maintenir la circulation des bus. Le directeur du service de l'urbanisme de Fontenay-sous-Bois, insiste sur le fait que l'arrivée du tramway est bien prévu désormais au nord du RER A. Il souligne que, dans le cadre du Plan local d'urbanisme adopté par la commune en 2007, il faut reconsidérer les bretelles A86-N186, afin de refaire un échangeur complet et de reconquérir du foncier dans ce secteur, ce qui permettra d'y opérer de l'aménagement urbain. A ce propos, il précise qu'une solution est à trouver entre le STIF, la Région et l'Etat concernant l'aspect foncier du projet, en particulier pour le secteur du terminus et pose la question d'une participation financière de leur part.



Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les normes et traitements en vigueur concernant les bruits et vibrations, le contenu des études d'impacts figurant au dossier d'enquête publique, les protections possibles et le cas échéant, l'attention particulière qui serait accordée aux sites sensibles de manière à garantir une protection optimale,
- les conditions et limites d'emploi des différents revêtements de plate-forme,
- les impacts d'un tel projet, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation et les mesures visant à atténuer voir supprimer ses impacts négatifs (mise en place d'une communication locale adaptée, d'agents et de lieux d'information, de Commission d'indemnisation des commerçants, de mesures particulières éventuelles...)
- les données relatives au trafic routier et les résultats des études notamment sur les reports qui résultent des différentes hypothèses d'aménagement,
- les pistes envisagées pour restituer le stationnement supprimé,
- que les étapes ultérieures seront l'occasion d'étudier l'amélioration de la prise en compte des circulations douces et notamment des vélos au regard des récentes évolutions réglementaires,
- concernant le pôle d'échange de Noisy-le-Sec, les différents aménagements en fonction du tracé et toute l'importance du choix du tracé du tramway pour envisager sa requalification,
- l'intérêt d'anticiper les réflexions sur les projets urbains qui devraient accompagner l'arrivée du tramway,
- la qualité d'intégration des sites de maintenance et de remisage des rames, dans des projets comparables, et toute l'importance d'en connaître la localisation précise,
- que les questions de sécurité sont examinées de manière rigoureuse avec les services de l'Etat et des experts indépendants,
- que la question du franchissement de l'A86 et de l'implantation de la station Faidherbe fera, avant de faire des choix, l'objet de réunions spécifiques, lorsque les études seront plus avancées.



mai 09

 prolongement du tramway
DE NOZAY-LC-SEC À NAL-DE-FONTENAY

Annexes :

- . **Décision du Conseil du STIF (saisine)**
- . **Décision de la CNDP**
- . **Approbation des modalités de concertation par les communes**
- . **Lettre du STIF à la CNDP pour présenter les modalités de concertation**
- . **Comptes-rendus des réunions, visites, groupes de travail**
- . **Carte des zones de diffusion du Journal**
- Lettre pour la M11**
- Lettre des époux Girard**
- Texte de la Pétition pour NLS 102 signatures.**
- ...avis Internet**
- Documents de communication**

**SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE
CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**TRAMWAY NOISY-LE-SEC – MONTREUIL THEOPHILE SUEUR « MURS A PECHEs »
SCHEMA DE PRINCIPE**

**DECISION N° 7542
prise lors de la séance du 10 octobre 2002**

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

Vu le décret n° 59-1090 du 23 septembre 1959 modifié portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France,

Le Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile de France,

DECIDE

Article 1^{er} : le schéma de principe concernant la liaison complète Noisy-le-Sec – Montreuil Théophile Sueur « Murs à Pêches » est approuvé, dans sa variante qui permet le réaménagement de l'échangeur autoroutier A3 / A 1086.

Article 2 : la RATP est désignée maître d'ouvrage des travaux du système de transport. Le conseil général de Seine-Saint-Denis est désigné maître d'ouvrage des travaux de voirie sur son domaine et coordinateur de l'opération. L'Etat est désigné maître d'ouvrage des travaux de voirie sur son domaine.

Article 3 : les maîtres d'ouvrage sont invités à préparer le dossier soumis à la concertation inter-administrative et le dossier d'enquête publique sur la première étape Noisy-le-Sec - Montreuil Théophile Sueur « Murs à Pêches », sur la base du schéma de principe approuvé.

Article 4 : les maîtres d'ouvrage sont invités à présenter l'avant-projet sur la première étape Noisy-le-Sec - Montreuil Théophile Sueur « Murs à Pêches », pour approbation par le syndicat des transports d'Ile de France, comprenant, s'il y a lieu, un phasage de réalisation compatible avec les engagements financiers inscrits au contrat de plan Etat-Région, et en prenant en compte les produits de cession des terrains libérés par le projet de tramway.

Article 5 : les orientations définies dans le schéma de principe de la liaison Noisy le Sec-Montreuil Théophile Sueur « Murs à Pêches » pour son prolongement jusqu'à Val de Fontenay serviront à établir le schéma de principe de ce prolongement et à appliquer, si besoin est, les articles L 111-10, R 111-26-1, L121-2, R121-3 et R121-4 du code de l'urbanisme.

Le président du conseil d'administration du
Syndicat des transports d'Ile de France


Bertrand Landrieu

Délibération n° 2006/0899

Séance du 11 octobre 2006

DOSSIER

D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

TRAMWAY NOISY-LE-SEC VAL DE FONTENAY

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan État-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le rapport n° 2006/0899 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 4 octobre 2006 et de la commission de la démocratisation du 4 octobre 2006 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le Dossier d'Objectif et de Composantes Principales de la liaison complète Noisy-le-Sec Val de Fontenay, annexé à la présente délibération, est approuvé ainsi que le bilan du complément de concertation, relatif à la desserte de Noisy-le-Sec.

ARTICLE 2 : la directrice générale est habilitée à saisir la Commission Nationale du Débat Public sur la base de ce dossier.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de poursuivre l'effort de concertation avec la ville de Noisy-le-Sec, les usagers et les habitants, notamment en faisant diligenter les études d'accompagnement nécessaires pour inscrire ce projet dans le cadre du projet urbain de la ville.

ARTICLE 4 : la directrice générale en collaboration avec le conseil général de Seine-Saint-Denis pour les aménagements de voirie et la RATP pour le système de transport sont invités, en absence d'organisation d'un débat public, à élaborer un dossier d'enquête publique présentant l'ensemble des tracés étudiés et fondé sur un prolongement de la ligne T1 jusqu'à Val de Fontenay avec une proposition de desserte passant par le centre ville de Noisy-le-Sec.

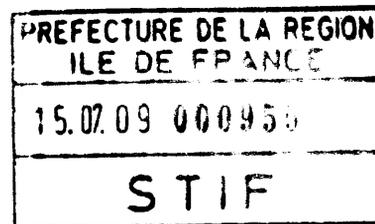
ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de faire examiner, dans le cadre du prolongement du tramway T1, les conditions d'une mise en place d'une nouvelle génération de matériel et des solutions techniques innovantes notamment en zone urbaine dense et contrainte du centre ville.

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France



Jean-Paul HUCHON



**Délibération n° 2009/0571
Séance du 8 juillet 2009**

**BILAN DE LA CONCERTATION DE 2008 ET PREPARATION DU
SCHEMA DE PRINCIPE COMPLEMENTAIRE ET DU DOSSIER
D'ENQUETE**

TRAMWAY NOISY-LE-SEC VAL DE FONTENAY

Le Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le code de l'urbanisme et notamment les articles L300-2 et R300-1, L111-7 et suivants ;
- VU** le Contrat de Projets État-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat Particulier Région-Département de Seine-Saint-Denis 2009-2013, signé le 11 mai 2009 ;
- VU** la décision de la Commission Nationale du Débat Public en date du 6 décembre 2006 ;
- VU** le rapport de Michel Gaillard, garant de la concertation ;
- VU** le rapport n° 2009/0571 ;
- VU** l'avis de la commission de la démocratisation du 1^{er} juillet 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le bilan, annexé à la présente délibération, de la phase de concertation qui s'est déroulée de novembre à décembre 2008, dans les cinq communes concernées par la liaison complète Noisy-le-Sec Val de Fontenay, est approuvé. Il accompagne ainsi le bilan établi par la personnalité garante de cette concertation.

ARTICLE 2 : le département de Seine-Saint-Denis, maître d'ouvrage des études et travaux des aménagements de voirie, et la RATP, maître d'ouvrage des études et travaux du système de transport, sont invités à élaborer le schéma de principe complémentaire et le dossier d'enquête publique du prolongement de la ligne T1 jusqu'à Val de Fontenay en prenant en compte notamment :

- une desserte du centre ville de Noisy-le-Sec, passant par la rue Jaurès,
- des aménagements de qualité, définis en concertation avec la ville de Noisy-le-Sec, qui optimiseront et valoriseront le fonctionnement de la future ligne et de ses abords notamment en accompagnant le projet de transports par des actions sur le stationnement, le plan de circulation et toute autre fonction urbaine potentiellement impactées comme l'activité commerciale, commerces et marché,

- une adaptation du projet pour améliorer sa desserte des quartiers sud de Noisy-le-Sec,
- la suppression de la mise en tranchée du tramway dans la descente des Ruffins à Montreuil permise par un nouveau matériel roulant,
- le résultat des présentations à venir auprès des habitants de Rosny-sous-Bois concernant les variantes d'insertion du tracé en rive sud de la ville.

ARTICLE 3 : la directrice générale du STIF est chargée, en concertation avec la RATP, d'étudier la mise en place d'un seul type de matériel roulant de nouvelle génération sur la ligne ainsi prolongée, dès la mise en service de ce prolongement.

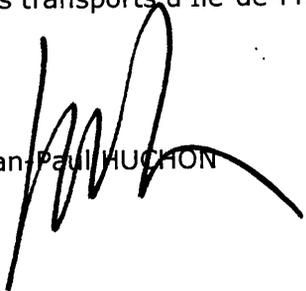
ARTICLE 4 : la directrice générale, en collaboration avec Réseau Ferré de France, la SNCF et la ville de Noisy-le-Sec sont invités à diligenter l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de modernisation du pôle gare de Noisy-le-Sec dans la perspective d'engager rapidement la concertation avec les usagers et les habitants. Une convention de financement des études sera établie notamment entre la Région, le Département et le STIF.

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée d'étudier les conditions d'amélioration de la desserte des quartiers ouest de Noisy-le-Sec.

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON



2009

Prolongement du Tramway T1 de Noisy-le-sec à Val-de-Fontenay

BILAN DES SERVICES
POUR LA CONCERTATION PREALABLE

Du 3 novembre au 30 décembre 2008





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

NOISY-LE-SEC

ROMAINVILLE

MONTREUIL

ROSNY-SOUS-BOIS

FONTENAY-SOUS-BOIS





Prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay

Synthèse

La concertation sur le prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay s'est déroulée du 3 novembre au 31 décembre 2008, dans les communes traversées par le projet, sous l'égide de Michel GAILLARD, garant nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Cette synthèse présente les principaux éléments retranscrits dans le compte rendu de la concertation. Ces éléments s'articulent selon le plan suivant :

- **Rappel du contexte**
- **Le déroulement général de la concertation**
- **La perception des modalités retenues pour la concertation**
- **L'opportunité du projet**
- **Le tramway et la ville**
- **La perception des 3 tracés à Noisy-le-Sec**
- **Les conditions de la réussite**
- **Les sites à enjeux spécifiques**

Rappel du contexte

Après une première concertation en 2001, puis une deuxième en 2005 relative aux enjeux spécifiques à Noisy-le-Sec, le STIF a saisi la Commission nationale du débat public qui a décidé qu'une concertation serait menée sur le projet, sous l'égide d'une personnalité indépendante, Michel Gaillard.



Des éléments complémentaires ont été soumis à cette nouvelle concertation sur le prolongement du T1 à l'Est et ont permis d'enrichir le débat ; il s'agit :

- des informations concernant Noisy-le-Sec, issues :
 - o des études urbaines et économiques relatives aux trois tracés proposés,
 - o des études techniques sur l'aménagement du pôle gare,
- des informations issues des études sur les conditions de mise en place d'un matériel roulant de nouvelle génération.

Le déroulement général de la concertation

Afin d'associer le plus largement possible la population au débat, un dispositif participatif important a été mis en œuvre sur une durée relativement longue (proche de deux mois). Des **réunions publiques** et des **expositions** ont été organisées dans chacune des villes. Des **registres** et un **site Internet** ont été mis à la disposition de ceux qui souhaitaient contribuer à la concertation. 121 000 dépliantes ont été distribués dans les bus de la RATP et dans les mairies des communes concernées. Le Journal de la concertation, avec trois numéros, dont un consacré aux contributions des acteurs, a été distribué à plus de 75 000 exemplaires (107 185 exemplaires pour le 1er numéro annonçant la concertation).

Des **moyens supplémentaires ont été déployés sur la commune de Noisy-le-Sec**, où trois tracés étaient soumis au débat. Ainsi, une permanence tenue par le garant, une réunion publique supplémentaire, trois visites de terrain et trois ateliers thématiques y ont été organisés.

Les chiffres de la concertation :

- . En moyenne entre 50 et 300 participants aux réunions publiques et entre 30 et 50 participants aux ateliers
- . 268 avis sur les registres, dont quelques textes cosignés et 1 pétition
- . 186 avis sur le site Internet
- . 7131 consultations du site Internet
- . 13 visites à la permanence du garant

La perception des modalités retenues pour la concertation

Le public s'est exprimé sur les objectifs, les enjeux et les modalités de cette nouvelle phase de concertation. On a ainsi souligné la **qualité de la concertation** au regard notamment, du rôle du garant et des modalités mises en place, avec des outils de communication innovants, et des débats fidèlement retranscrits. La mise en débat des études complémentaires menées depuis 2005 a été appréciée par les participants. En outre, les groupes de travail et les visites de



terrain (insertion du tramway) organisés à Noisy-le-Sec ont permis d'approfondir de nombreuses thématiques qui étaient mises à l'étude.

Néanmoins, certains regrettent que la démarche de concertation en groupes de travail n'ait pas été étendue à des quartiers excentrés de Noisy-le-Sec et ne se soit pas déroulée sur un temps plus long.

Par ailleurs, certains ont remis en cause l'intérêt d'une nouvelle phase de concertation et ont estimé qu'élargir le débat aux autres projets de transport en commun du secteur aurait été intéressant.

L'opportunité du projet

Le public s'est exprimé sur le fond du projet : son opportunité, son coût et le tracé à privilégier à Noisy-le-Sec. Les avis favorables expriment leur impatience de voir se réaliser un projet qui, selon eux, assurera une meilleure desserte de banlieue à banlieue, tout en offrant un moyen de transport de proximité. Quant aux oppositions, elles portent principalement sur les nuisances que le projet peut engendrer, sur le choix du mode de transport (pertinence du tramway par rapport au métro par exemple), et sur le choix du tracé à Noisy-le-Sec (avantages et inconvénients des trois tracés présentés).

Bien que le projet soit attendu avec impatience par une large partie de la population, de l'inquiétude, voire du scepticisme, se sont exprimés quant à sa réalisation effective, au vu du coût annoncé, des difficultés budgétaires des collectivités et de la crise économique.

Les opposants suggèrent que l'investissement qu'il représente soit accordé à d'autres projets prioritaires (logement, emploi, autres moyens de transport). Des précisions sont demandées sur la prise en charge du coût des aménagements connexes (répercussion sur les impôts locaux) et sur la répartition du financement du projet (entre l'Etat, les collectivités...).

Le projet de prolongement du tramway correspond à un transport de rocade. Dès lors, il est vu comme un **moyen de relier des pôles de banlieue** entre eux en favorisant les déplacements des usagers des transports en commun, et en incitant le report modal des captifs de la voiture particulière vers les transports en commun. Enfin, il permettra, selon ses partisans, d'améliorer la desserte des commerces.

Toutefois, certains appellent à un renforcement des **dessertes radiales** comme le RER E (avec son tronçon en rocade qui relie Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay), qu'ils jugent **plus rapides et plus efficaces**.



Les défenseurs des transports de rocade se divisent sur le mode de transport adapté à ce type de parcours. Pour certains, le **tramway** représente **l'avenir des transports de proximité** car il est peu polluant et il favorise le report modal. D'autres lui préfèrent le **métro, plus rapide et souterrain**, et proposent le projet d'Arc Express (appelé aussi Métrophérique) comme alternative au projet.

L'impact du tramway sur le **réseau de bus** existant est un sujet de préoccupation récurrent. Nombreux sont ceux qui, arguant du fait que le bus 105 est arrivé à saturation et est devenu incapable d'assurer sa mission dans de bonnes conditions, estiment qu'il est urgent de le remplacer par un mode de transport plus performant, comme le tramway. D'autres, au contraire, pensent que moderniser la ligne (et le réseau de bus dans son ensemble) permettrait d'offrir un service équivalent au tramway, mais avec l'avantage d'être moins coûteux et avec moins d'impacts sur Noisy-le-Sec.

La **complémentarité des modes de transports** est toutefois mise en avant par beaucoup, car elle permet, à leurs yeux, de répondre aux diverses échelles de desserte (de proximité, de pôle à pôle). Ainsi, certains participants sont favorables à l'ensemble des projets de transport en commun prévus dans l'Est parisien (prolongement du T1, des lignes de métro 11, 9 et 1, création d'Arc express...). Cette complémentarité n'exclut pas une hiérarchisation dans le temps des projets dans une vision plus globale et un traitement soigné des **interconnexions**. En outre, le **prolongement de la ligne de métro 11**, a été largement évoqué, tantôt comme plus prioritaire que le tramway, tantôt comme un projet complémentaire urgent.

Le tramway et la ville

Le tramway est perçu comme un moyen non seulement de **développer l'urbanisation** (création de nouveaux quartiers, desserte de quartiers isolés) ou de **requalifier le tissu urbain existant**, mais aussi de stimuler **l'économie locale** (redynamise l'activité commerciale, attire des emplois).

A contrario, il apparaît pour certains comme une **menace potentielle pour le tissu urbain existant** et les commerces voisins (dénaturation du paysage urbain, accélération du déclin économique), l'évolution du quartier du Petit Noisy à Noisy-le-Sec servant à illustrer cette crainte, certains habitants de l'avenue Gallieni faisant état de **bruits ou de vibrations** gênantes et d'une **fragilité commerciale** actuelle qu'ils imputent au passage du tramway. Le projet de prolongement apparaît pour certains comme une nouvelle occasion de réfléchir à l'amélioration de l'aménagement de cette section du tracé existant, aménagement déjà modifié par la ville en 2007.



La perception des trois tracés à Noisy-le-Sec

Parmi les choix fondamentaux, **la question du tracé à Noisy-le-Sec** a été largement débattue. Les **tracés Jaurès et dissocié Jaurès-Michelet** comportent certains points communs. S'ils sont, pour beaucoup, la meilleure solution pour **requalifier le centre-ville** et assurer une desserte rapide et efficace, ils contribueraient, pour d'autres, à **pénaliser le centre-ville** de Noisy-le-Sec en bouleversant ses modes de fonctionnement (commerces, livraisons, stationnement, sécurité).

La piétonisation possible de la rue Jean Jaurès, dans le cadre du tracé Jaurès, est perçue de façon positive car elle améliorerait le commerce et la qualité de vie. Le réseau de bus, de plus, pourrait être redéployé autour de l'axe Jaurès et ainsi mieux desservir les quartiers périphériques. Toutefois, ce tracé fait l'objet de craintes qui portent principalement sur **l'étroitesse de la rue Jean Jaurès**, les **impacts sonores**, les **vibrations**, les risques d'**embouteillages**, la cohabitation entre les différents modes de circulation, le devenir des **commerces** et l'impact visuel, contraintes vis-à-vis desquelles une qualité des aménagements est très largement réclamée.

Pour le **tracé dissocié Jaurès-Michelet**, on souligne le **rayonnement** important qu'il génère. Il apparaît ainsi pour certains comme un **compromis** entre requalification et préservation du centre-ville. Il est cependant décrié par d'autres car il n'offre qu'une **desserte partielle** sur les portions où le tramway circule en sens unique et remet en question le plan de stationnement, notamment boulevard Michelet. De plus, la phase des travaux inquiète des riverains autant que le passage du tramway.

Les défenseurs du **tracé Ouest**, quant à eux, mettent en avant la possibilité de **desservir une zone d'activités** isolée et la future base de loisirs et de plein air. Il est perçu comme un moyen d'**étendre le centre-ville** de Noisy-le-Sec, en favorisant l'implantation de nouvelles entreprises et la construction de nouveaux logements. Toutefois, ce tracé est critiqué au regard de son coût supérieur et de la pertinence même de la desserte d'une zone d'activités. D'autre part, les riverains s'inquiètent du nombre d'**expropriations** et des aménagements lourds qui seront nécessaires à sa réalisation.

Quelques propositions de **tracés alternatifs** ont également été esquissées : tracé Ouest bis (par les rues de Verdun et E. Durin), double sens sur le boulevard Michelet, etc...

Enfin, le **tronçon commun aux trois tracés**, sur la commune de Noisy-le-Sec, soulève des interrogations. La pente importante rue Anatole France suscite des craintes quant à l'**accessibilité** des personnes à mobilité réduite, là où les stations sont assez espacées (de 800 mètres, au plus). Par ailleurs, la **constitution du sous-sol** notamment dans le secteur du carrefour de la Vierge amène des questions.



mai 09



L'amélioration de la prise en compte des circulations douces dans les principes d'aménagement est soulignée à plusieurs reprises.

Enfin, le tramway est l'occasion, pour de nombreux participants, de repenser **l'embellissement et l'agrandissement de la gare de Noisy-le-Sec**. Les habitants et élus souhaitent un pôle gare moderne et attractif. Certains estiment que l'image de celui présenté avec le tracé Ouest pourrait être mise en œuvre dans le cas des autres tracés. La couverture des voies permettrait en effet à leurs yeux de créer une esplanade vivante et de favoriser l'émergence d'emplois par la création de locaux d'activités.

Les conditions de la réussite

Ceux qui reconnaissent l'opportunité du projet soulignent les **améliorations** que le tramway doit apporter (desserte, confort, régularité...) par rapport aux autres modes de transport existants sur le territoire, et formulent un niveau d'ambition à avoir, éventuellement par la mise en œuvre de caractéristiques innovantes (matériel roulant, alimentation, traitement des nuisances).

Ainsi, les participants exigent du tramway qu'il soit accessible à tous et portent une attention particulière à l'emplacement des stations et des équipements desservis.

La mise en place d'un **matériel roulant de dernière génération**, c'est-à-dire récent et moderne, fait **consensus**. Ce matériel doit s'accompagner d'un système d'alimentation électrique à **l'impact paysager réduit** (caténaires, fils), et d'aménagements **limitant les nuisances sonores, vibratiles** et visuelles.

Par ailleurs, les nuisances liées aux travaux ou à un entretien insuffisant font également l'objet d'inquiétudes voire de demandes de compensations (indemnisations).

La question de la **restitution des places de stationnement** apparaît comme une question primordiale, qu'il faudrait traiter tant pour les automobilistes que pour la sécurité des piétons mais aussi dans le but de ne pas pénaliser les commerces.

Il est demandé qu'une attention particulière soit portée au **traitement des cyclistes** et, de manière générale, à la cohabitation entre le tramway et les autres véhicules ainsi qu'aux reports de circulation sur les axes adjacents.



Les sites à enjeux spécifiques

Plus spécifiquement, certains sites ont fait l'objet de remarques et interrogations.

A l'intersection des communes de Noisy-le-Sec et de Romainville, la **Place Carnot** constitue un enjeu d'aménagement important où l'insertion du tramway doit s'examiner au regard du **pôle multimodal** à venir, notamment pour l'interconnexion avec le **prolongement tant attendu de la ligne 11 du métro**. A Romainville encore, le **franchissement de l'autoroute A3** est pour certains l'occasion d'engager un réaménagement complet de cet espace. A Montreuil, nombreux sont ceux qui refusent la création d'une tranchée **rue des Ruffins** pour permettre le passage du matériel roulant existant (ne supportant pas les pentes importantes) et demandent ainsi son renouvellement anticipé. On craint par ailleurs que la rue ne se transforme en axe de circulation majeur sans bénéficier de protection phonique adaptée. Dans cette même commune, le secteur des **Murs à Pêches** apparaît particulièrement sensible et devrait bénéficier d'une mise en valeur appropriée s'il venait à accueillir le site de maintenance et de remisage de la ligne T1. Les variantes d'insertion permettant le **franchissement de l'A 86 suscitent des demandes de précisions et** doivent aussi faire l'objet d'un aménagement de qualité, sans négliger les secteurs avoisinants (notamment en termes de circulation). **L'implantation de la station Faidherbe et l'arrivée à Val-de-Fontenay** font également l'objet de quelques remarques et interrogations.

*

Au final, même si une opposition significative s'est manifestée à Noisy-le-Sec, nombreux sont ceux qui apportent un **soutien actif au projet**, et perçoivent en premier lieu ses **impacts positifs, en termes d'usages, sur l'économie locale, de développement durable** (diminution de la circulation automobile, notamment). Les **demandes**, que l'opportunité du projet soit contestée ou non, portent principalement sur **l'insertion du tramway dans le tissu urbain, l'aménagement du pôle gare** de Noisy-le-Sec, et la qualité du **matériel roulant**.

SOMMAIRE

Introduction

PARTIE I : DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

1. Périmètre
2. Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges
 - Annoncer la concertation
 - S'informer
 - Echanger, contribuer
 - Les outils spécifiques à Noisy-le-Sec

PARTIE II : SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS ET DEBATS

1. Evaluation de la concertation par le public
 - 1.1. L'utilité de la concertation : enjeux et objectifs
 - 1.2. La qualité de la concertation
 - 1.3. Les garanties pour la suite
2. Les choix fondamentaux
 - 2.1. L'opportunité du projet
 - L'enjeu du transport de rocade
 - L'enjeu du report modal
 - L'enjeu du maillage
 - L'enjeu urbain et économique
 - 2.2. Le coût et le financement du projet et son calendrier
 - Coût global du projet
 - Répartition du financement
 - La question de l'équité de traitement entre les territoires
 - Le calendrier
 - 2.3. Le tracé envisagé à Noisy-le-Sec
 - Les deux tracés du centre ville
 - Le tracé Jaurès : avantages et inconvénients
 - Le tracé Jaurès-Michelet : avantages et inconvénients
 - Le tracé Ouest : avantages et inconvénients
 - Tronçon commun aux trois tracés, du Carrefour de la Vierge à la Place Carnot
 - Les tracés alternatifs (dont le Ouest bis)



3. L'offre de transport

3.1. La desserte

- La régularité
- Les lieux clés à desservir
- L'emplacement des stations
- L'accessibilité PMR
- Les tarifs

3.2. Le matériel roulant

- Le renouvellement du matériel roulant
- Un matériel esthétique et silencieux

3.3. L'alimentation électrique

4. L'insertion du tramway et les aménagements connexes

4.1. Le traitement des nuisances

- Les nuisances sonores et vibratiles
- Le traitement de la plate-forme
- Impact sur la valeur des biens immobiliers
- Travaux et entretien

4.2. L'impact sur la circulation

- Le plan de circulation
- Le stationnement

4.3. Les expropriations

4.4. Le pôle d'échanges à Noisy-le-Sec

4.5. Le T1 au Petit Noisy

- L'impact du tramway sur le quartier
- ce qu'il ne faut pas faire

4.6. Les sites à enjeux spécifiques

- La place Carnot
- Le franchissement de l'A3
- L'A186
- Le site des Murs-à-Pêches
- Le secteur des Ruffins
- Le franchissement de l'A86
- la station Faidherbe
- L'arrivée à Val-de-Fontenay

Annexes

Introduction

Le présent bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation préalable, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme et au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement, concertation menée sur le projet de prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay du 3 novembre au 30 décembre 2008.

- Le projet

Le prolongement du T1 constitue l'une des sections du projet de rocade complète en tramway en proche couronne. Son objectif est d'améliorer la desserte des communes traversées, de renforcer le maillage du réseau de transports en commun existant et à venir et de répondre plus efficacement aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue. Ainsi, si le projet est poursuivi, 7,7 km à 8,2 km et 13 à 15 nouvelles stations viendront s'ajouter à la ligne existante, selon le tracé retenu à Noisy-le-Sec. 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 la fréquence et la régularité du mode tramway. Ils bénéficieront des correspondances qu'offrira le T1 avec les lignes de RER, de bus et de métro existants 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 en lien avec ce projet.

- Les précédentes étapes de la concertation (de 2001 à 2008)

Suite à une **période de concertation réalisée en 2001** sur les cinq communes concernées par la liaison de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay (Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois), un **schéma de principe** a été élaboré sur l'ensemble du linéaire. Il proposait un tracé dissocié dans le centre de Noisy-le-Sec.

Le 10 octobre 2002, le Conseil du STIF a approuvé ce dossier pour la seule section allant de Noisy-le-Sec à Montreuil Théophile Sueur (Murs à pêches), et désigné des maîtres d'ouvrage (le Conseil général de Seine-Saint-Denis coordinateur pour l'aménagement des voiries et la RATP pour le système de transport) afin de conduire l'enquête publique et d'établir le dossier d'avant-projet.

Début **2003**, la nouvelle équipe municipale de Noisy-le-Sec a souhaité un réexamen des dispositions d'insertion relatives à sa commune.

De **nouvelles études, menées en 2004 et 2005, sous l'égide du STIF**, ont porté sur la recherche de variantes de tracé à Noisy-le-Sec. Un comité de pilotage a permis à Noisy-le-Sec de contribuer aux orientations prises. Les études ont abouti à la **proposition de deux tracés** (Jaurès et Ouest) alternatifs au tracé du schéma de principe (Jaurès-Michelet). Ces deux tracés ont été présentés au public lors d'un complément de concertation qui s'est déroulé en septembre 2005.

- **Le contexte réglementaire et institutionnel pour cette nouvelle phase de concertation**

Suite à ces études, le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) a été réalisé en 2006**, dans le but de **saisir la Commission nationale du débat public (CNDP)**. Celle-ci 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 STIF 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 qu'elle a nommée, Michel GAILLARD, garant de cette concertation.

- **Les objectifs de la concertation**

La concertation sur le projet de prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay s'est tenue sur le territoire des cinq communes traversées par le tracé : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, avec une population totale de **241 800 habitants**. Le débat a mobilisé davantage de moyens sur la commune de Noisy-le-Sec (qui compte 38 600 habitants) où trois tracés sont proposés.

La concertation avait pour objectifs principaux :

- d'**informer** sur le projet, les habitants, élus, acteurs associatifs et économiques des communes traversées ;
- d'**échanger** avec ces derniers afin d'écouter leurs avis et d'enrichir le projet.

C'est pourquoi le STIF a défini, en accord avec le garant et les partenaires (les 5 communes concernées, la Région, l'Etat, les Conseils généraux de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne, et la RATP), un dispositif de dialogue avec le public qui soit adapté et cohérent avec ces objectifs.

PARTIE I

DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

1. Périmètre

La concertation s'est déroulée sur les 5 communes concernées par le tracé : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, en Seine-St-Denis, et Fontenay-sous-Bois dans le Val de Marne.

Concernant plus précisément la diffusion des documents d'information (voir ci-dessous) l'ensemble des Noiséens, soit 38 600 habitants, ont été concernés. En outre, une bande de 400 mètres de part et d'autre du tracé a été délimitée dans les quatre autres communes du tracé, réunissant ainsi 9 000 Romainvillois, 20 000 Montreuillois, 18 000 habitants de Rosny-sous-Bois et de Fontenay-sous-Bois. Au total, ce sont **85 600 habitants** qui ont été concernés par la concertation autour du projet de prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay.

2. Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges

Annoncer la concertation

La concertation a été annoncée par un communiqué de presse diffusé dans la presse locale et régionale (*Le Parisien*, *20minutes*, *France Bleu Ile-de-France*, *Le Moniteur*, *Le Post*, etc.), ainsi que par une annonce légale diffusée dans *Le Parisien 93*, *L'Humanité* et *Libération*.

Les **magazines municipaux** et départementaux ont également relayé l'information :

- "Ici Noisy", deux articles en novembre 2008 et en janvier 2009
- "Tous Montreuil", un article en décembre 2008
- "Le Journal de Romainville", un article en janvier 2009
- "Rosny Mag", un article en décembre 2008
- "Fontenay ma ville", un article en janvier 2009
- « Seine-Saint-Denis, le Magazine », un article en novembre 2008

Une **campagne d'affichage** a été menée dans les transports en commun et dans les villes concertées (selon quatre formats d'affiches) :

- 2994 affiches génériques (qui présentent le projet dans son ensemble)
- 685 affiches spécifiques à Noisy-le-Sec

Un **site Internet dédié** à la concertation, www.t1est.fr, a été mis en ligne le 3 novembre. Il a reçu 7131 visites, dont 4766 provenant de visiteurs différents, entre le 3 novembre et le 31 décembre 2008, date de clôture des dépôts d'avis. Entre le 1^{er} et le 12 janvier 2009, le site a reçu 523 visites supplémentaires dont 398 de visiteurs différents.

S'informer

Tout au long de la concertation, les habitants ont pu s'informer à travers des **dépliants d'information** distribués dans les mairies et dans les bus de la RATP.

- Bus RATP, 110 000 dépliants
- Mairie de Romainville, 2000 dépliants
- Mairie de Fontenay-sous-Bois, 2000 dépliants
- Mairie de Rosny-sous-Bois, 2000 dépliants
- Mairie de Montreuil, 4000 dépliants
- Mairie de Noisy-le-Sec, 1000 dépliants.

Un **journal** a été diffusé afin d'informer la population sur les modalités et enjeux de la concertation, et de mettre en valeur les paroles d'acteurs (Journal n°2). Le Journal n°1, qui annonçait la concertation a été diffusé à un plus grand nombre d'exemplaires de manière à mobiliser et informer de manière la plus large possible les habitants.

- Au total, **le Journal n°1 a été diffusé à 107 185 exemplaires**. Il a été déposé dans les boîtes aux lettres de tous les Noiséens, dans celles des habitants des quatre autres communes concernées dans un rayon de 400 mètres autour du tracé et dans celles des commerçants. Il a également été mis à disposition du public lors des réunions publiques.
- Le **Journal n°2** a été diffusé de la même manière, à **78 185 exemplaires**, à l'exception cette fois des boîtes aux lettres des commerçants. Il a en outre été mis à disposition du public lors de la réunion de clôture des débats à Noisy-le-Sec.
- Le **Journal n°3** a été diffusé à **76 185 exemplaires** sur le même mode que le précédent (moins d'exemplaires car il n'a pas été distribué aux réunions publiques, toutes achevées lors de sa parution).

Un **dossier de concertation** de 90 pages fournissait des informations plus précises sur le projet. 2000 exemplaires ont été distribués aux différents partenaires du projet, au public lors des réunions publiques et des ateliers urbains. 150 exemplaires étaient à disposition dans chaque mairie. Des annexes¹ à ce dossier de concertation, disponibles dans les mairies et téléchargeables sur le site Internet, reprenaient les dossiers et les rapports d'études techniques relatifs à ce projet.

N.B Les riverains qui n'ont pas pu assister aux réunions publiques ont pu accéder aux **comptes-rendus** mis en ligne après réunion.

Le site Internet a mis en place un système de Foire aux Questions (FAQ) avec des questions types (identifiées lors des différentes étapes de la concertation) et des réponses élaborées par le STIF.

¹ Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales, DOCP (STIF, 2006) et Etudes complémentaires sur les variantes de tracé à Noisy-le-Sec, les enjeux urbains (Saunier&Associés, Pivadis, Ecodev, 2008) et le matériel roulant (RATP, 2008).



Plusieurs **expositions publiques** ont été organisées lors des six réunions publiques, et dans les lieux suivants :

- Les mairies des cinq communes concernées par le projet
- La Préfecture d'Ile-de-France
- La Préfecture de Seine-Saint-Denis
- La Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
- La Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Saint-Denis
- Le Conseil Général du Val-de-Marne
- Le hall de la gare du RER E à Noisy-le-Sec
- Le hall de la gare des RER A et E à Val-de-Fontenay
- Le hall de la Maison de la RATP

Echanger, contribuer

Six **réunions publiques** réparties dans les communes du tracé (une à Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, deux à Noisy-le-Sec), et animées par le garant, ont permis aux riverains **d'échanger et de contribuer** à la concertation :

- La réunion **d'ouverture à Noisy-le-Sec, le 12 novembre 2008** a duré trois heures et demie et a rassemblé 300 personnes.
- La réunion publique de **Montreuil, le 2 décembre 2008** a duré deux heures et a rassemblé 150 personnes.
- La réunion publique de **Fontenay-sous-Bois, 9 décembre 2008** a duré une heure et demie et a rassemblé 50 personnes.
- La réunion publique de **Rosny-sous-Bois, le 11 décembre 2008** a duré une heure et demie et a rassemblé 60 personnes.
- La réunion de **restitution à Noisy-le-Sec, le 17 décembre 2008** a duré quatre heures et a rassemblé 250 personnes.
- La réunion publique de **Romainville, le 18 décembre 2008**, a duré une heure et demie et a rassemblé 100 personnes.

Des **fiches questions** ont été rédigées par des participants lors de chaque réunion publique :

- 20 à la réunion du 12/11/08 à Noisy-le-Sec
- 27 à la réunion du 02/12/08 à Montreuil
- 5 à la réunion du 09/12/08 à Fontenay-sous-Bois
- 5 à la réunion du 11/12/08 à Rosny-Sous-Bois

5 à la réunion du 18/12/08 à Romainville

Elles étaient relayées par la présence de **registres** en mairie (également accessibles lors des réunions publiques).

268 avis ont été déposés sur ces registres, répartis sur les cinq communes du tracé :

Villes	Nombre d'avis déposés
Noisy-le-Sec	144
Romainville	1
Rosny-sous-Bois	3
Montreuil	5
Fontenay-sous-Bois	115

Les habitants pouvaient en outre déposer des **avis sur le site Internet** et envoyer des **courriers au garant**. Ce dernier a reçu 10 courriers et quatre courriels.
186 avis ont été déposés sur le site Internet entre le 3 novembre et le 31 décembre 2008.

Au total, ce sont **468 avis** qui ont été comptabilisés, entre les registres, le site Internet et les courriers envoyés au garant.

Par ailleurs, des contributions collectives ont été recueillies dont :

- une pétition de Noiséens intitulée « le tracé Jaurès est une chance pour Noisy » recueille 102 signatures et indique notamment que « seule la piétonisation de la rue Jaurès sur 400m permettra vraiment le redémarrage du commerce à Noisy avec un centre-ville plus beau, plus gai, plus attractif, plus agréable.»
- des textes communs notamment :
 - d'un père de famille, qui associe sa femme et ses 9 enfants dans un avis formulé sur Internet, qui considère, du fait des transports existants, que le prolongement n'est pas nécessaire surtout sur le bd Michelet,
 - un texte (4 signatures) demandant de « mettre ce chantier en route au plus vite » avec le tracé Jaurès à Noisy-le-Sec qui apparaît comme « le plus logique ... et d'engager simultanément les prolongements des lignes 9 et 11 du métro ».
 - un texte (4 signatures) de Noiséens qui indique « qu'un tramway par la rue Jaurès ne leur apporterait rien de plus, mais détruirait irrémédiablement le centre-ville »... ,
 - un texte (3 signatures) « contre le passage du tramway rue Jean Jaurès »...
 - un texte (3 signatures) selon lequel « le tracé dissocié Jaurès Michelet constitue un bon compromis»...
 - ...

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris-Seine-Saint-Denis et six associations ont répondu à un **appel à contributions**, lesquelles ont été publiées dans le **Journal n°2 de la concertation**. Les associations sont les suivantes :

- Vivre bien à Noisy sans le tram
- Noisy Avenir
- Un T1 nommé désir
- Tram-Non
- Association ADTC Est Parisien
- Association des Usagers du Transport Ile-de-France

Les outils spécifiques à Noisy-le-Sec

Des outils spécifiques de concertation ont été mis en œuvre à Noisy-le-Sec, pour tenir compte des objectifs de la concertation (voir ci-dessus). Ce dispositif devait permettre d'écouter les attentes des Noiséens, d'échanger et d'approfondir les sujets clés. Des rencontres en groupe plus restreint sur une durée longue (de deux à quatre heures à chaque fois) ou des modalités proches du terrain ont été privilégiées, à savoir des visites de terrain et des groupes de travail.

Une visite de terrain pour chacun des tracés a été organisée :

- La visite du tracé Jaurès a rassemblé une centaine de personnes le 15 novembre 2008 et a duré trois heures et demie.
- La visite du tracé dissocié Jaurès-Michelet a rassemblé une soixantaine de personnes le 22 novembre 2008 et a duré deux heures et demie.
- La visite du tracé Ouest a rassemblé une soixantaine de personnes le 29 novembre 2008 et a duré trois heures.

Cette dernière a commencé par un **retour sur la rue Gallieni** (où passe déjà le tramway), à la demande des habitants, dans le but de commenter également l'existant.

Les visites ont fait l'objet de **comptes-rendus** mis en ligne sur le site internet, suite à la prise de note réalisée par l'équipe de C&S Conseils, assistant du STIF.

Les visites ont permis de recueillir une image du territoire « vécu », de partager les préoccupations et les attentes pour l'insertion du tramway dans le tissu urbain.

- Trois **groupes de travail**, destinés aux représentants des conseils de quartiers et des associations, ainsi qu'aux élus ont permis aux participants d'échanger plus précisément sur les thèmes suivants : L'atelier « Mobilité » a rassemblé une cinquantaine de participants le 19 novembre 2008. L'atelier « Ville et tramway » a rassemblé une quarantaine de participants le 26 novembre 2008. L'atelier « Insertion urbaine du tramway et matériel roulant » a rassemblé une trentaine de participants le 4 décembre 2008.

L'**animation** de ces ateliers était assurée par l'équipe de C&S Conseils.

Les ateliers ont fait l'objet de **comptes-rendus** mis en ligne sur le site internet.

A travers ces rencontres, les maîtres d'ouvrage ont ainsi pu **apporter des réponses** aux interrogations des participants et **enrichir leur propre approche du projet**.

Des **permanences assurées par le garant** ont eu lieu les mardis 18 novembre et 25 novembre, de 17h00 à 19h30, ainsi que le samedi 6 décembre de 9h30 à 12h00 afin d'élargir la palette des moyens d'expression mis à la disposition des habitants. Au total 13 personnes, habitant Noisy-le-Sec, se sont présentées lors de ces permanences.

Une **réunion publique de clôture** s'est tenue à Noisy-le-Sec le 17 décembre 2008, dans le but de rendre compte de l'ensemble des outils spécifiques de la concertation mis en place dans la commune.

PARTIE II

SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS ET DEBATS

Préambule

La présente synthèse se fonde sur l'analyse **des différentes contributions au débat** :

- dans les cinq communes concernées : prises de parole et fiches-questions écrites en réunions publiques, registres en mairie, avis sur le site Internet, contributions publiées dans le Journal n°2 de la concertation ;
- dans la commune de Noisy-le-Sec : visites de terrain, groupes de travail, permanences du garant.

La **méthode** retenue pour l'analyse de ces débats et avis se veut la plus exhaustive possible. Au préalable, il paraît important de préciser que :

- ce compte rendu **retrace essentiellement les avis du public**. Lorsque cela apparaît nécessaire les éléments de réponse fournis par la maîtrise d'ouvrage sont repris sous forme d'un encadré situé en fin de chapitre, sachant que l'argumentation précise figure dans les différents comptes rendus mis en annexe;
- le compte rendu se fonde sur une **analyse qualitative des débats** ;
- **les Noiséens**, qui se sont exprimés également sur des sujets transversaux, ont eu, à travers le dispositif spécifique mis en place dans leur ville, un plus large espace pour s'exprimer ; ceci créant de fait, une pondération plus forte de leurs arguments vis-à-vis de ceux du public des communes voisines ;
- enfin, **la parole du public**, hormis celle des élus, **n'a pas été personnalisée**.

Le compte rendu s'articule autour de quatre sous-parties :

- **l'évaluation de la concertation par le public** ;
- les **choix fondamentaux** du projet ;
- **l'offre de transport** proposée ;
- les **points d'insertion et aménagements connexes**.

1. Evaluation de la concertation par le public

Le public s'est exprimé sur l'objet et l'enjeu de cette nouvelle phase de concertation, la qualité des modalités mises en place, les garanties de cette concertation pour l'avenir du projet.

1.1. L'utilité de la concertation : enjeux et objectifs

Le principe de concertation

La **sincérité de la concertation**, qui traduit la « *volonté des responsables du projet de prendre en compte l'avis des habitants* » est appréciée ; certains « *remercient les acteurs de la concertation d'avoir permis à chacun des Noiséens de s'exprimer sur le projet* ». D'autres estiment au contraire que, le projet est mené « *sans consultation véritable* », « *vous proposez trois tracés, sachant pertinemment lequel vous voulez imposer* ». Il est regretté que la rubrique du Journal n°1 ne présente pas l'opinion de l'opposition sur « *ce qui existait avant la majorité actuelle* ». Il est craint ainsi que la décision finale ne tienne pas compte de l'avis des participants. Enfin, d'autres méthodes de consultation comme le **référendum** sont suggérées.

La phase dédiée à la concertation a un **impact sur les échéances de réalisation du projet** : « *les concertations prennent du temps, du temps et du temps et, pendant ce temps-là, rien ne se fait, et on attend encore et encore !* ». Cette nouvelle concertation est jugée parfois comme un moyen de **rattraper le retard perdu**, pour ce projet trop longtemps « *bloqué par Noisy-le-Sec* ». Certains estiment même que cette attente et ce retard ne sont pas perdus et auront peut être permis de **réaliser un « meilleur » projet** que celui initialement prévu.

Des éléments nouveaux pour nourrir le débat ?

Le prolongement du tramway T1 à l'est fait l'objet d'une troisième phase de concertation préalable. Des participants regrettent qu'elle reprenne les **mêmes éléments de tracés**, du **système de transport**, présentés lors des concertations précédentes : « *peu d'éléments nouveaux ont été apportés depuis 2005* » ; « *on revient à la case départ* ». Plus précisément, certains s'étonnent du choix de présenter le tracé dissocié à Noisy-le-Sec pour cette nouvelle phase de concertation alors qu'il avait été écarté en 2005.

Choisir un tracé à Noisy-le-Sec

L'enjeu de cette nouvelle phase de concertation consiste en partie à **choisir un tracé** dans la ville de Noisy-le-Sec. Le maire de cette commune, Aida PEREIRA LEMAITRE, a précisé en ouverture de la concertation qu'elle souhaite un traitement équitable des trois tracés afin de « **dépassionner le débat** » ; elle-même a choisi de ne pas se prononcer à ce stade pour un tracé. Elisabeth GUIGOU, maire adjointe à Noisy-le-Sec, juge que la question du tracé est difficile mais qu'elle concerne l'ensemble des Noiséens et des personnes qui viennent travailler à Noisy-le-Sec.

L'objet de la concertation : engager une réflexion globale

L'élargissement du débat au projet **Arc Express** (autrement nommé **Métrophérique**) a été demandé par certains, jugeant que l'enjeu de ce projet intéresse directement les communes concernées par le prolongement du T1, et que préciser le tracé de cet autre projet s'impose de façon urgente. Il faudrait ainsi engager un débat plus large et non « *unimodal* ». En somme, la concertation devrait dépasser la question des trois tracés et aborder le **sujet global des transports** et du projet Arc Express (Métrophérique).



Sans faire référence à ce dernier, le maire de Noisy-le-Sec rappelle que cette concertation doit être l'occasion de mener une **réflexion globale** sur les transports et l'urbanisme sur le territoire noiséen faisant ainsi écho à ce que Gilles GARNIER, conseiller général de Seine-Saint-Denis, évoque comme le « **grand pari (ou Grand Paris) des transports** » en faisant référence au T1 mais aussi aux autres projets franciliens, qui sont complémentaires.

La qualité de la concertation a été saluée, car elle a justement montré que l'enjeu va bien au-delà d'une simple question d'équipement et qu'il porte notamment sur le **projet de ville** que l'on veut dessiner pour Noisy-le-Sec.

1.2. La qualité de la concertation

La qualité globale de la concertation

Le **rôle du garant** de la concertation a été fortement apprécié. Les élus des communes le remercient pour son travail « *de qualité* », son « *écoute* », les habitants pour « *la manière exemplaire avec laquelle Monsieur Gaillard a rempli sa mission* ». De même, il est dit que le garant a assuré la transparence et la sincérité de la démarche qui lui revient.

Plus généralement, la qualité de la concertation est soulignée : cette « *concertation [est] très bien organisée* ». Les élus des communes concernées s'en félicitent. Alda PEREIRRA LEMAÎTRE évoque un « *dispositif original* » mis en place dans sa commune. Elle juge que tous les dispositifs de la concertation ont bien fonctionné pour disposer d'une « *expertise citoyenne de qualité* », à laquelle elle est attachée.

Les **interventions de la maîtrise d'ouvrage** ont également été jugées satisfaisantes, saluées pour leur « *professionnalisme* » et « *la volonté des responsables du projet de prendre en compte les exigences des habitants* ». Néanmoins, certains jugent leur temps de parole « *interminable* » avec parfois des échanges restés infructueux compte tenu « *de questions ... restées sans réponse* ». *L'absence de réponses détaillées à quelques questions précises conduit certains à conclure « que la faisabilité même de ce prolongement n'est pas avérée. »*

Lorsque nécessaire, Monsieur Gaillard, garant de la concertation a rappelé, qu'à ce stade d'avancement des projets, il était normal que certaines questions ne puissent pas recevoir de réponses précises, celles-ci étant apportées ultérieurement après les phases d'études plus détaillées, ce déroulement progressif des projets confortant l'intérêt d'une telle concertation qui éclaire, au bon moment, le maître d'ouvrage sur les attentes du public.



Le déroulement des groupes de travail

La **modération** des débats en groupes de travail à Noisy-le-Sec a fait l'objet de critiques concernant la gestion du temps de parole des participants. Les **interventions** d'experts en urbanisme, géographie, économie ont été appréciées quoique largement discutées.

Les **outils de communication** mis en œuvre ont été discutés : les images sur l'insertion du tramway et sur le pôle gare à Noisy-le-Sec sont appréciées et constituent des éléments nouveaux au regard des précédentes concertations. Concernant les informations mises à la disposition du public, des doutes sont émis sur les données relatives au trafic routier actuel (rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec) et sur le nombre d'emplois desservis.

Certains regrettent que la concertation n'ait pas été encore plus largement déconcentrée **dans les quartiers** et sur une **plus longue durée**. Nasseridine FERRADJ, adjoint au maire, estime quant à lui que l'implication dans les groupes de travail des comités de quartiers mis en place lors du dernier trimestre 2008 a permis un débat dépassionné, non idéologique.

Enfin, la plupart des participants a estimé que les débats ont été **bien retranscrits** lors de la **réunion de clôture à Noisy-le-Sec** le 17 décembre 2008 même si certains ont considéré qu'il a manqué une pondération des avis.

Éléments relatifs à l'insertion du tramway

Certains points concernant **l'insertion du tramway** n'ont pu faire l'objet de réponses précises à ce stade de la concertation et ont entraîné parfois un certain mécontentement des participants.

Certains ont regretté des imprécisions dans les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage, notamment sur la question de la restitution des places de stationnement. D'autres estiment également que le paysage urbain est une question négligée dans les études, notamment dans le cadre de l'évolution de l'offre commerciale (atelier 2).

Enfin, quelques rares **anomalies** ont été signalées sur le dossier de la concertation comme sur cette coupe transversale dont les largeurs mentionnées des aménagements ne correspondaient pas aux études réalisées.

1.3. Les garanties pour la suite

La question de l'impact des avis du public sur le **choix final** de la maîtrise d'ouvrage est soulevée : « *dans l'hypothèse où se décide un choix de tracé par une majorité de Noisiens, ce choix peut-il être rejeté par le STIF ?* » ; des participants s'interrogent sur la façon dont les avis seront pris en compte, de manière quantitative ou qualitative. Des précisions sont également demandées sur la **composition du Conseil du STIF**. Il est souhaité enfin que des **assurances** soient données sur les engagements qui seraient pris par la maîtrise d'ouvrage, par exemple sur les dispositifs anti-vibration.

2. Les choix fondamentaux

Dans le cadre de la concertation, le public s'est exprimé sur les bases mêmes du projet : son opportunité, son coût, le tracé privilégié à Noisy-le-Sec.

2.1. L'opportunité du projet

Les débats ont porté sur l'opportunité du projet : les avantages de ce mode de transport sur un autre, l'intérêt de la desserte des zones traversées et du trajet en rocade. Ces sujets représentent autant d'enjeux, de conditions à remplir pour le nouveau mode de transport souhaité.

- **L'enjeu du transport de rocade**

Irriguer un « désert »

Le prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay est un tronçon de la rocade « Grand Tram », amenée à se prolonger également à l'Ouest. Si le prolongement à l'Est venait à être réalisé, le tramway qui circulerait « *d'un bord à l'autre de la Seine-Saint-Denis* » s'apparenterait ainsi à sa « **colonne vertébrale** » comme l'évoque Serge MERY. Cette colonne qui semble-t-il manque cruellement au « *parent pauvre de l'Île-de-France en matière de transports en commun* », la Seine-Saint-Denis. L'enjeu pour le T1 consiste donc à irriguer un « désert », selon une trajectoire en rocade.

Irriguer les villes de banlieue par une rocade

Les « **trajets de rocade** répondent aux enjeux de **déplacement inter banlieues** »

- *Relier les villes entre elles et desservir des pôles*

Ainsi, selon certains, le prolongement du T1 à l'Est aurait pour objectifs de **faciliter les déplacements internes au département mais aussi au-delà** : il s'agirait de favoriser les « *déplacements de ville à ville qui aujourd'hui nécessitent de passer par Paris* », de « *relier le 93 et le 94* », d'« *améliorer le lien entre les 3 communes* » de Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil. Il permettrait également de **relier des pôles entre eux** : renforcer « *la liaison avec le chef-lieu du département* », de relier les villes les « *deux plus importantes du département : Saint-Denis et Montreuil* », cette dernière constituant un « *pôle d'emploi de premier ordre* » et enfin, de permettre « *un accès plus rapide au pôle RER Val de Fontenay depuis le haut Montreuil* ».

- *Desservir les établissements scolaires*

Certains y voient plus précisément la possibilité pour les jeunes Romainvillois d'avoir une desserte du **lycée de Noisy-le-Sec**, et des établissements universitaires à **Bobigny et Saint-Denis** et pour les « *jeunes Noiséens [qui] empruntent le 105 pour rejoindre les collèges Dombasle, Prévert ou le tramway pour rallier le collège Cassin (...) le tramway améliorera indéniablement la situation de centaines d'usagers (...) dans des conditions de sécurité très satisfaisantes* ».

- *La desserte des commerces*

Certains qualifient les transports de banlieue à banlieue d'« *indispensables pour améliorer les commerces* ».

Irriguer les villes de banlieue par les radiales

Pour d'autres au contraire, les déplacements radiaux sont décrits comme plus attractifs pour les usagers. Ainsi, « *c'est une absurdité de croire que les étudiants vont prendre le tram pour aller à la fac de **Saint Denis*** ». Les **radiales** comme le RER E, desservant Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay (et reliant ces deux villes en 7 mn) sont jugées **plus rapides et efficaces**. Le prolongement de la ligne de métro 11 est jugé prioritaire : « *ce prolongement de la ligne de métro 11 intéresserait de très nombreux habitants, ouvriers, employés, fonctionnaires, cadres, étudiants, de tous âges et de toutes nationalités.* ». Aussi, ceux qui doutent de la faisabilité du prolongement de la ligne 11, proposent de prolonger le T1 « *jusqu'aux portes de Paris puis jusqu'à Châtillon* » (page 29), le « *tram devrait aller à Paris* ».

Enfin, beaucoup insistent sur le nécessaire « **prolongement de la ligne 9 jusqu'au carrefour Paul Signac** ».

La continuité de la ligne

La question de transport de rocade en appelle une autre, celle de la longueur du trajet et des difficultés d'exploitation. L'éventuelle « **rupture de charge** » à créer fait l'objet de nombreuses interrogations ; « *une ligne de tram est contrainte, et la circulation, nécessairement en continu, est bloquée dès le moindre incident sur l'une des rames. Le risque s'accroît très fortement dès que la ligne s'allonge ... Où se fera la rupture de charge ?* » ; certains proposent de « *l'organiser à Bobigny/Pablo Picasso, qui semble déjà avoir les infrastructures (voies de garage)* ».

La continuité et la poursuite de la ligne peuvent être également perçues comme un avantage pour ceux qui souhaitent « *poursuivre [leur] chemin* » en gare de Noisy-le-Sec et sont contraints actuellement de changer de moyen de transport et d'emprunter le bus 105.

Assurer la desserte de proximité

Si le métro ne permet pas une desserte fine car il roule plus rapidement que le tramway, il est préconisé de fonctionner avec un réseau métro et bus : « *du métro complété de bus pour la desserte de proximité* », « *y ajouter un maillage de bus pour les dessertes de proximité* ».

Pour leurs parts le STIF et les maîtres d'ouvrage ont rappelé :

- les résultats d'enquêtes qui montrent la nécessité de mieux répondre aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue,
- l'intérêt de compléter le réseau actuel, dont certaines radiales sont saturées, pour obtenir à terme un réseau complet, maillé et hiérarchisé, combinant rocades et radiales, assurant des liaisons intercommunales et des dessertes de proximité,
- le succès de la ligne de rocade T1 qui, avec une vitesse modérée, assure, par des voyages de quelques inter-stations, aussi bien une fonction de rabattement que de desserte de proximité,
- que c'est la dimension à terme de l'arc nord du Grand Tram Rueil Malmaison - Val de Fontenay et la réflexion sur sa coupure en lignes de longueur optimale qui précisera la longueur du T1.

Aussi, l'hypothèse de rocade une fois retenue, c'est la **nature du mode de transport** (un mode souterrain rapide, ou de surface) et donc du **type de desserte** (de pôles éloignés ou de proximité) qui est en question.

- **L'enjeu du report modal**

L'avantage du tram sur les autres modes de transport

Serge MERY, vice président au Conseil régional en charge des transports, estime que ces réunions de concertation consacrent le **transport collectif** comme mode de déplacement. Dominique VOYNET, maire de Montreuil souligne d'autre part le **caractère consensuel** autour du projet dans sa commune.

Le tramway est considéré comme dissuasif par rapport à la voiture particulière : cela « **évitera de prendre la voiture pour aller travailler à Bondy** ». Il est décrit comme un moyen de transport **non polluant** : « *écologique* », il consomme « *7 fois moins d'énergie par voyageur* » et il est « *beaucoup plus économe que tous les moyens de transport sur pneu* ». A l'inverse, ce mode de transport est encore pour certain trop consommateur d'énergie électrique, qu'il n'est pas « *vert* » et qu'il faut privilégier l'usage du vélo.

L'arrivée d'un tramway à Romainville est dite **bénéfique là où aucun transport** en commun lourd ne dessert les habitants, à la différence des communes voisines : « *cette zone est totalement oubliée : le train et le RER passent à Noisy-le-Sec, le métro à Montreuil et aux Lilas. Il n'y a finalement que l'autoroute qui dessert la ville* » Certains se réjouissent ainsi de « *voir que la station « Libre Pensée » va permettre (...) de **sortir une partie de Romainville de son isolement.*** » Dans le Val-de-Marne également, il est dit que ce département est le seul de la petite couronne à ne pas avoir de tramway.

Certains s'appuient sur des chiffres pour démontrer l'intérêt du tramway : « *plus de 300 réseaux de tramway [à l'échelle européenne] transportant annuellement 20 millions de voyageurs [et ainsi] beaucoup de tramway sont en extension* ». Ainsi, on pense que le tramway permettrait d'améliorer « *les conditions de transport de **milliers d'usagers*** ».

Il est dit par ailleurs que « *le bus 105 présente des avantages mais aussi des inconvénients, notamment son niveau sonore* ». Le tramway est alors perçu comme un moyen de **rendre les rues « calmes** », en détournant le trafic des bus et des automobiles. Enfin, le tramway est parfois perçu comme « *l'avenir des transports de proximité* ».

Certains mettent en avant les **avantages du tramway sur le métro**, car il est non seulement « *facile à mettre en œuvre et d'un coût moindre* » mais est également « *plus simple d'exploitation* ».



...ses inconvénients

Il est estimé que « *pour les liaisons de banlieue à banlieue il faut des transports rapides : donc du métro complété de bus pour la desserte de proximité* ».

Le report modal apparaît peu probable pour certains si l'on considère la **vitesse commerciale** « *recherchée* » du tramway, qui « *s'élève à 16 km/h* », et qui ne permettrait pas de capter les usagers de la voiture individuelle : « *sa trop grande lenteur est une évidence* ». Afin de nourrir cet argument, il est fait référence à un rapport de la Cour des Comptes de 2005 qui expliquerait que le tramway et le bus sont peu dissuasifs pour abandonner l'usage de la voiture ; certains chiffres, extraits de l'enquête faite six mois après la mise en service du prolongement du T1 de 3 km de Bobigny à Noisy-le-Sec et fournis par la maîtrise d'ouvrage, sont repris : « *seuls 3 % des utilisateurs de la prolongation du T1 vers Noisy sont d'anciens automobilistes* ».

Pour sa part, le projet **Arc Express**, souvent dénommé « Métrophérique » dans les avis, séduit à plusieurs titres : la vitesse (40 à 50 km/h), supérieure au tramway, la capacité, le caractère souterrain de ce mode de transport. A ce sujet, le choix, par le Conseil général du Val-de-Marne, pour le métro Orbival « *pour ne pas détruire le cœur de ses villes* » est mis en avant. C'est ici le transport de surface, en opposition au transport souterrain, qui est critiqué. A Noisy-le-Sec, certains habitants perçoivent les nombreuses infrastructures de transport présentes sur la commune comme un facteur de nuisance. Ces infrastructures, occupent 30% du territoire communal et créent des « **coupures** entre les quartiers ». Une nouvelle infrastructure « sur fer » viendrait accentuer ces nuisances et « **coupures** ». Ainsi, assez souvent les deux modes de transport tramway et métro sont opposés : « *non au tram, oui au métro !* » avec le métro « *en lieu et place du prolongement du T1* ». Pour d'autres les deux modes se complètent, le tramway desservant la ville qu'il faut « *raccorder au futur prolongement de la ligne 11* ».

Certains considèrent qu' « *un bus en site propre serait plus approprié* » qu'un tramway, car moins coûteux et s'insérant plus facilement dans le paysage urbain.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont rappelé certains éléments figurant dans le dossier du projet, notamment :

- que la vitesse commerciale attendue est de 18km/h,
- que le report modal est aussi fonction de l'ampleur du développement du réseau,
- que le succès de la ligne T1 s'établit, avec une vitesse modérée, sur de très nombreux voyages de quelques inter-stations,
- que le gabarit du tramway, par rapport à celui d'un bus, laisse plus d'espace aux autres modes et aux aménagements de part et d'autre,
- que le projet Arc Express s'inscrit, de par sa vitesse et les distances entre gares, dans une logique de maillage complémentaire avec celle du prolongement du T1, et que les deux projets ont des échéances et des coûts bien différents.



Le tram et le réseau de bus existant

L'impact du tramway sur le réseau de bus actuel, jugé performant, fait l'objet d'inquiétudes récurrentes.

A Fontenay-sous-Bois, plusieurs habitants évoquent les lignes 122, 127 et la ligne 301, à propos de laquelle ils précisent l'importance de conserver une desserte depuis le quartier du plateau à Fontenay jusqu'à l'hôpital intercommunal de Montreuil, non desservi par le T1.

Certains s'interrogent sur « *l'absence de liaison entre Val de Fontenay et le sud Val de Marne (Créteil, Villejuif, Vitry²...)* ».

A Montreuil, des habitants attendent plus d'améliorations et regrettent que « **la fracture entre le Haut Montreuil (la Boissière) et le bas ne sera pas réduite grâce au tracé** [alors qu'] à ce jour un seul bus le 129 et un 102 qui termine à 20H » desservent ce quartier.

A l'inverse, dans la rue des Ruffins, « **l'utilité d'ajouter un nouveau moyen de transport dans ce quartier qui est déjà desservi par 3 bus** » n'est pas perçue.

Plusieurs participants craignent par ailleurs, en référence au bus 105 à Noisy-le-Sec, que « **la transformation en tram dans Noisy apporterait de nombreux désagréments aux usagers : suppression de 3 arrêts de bus** ». Ils soulignent de plus que l'usage de la ligne de bus 105 actuelle est essentiellement destiné à rejoindre le **métro Mairie des Lilas** pour se rendre vers Paris ou une autre destination francilienne. D'autres estiment cependant, que les « **lignes d'autobus du secteur (105 notamment) n'arrivent plus à assurer leur mission** » et qu'il est donc nécessaire de prolonger le tramway. Ils déplorent en effet que la ligne de bus 105 soit « à l'abandon », que « *les voitures du 105 [sont] vieilles et inadaptées (même si certaines sont en train d'être renouvelées)* ». De plus, « *les fréquences de passage sont très insuffisantes.* »

Moderniser le réseau de bus existant

Ainsi, au lieu de prolonger le T1, certains pensent « *qu'il serait préférable de fournir un effort quant aux transports déjà existants* ». **Moderniser le réseau de bus actuel** permettrait de « *satisfaire à moindre coût le plus grand nombre d'usagers* ». A une échelle plus large, on préconise l'« *extension et [la] modernisation des réseaux existants en Seine Saint Denis* ».

Une absence de besoin

Comme évoqué précédemment, il arrive que l'intérêt du tramway par rapport au réseau de bus existant soit minoré et que de fait, le prolongement ne répondrait pas à un besoin. Ce, d'autant plus à Noisy-le-Sec, où la présence d'un **nœud modal important** fait dire à plusieurs participants, « *on n'en a pas besoin !* ». De plus, les déplacements vers Paris et Val-de-Fontenay, sont décrits comme majoritaires. Cette absence de besoin a été exprimée essentiellement à Noisy-le-Sec ; à Fontenay sous bois, où l'arrivée du tramway concerne un pôle dont la qualité de desserte est comparable, l'utilité n'est quasiment pas remise en cause « bravo », « c'est une nécessité pour les Fontenaysiens », c'est « idéal pour aller travailler ».

² Créteil, Villejuif et Vitry-sur-Seine sont en réalité des communes de l'Ouest du Val-de-Marne.



Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les arguments sur l'intérêt du projet figurant dans les documents de la concertation, notamment les atouts du tramway dans les domaines de l'environnement, de l'accessibilité, de la qualité de l'offre et du confort durant le voyage,
- les limites de performances (vitesse limitée, irrégularité) du réseau de bus actuel soumis aux aléas de circulation,
- que l'adaptation du réseau de bus qui accompagne une mise en service d'un tramway vise un redéploiement des moyens pour améliorer la desserte de certains quartiers et faciliter le rabattement sur le tramway en évitant au maximum les doublons sur des distances trop importantes,
- le cas particulier de la ligne 105 qui, assurant le rabattement sur la ligne 11 à Mairie des Lilas, devra être maintenue en attendant le prolongement du métro jusqu'à la Place Carnot,
- qu'après ce prolongement du métro, la fonction de rabattement étant alors principalement assurée par le tramway, quelque soit le tracé retenu, la ligne 105 serait interrompue à la gare de Noisy-le-Sec modifiant l'offre bus dans le centre,
- qu'une station de tramway dessert une zone plus vaste qu'un point d'arrêt bus,
- que l'ajout d'une station tramway dans le sud de Noisy-le-Sec, (par rapport au projet présenté qui entraîne de -2 à -3 arrêts selon le sens et le tracé envisagé), sera examiné avec attention en fonction du maillage viaire, des caractéristiques du matériel roulant et des possibilités d'implantation,

- **L'enjeu du maillage**

Comme évoqué ci-dessus, la question des différentes échelles de desserte (desserte de proximité/desserte entre pôles...) est abordée et perçue de différentes manières.

La complémentarité

Pour certains « *tous ces moyens de transport ont leur intérêt, [qu'ils] répondent à des **objectifs et des besoins complémentaires*** », « *les différents types de transports sont complémentaires. Le tramway n'exclut pas la future « tangentielle » (...) « métrophérique » et « arc express » sont des **projets complémentaires au T1**, et les **bus n'effectuent pas le même type de desserte*** », « *il nous faut métrophérique, T1 prolongé, la 11 à l'hôpital, la Tangentielle* ».

Dans ce sens, Elisabeth GUIGOU a rappelé la nécessité d'avoir une **vision globale** et de considérer le tramway et « Métrophérique » (ou « Arc Express ») comme des **projets complémentaires**. Le maire de Noisy-le-Sec souhaite également se placer dans une **vision globale** qui n'oppose pas les modes de transport les uns aux autres et qui prend en compte le bien des générations futures.

La priorisation des projets

Pour d'autres, ces nombreux projets de transports en commun, dont le plus grand nombre se trouve en Seine Saint Denis à l'échelle de l'Île de France posent la question de la cohérence de l'ensemble : « *quelle cohérence ?* ».

A Fontenay-sous-Bois, le projet de prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'au quartier des Rigollots est très souvent évoqué « ...prolongement du T1 et station Métro aux Rigollots ne sera que bénéfique », l'urgence étant soulignée « dépêchons-nous », « absolument nécessaire et le prolongement de la ligne 1 du métro aussi ».

Ainsi, les **prolongements de ligne 11, 9 et 1** apparaissent aussi comme une **urgence, voire une priorité**, tout comme de définir lequel du tramway ou du « Métrophérique » a le plus de chance d'avoir un impact positif sur le dynamisme économique de l'Est parisien, et notamment sur le développement des commerces. Quelle que soit l'échéance du projet « Métrophérique » ou Arc Express, plusieurs participants insistent sur l'importance de réaliser un métro tout autour de Paris.

Les interconnexions

La question des interconnexions et du maillage de l'ensemble est également mise en avant. Dans le Val-de-Marne, on se félicite que « **Fontenay** [devienne] un **centre exceptionnel de transport** » ; Gilles SAINT GAL, conseiller général du canton de Fontenay-sous-Bois souligne la volonté très forte de faire de Val-de-Fontenay un pôle majeur du Département et de la Région. Fontenay ne souhaite pas choisir entre la réalisation du prolongement du T1 ou d'Orbival, mais veut les deux projets, pour un rééquilibrage de la banlieue Est face à la banlieue Ouest, d'autant que ces projets renforcent l'intérêt du prolongement de la Ligne 1.

Par ailleurs, Dominique VOYNET insiste sur la bonne **articulation nécessaire entre le tramway et les lignes de bus**.

La **nécessaire interconnexion place Carnot** entre le tramway **T1** et la **ligne 11** prolongée revient souvent dans les préoccupations des participants.

- **L'enjeu urbain et économique**

Autre enjeu évoqué, la dimension urbaine et économique du projet : le tramway est considéré comme un **outil d'urbanisme**. Le tramway a un effet moteur pour l'urbanisation ou la requalification mais aussi pour l'économie locale : le tramway « **restructure la ville** » et constitue un « *plus en termes de fréquentation, d'urbanisation et même d'emploi* », il est « *structurant pour l'économie du territoire* » et représente, en outre une occasion pour « *redynamiser l'activité commerciale déclinante du centre ville* » de Noisy-le-Sec. Le tramway est décrit comme une « **chance** », et serait l'occasion de faire du projet de prolongement T1 « **une vitrine nationale** ». Plus généralement, concernant le cadre de vie, le tramway est censé apporter de la « **gaîté** ».

Le maire de Noisy-le-Sec rappelle que ce projet de prolongement du tramway est relié aux objectifs qu'elle a pour le **projet de ville de Noisy-le-Sec**, à savoir, l'attractivité économique, l'amélioration de la qualité de vie et le renforcement de la cohésion sociale (...) elle souligne que le tramway est un **pilier du projet urbain**.

A l'inverse, certains font référence à un professeur de géographie qui expliquerait qu'« *on n'a pas besoin de tramway pour faire de l'urbanisme* ». Le lien créé par le tramway entre les communes de banlieue peut être craint dans la mesure où certains le considèrent vecteur de « **délinquance** » et d'« **insécurité** ».

Plus précisément, trois types d'enjeux urbains sont distingués selon que le tramway dessert des quartiers isolés, des quartiers peu habités ou des quartiers déjà urbanisés.

Desservir des quartiers isolés

Les quartiers isolés identifiés et dont la desserte sera permise par le T1 sont :

- à Noisy-le-Sec : les quartiers ouest « dépourvus de commodités de transport », « désenclaver la gare » et « désenclaver le « Petit-Noisy » et le re-souder à la ville » grâce à la requalification de la gare.
- Le secteur de Romainville, au sud de l'A3, isolé du centre-ville,
- le Haut Montreuil,
- le secteur à l'est du Val de Fontenay « entité isolée du reste de la ville »

Cette desserte permettrait ainsi de développer ces quartiers en les reliant aux bassins d'emploi et aux pôles urbains importants.

Desservir de nouveaux quartiers

Le fait de desservir de nouveaux quartiers à aménager peut permettre d'accompagner la « **politique du logement** ». En outre, Dominique VOYNET affirme sa volonté de créer 4000 nouveaux logements à Montreuil.

L'on évoque en particulier la desserte de l'ouest de Noisy-le-Sec dans le cadre de l'une des variantes de tracé ; cette desserte permettrait de « *créer dans cette zone isolée un nouveau quartier* » et ainsi « *d'étendre le centre ville* » ou de le « *décentrer* » et de permettre un « *développement dynamique et motivant* » ; il favoriserait l'« *extension de la ville et l'installation d'entreprises* ».

Requalifier l'existant

La maire de Romainville met en avant l'**enjeu de requalification urbaine**, à l'échelle de la ville comme du département.

Pour le passage dans le centre-ville de Noisy-le-Sec, la requalification est envisagée en termes positifs comme négatifs.

- *Aspect positif/impact positif sur l'ambiance et les commerces*

La réhabilitation de la rue Jean Jaurès est jugée « *indispensable* », et c'est en cela que le tramway constitue un « *plus* ». Cela permettrait de « *créer un **centre ville calme, agréable** [où] on aura plus envie d'y faire ses courses* », « *la vie du centre ville* » et de ses commerçants avec de nouvelles « *terrasses* » étant ainsi dynamisée et bénéficiant d'un « *vrai style moderne* ».

Le réaménagement permettrait aussi de **réduire la place des voitures**, alors que la rue Jean Jaurès « *n'est pas une rue, c'est un parking* ».

- *Aspect négatif/ impact sur les commerces*

A l'inverse, certains perçoivent l'arrivée du tramway comme l'élément qui « *achèvera le déclin économique* » du petit commerce de la rue Jean Jaurès et détruira le caractère « **petit village** » de la cité, souvent mis en avant par ses habitants. Ils s'appuient sur le fait que pas une rue donnant sur le tracé existant du tramway T1 **n'a connu un regain de dynamisme commercial** et remettent ainsi en question la capacité du tramway à dynamiser le commerce.



Pour leurs parts, le STIF, les maîtres d'ouvrage, et les prestataires ont rappelé :

- les conclusions (en annexes au dossier de concertation) des expertises menées en 2007/08 pour objectiver ces thèmes de l'enjeu urbain et du dynamisme commercial ; avec notamment une estimation chiffrée de l'évolution probable du chiffre d'affaire global selon les 3 hypothèses de tracé sur Noisy-le-Sec,
- que le projet de tramway permettra, à Romainville et à Montreuil, de libérer plus de 6ha pour mener des projets d'urbains dont il assurera la desserte,
- qu'un projet de tramway est aussi un outil de requalification urbaine notamment au travers des aménagements connexes qu'il prend en charge,
- qu'une affectation des modes de transport (tramway, bus) doit être adaptée au besoin de desserte, de manière à constituer un réseau correctement hiérarchisé,

Au regard des **enjeux de transport, d'économie, d'habitat**, on distingue des aspects positifs et négatifs qui permettent d'évaluer/de mesurer l'opportunité du projet de prolongement du tramway T1, de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay. Outre ces enjeux, la question du coût et du financement de ce projet apparaît également primordiale.

2.2. Le coût et le financement du projet et son calendrier

- **Coût global du projet**

Le coût global du projet est critiqué ; certains expriment de l'inquiétude voire du scepticisme quant à la réalisation effective du projet, au vu des **difficultés budgétaires des collectivités** et de la **crise financière mondiale**.

Considérant également la crise du logement en Ile-de-France, d'autres évoquent la **priorité** à donner à la **construction de logements**.

Plusieurs participants donnent la priorité à d'autres projets de transport que le prolongement du T1 : « *si le projet de prolongement du T1 était réalisé ce serait évidemment au détriment d'autres projets et notamment au détriment du prolongement de la ligne 11* ».

Par ailleurs, le coût du projet est jugé excessif relativement **aux autres projets de transports en commun** : « *trois fois supérieurs au coût habituel de ce type de projet* » et l'on considère qu'il serait d' « **un intérêt socio économique désastreux** ».

A l'inverse, Nasseridine FERRADJ, adjoint au maire de Noisy-le-Sec rappelle que le tramway est aussi **vecteur de richesses fiscales**. Il peut attirer des entreprises et donc de la taxe professionnelle, ce qui est à intégrer dans son équilibre global.

- **Répartition du financement**

Des précisions sont demandées sur la **prise en charge du coût des aménagements connexes** et sur la **répartition du financement** du projet.

Concernant la répartition du financement, des inquiétudes sont montrées face au **désengagement de l'Etat** pour le financement des projets, et donc de la charge supplémentaire qui reviendrait aux collectivités.

Certains estiment « *que le T1 n'a pas été jugé comme prioritaire par les rédacteurs du CPER* ». Est évoqué également le « **Plan Mobilisation Transport** » de la région Ile-de-France, d'un montant de 18 milliards d'€ : la source et la disponibilité de ces financements est remise en cause.

Est souvent demandée, la **prudence dans la gestion des fonds publics**.

Concernant la prise en charge du coût des aménagements connexes, le **financement** de la restitution des places de stationnement et de la **construction de nouveaux parkings** est vecteur d'inquiétudes et d'interrogations.

A Noisy-le-Sec, la question du financement de l'entretien, une fois le projet réalisé, inquiète plusieurs habitants.

Egalement facteur d'inquiétude, le **financement de l'aménagement du pôle gare**, qui était indiqué comme prévu dans le cadre du projet de la Tangentielle Nord et qui en est finalement exclu.

Certains relativisent ces inquiétudes en indiquant qu'un projet n'est jamais financé avant d'être défini ; le **financement étant voté par la suite**.

Pour leurs parts, le STIF, les maîtres d'ouvrage, ont rappelé des données chiffrées figurant au dossier de concertation ou dans ses annexes :

- montrant que les 2 projets, prolongement des lignes T1 et M11, inscrits au Contrat de Projets, sont complémentaires en se renforçant mutuellement,
- que ce projet figure dans le « Plan de Mobilisation » élaboré par la Région,
- que le projet de tramway prend à sa charge l'ensemble des aménagements qu'il entraîne (restitution des places de stationnement,...)
- que la requalification du pôle gare de Noisy-le-Sec sera vue avec le projet de tramway, soit du fait de l'impact physique sur le bâtiment-voyageurs pour le tracé ouest, soit pour améliorer le confort des correspondances pour les deux autres tracés.

- **La question de l'équité de traitement entre les territoires**

Un **sentiment d'inégalité de traitement** se dégage d'une part, entre le département de la **Seine-Saint-Denis** et les **autres départements** de la région Ile-de-France concernant le choix du matériel roulant et des infrastructures, et, d'autre part, entre la commune de **Noisy-le-Sec**, présentée par certains comme une victime des principaux impacts négatifs du tramway, tandis que les **autres communes** bénéficieraient d'aménagements privilégiés.

Le maire de Noisy-le-Sec insiste sur le droit du département de la Seine-Saint-Denis à accueillir de **belles infrastructures**, au même titre que ses voisins, et ne supporterait pas « *une nouvelle humiliation* ».

Alors que certains s'étonnent que « *le tram sur pneus, [soit] certainement réservé aux communes riches* », Noisy-le-Sec rappelle son exigence de disposer d'un « **matériel de dernière génération** », exigence partagée par Montreuil, et que le maire de Noisy-le-Sec pose comme « **préalable à la concertation** ».

« *De nombreux Noiséens (...) ont le sentiment qu'on veut leur faire passer en force ce tram au cœur de leur ville pour **satisfaire Romainville et Montreuil*** », que l'on va « *déshabiller Noisy pour habiller Romainville* »; « *on aura fait rentrer le tram au « chausse pied » à Noisy (...) pour remplacer une bretelle d'autoroute* ». Ainsi, pour les opposants aux tracés du centre-ville, le tracé Ouest qui est reconnu plus coûteux représenterait toutefois le « **tracé de l'équité** » considérant que les dépenses engagées dans les autres villes justifieraient cet effort.

- **Le calendrier**

Le **retard pris par le projet est regretté et critiqué**. Certains suggèrent de **démarrer les travaux au plus vite** dans les communes où le tracé ne pose pas de problème, sans attendre la décision concernant Noisy-le-Sec. Ils craignent en effet que les travaux ne commencent, dans le meilleur des cas, qu'en 2015. D'autres se demandent enfin si la **mise en service** du tramway se fera simultanément sur l'ensemble de la ligne.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont rappelé :

- que les études sont conduites sur l'ensemble des communes avec les mêmes principes (traitement de façade à façade, même matériaux...)
- que le changement du matériel de la ligne T2 répondait à l'impossibilité de faire circuler le matériel TFS en unité double ; son affectation, après rénovation et ajout d'équipements de confort, a permis de conserver un parc homogène en le renforçant et en le modernisant pour le prolongement de Bobigny à Noisy-le-Sec,
- que l'anticipation du renouvellement du TFS par du matériel de dernière génération est une hypothèse intéressante qui, bien que plus coûteuse lors du prolongement, permettra, en plus du gain de modernité, de faire certaines économies (matériel homogène, simplification de l'infrastructure à Montreuil ...)
- que les études sont conduites sur l'ensemble de la liaison Noisy-le-Sec – Val de Fontenay pour « rattraper le retard » et pour présenter à l'enquête publique un projet d'ensemble.

2.3. Le tracé envisagé à Noisy-le-Sec

Parmi les choix fondamentaux, la question du tracé à Noisy-le-Sec a été largement débattue. En voici les principaux enseignements issus des débats en distinguant d'une part les avantages de chaque tracé et d'autre part, ses inconvénients.

- **Les deux tracés du centre ville**

Les avis ne distinguent pas systématiquement le tracé Jaurès et le tracé dissocié Jaurès-Michelet. En effet, beaucoup d'avis concernent l'enjeu de requalification urbaine lié au passage du tramway dans un centre ville, au tissu urbain dense et constitué, que ce soit par l'un ou l'autre tracé.

Avantages

Certains estiment que « *c'est dans le centre ville que sont concentrés de nombreux lieux où les Noiséens ont besoin de se rendre [et qu'ainsi,] c'est là que le tramway doit les conduire* ». Ils indiquent également que le tracé desservirait « *un important linéaire commercial* ».

Considérant la gestion des carrefours et des feux tricolores comme peu satisfaisante sur le trajet du bus, certains usagers espèrent que le tramway améliorera cette situation (priorité aux feux).

Inconvénients

Les deux tracés du centre ville sont redoutés car ils pourraient créer une séparation, « *couper le centre de Noisy* », « **partager la ville en deux** » ou entraîner un changement d'ambiance, que Noisy-le-Sec devienne alors une « *ville de transit* », une « **ville de passage** ».

En outre, le centre étant « **géométriquement contraint** », il est craint que l'arrivée du tramway provoque « *un engorgement* », « *une paralysie* », une « *asphyxie* » de la ville dès lors que se déroulerait le « *moindre incident* ».

Les avis les plus alarmistes considèrent ainsi que « *sacrifier le centre historique de Noisy* » conduirait à « *défigurer [la] ville* ». Pour illustrer le devenir du centre, la rue Gallieni au **Petit Noisy** est souvent citée en exemple (le tramway viendrait détruire la ville « *une seconde fois* »), ou même, plus rarement, le **traumatisme** subi par la ville lors de la seconde guerre mondiale, suite aux bombardements. Ce serait faire un choix d'autant plus dommageable que le « *centre ville a été rénové il y a à peine sept ans* ».

Le passage en centre ville présenterait également un problème de sécurité en raison de l'« *affluence des enfants près des établissements scolaires* » et le passage à « *4 mètres des rames du tram* » des « *piétons (poussettes, enfants)* ».



Les bus et le passage du tramway en centre ville

Des riverains s'inquiètent du **devenir du bus 105**. Certains estiment qu'il vaudrait mieux « *renforcer le service existant* » plutôt que de faire passer le tramway par la rue Jean Jaurès. Ils expliquent que les arrêts du bus sont plus rapprochés que ceux du tramway.

D'autres s'interrogent sur le **nouveau tracé du 105** : « *le bus roulera-t-il sur les rails du tramway ?* », « *comment sera assurée la connexion avec la ligne 11 du métro ?* ».

- **Le tracé Jaurès : avantages et inconvénients**

Avantages

La desserte d'un axe central et le transport du plus grand nombre

Le tracé Jaurès est souvent décrit comme le « *plus intéressant* » ; en outre, il « *donne la chance de desservir un axe central et ses équipements, et fournit une aide financière pour revaloriser la ville* » : voici les principaux enjeux perçus de manière positive par les partisans de ce tracé.

D'une part, le fait qu'il soit « *moins coûteux* » « *permettra d'attribuer un budget plus conséquent aux aménagements autour* ».

D'autre part, le tramway desservirait l'axe commercial et un certain nombre d'équipements : « *la Poste, le supermarché, le conservatoire, le théâtre, le marché, la mairie* ». En outre, il desservirait le marché, qui attire des habitants des communes voisines, pour lesquels il serait plus simple, selon certains, de s'y rendre en tramway.

De plus, il serait utile « *au plus grand nombre de voyageurs et [à] la population [qui y aurait] accès facilement* » ; ainsi, « *le tram doit passer en centre ville pour permettre au plus grand nombre d'en profiter* » ; « *il faut penser au plus grand nombre* » ; notamment, il « *correspond le mieux aux besoins et aux attentes des jeunes qui se déplacent (médiathèque ; cinéma ; gare ; commerces)* ».

Enfin, ce tracé aurait ainsi pour vertu de « *'centraliser' l'espace public à partager (théâtre, médiathèque, centre d'art, gare etc.), à vivre ensemble et donc à [se] sentir 'unis' dans un même espace à partager* ».

La redistribution/ requalification de l'espace public

- option piétonisation

Un élément de cette revalorisation particulièrement apprécié concerne la **piétonisation** du centre ville qui permettrait de « *rendre la rue aux piétons* », **diminuer la place accordée à « la voiture qui envahit tous nos espaces** », « *qui encombre la rue* », et permettrait de bénéficier d'un **centre ville « moins bruyant avec le passage d'un tramway qu'avec les voitures** » mais « *permettra [aussi] la réduction des gaz à effet de serre dans cette rue où circulent au quotidien de nombreux enfants en raison de la présence d'écoles, de crèches, et d'équipements publics* » car la circulation des voitures pose un problème de « *santé publique* ».

Cela aurait pour effet également d'« *aider les commerçants* », de « **relancer le commerce de proximité** », étant donné que « **la piétonisation a montré ses atouts pour l'activité commerciale dans d'autres villes** ».



Ce tracé serait l'occasion pour la rue Jaurès « de la rendre plus **chaleureuse** ». L'aménagement d'espaces verts, avec la mise en place d'un « *mail de verdure* » apparaît particulièrement intéressant : « *les plantations des deux côtés du **boulevard Michelet seraient agréables*** ». L'intérêt qu'il y aurait à avoir une approche globale pour les **aménagements autour du tramway** est toutefois souligné, afin de ne pas avoir d'un côté un « *axe vert* », et, de l'autre, des rues laissées sans aménagement particulier.

Des **conditions** sont posées par beaucoup : « *que les **trottoirs soient élargis**, que de vraies pistes cyclables soient aménagées et que les voitures soient détournées et interdites de stationner au moins sur une bonne partie de la rue* ».

A noter : L'option d'une piétonisation autour du tramway fédère 102 avis favorables regroupés dans une pétition intitulée « le tracé Jaurès est une chance pour Noisy » . Remarquant que la vitesse modérée du tramway en centre ville supprime les gênes redoutées et que des « *parkings souterrains modernes libèreraient de la place en surface* » et que « *végétaliser le centre ville l'embellirait* » ; renvoyant sur les grandes surfaces les difficultés « *du petit commerce qui périclité déjà* », cette pétition souligne que « *seule la piétonisation de la rue Jaurès sur 400m permettra vraiment le redémarrage du commerce à Noisy. Un centre-ville plus beau, plus gai, plus attractif, plus agréable, c'est un centre-ville rénové et piétons.* »

option mixité tramway / véhicules L'autre option (mixité tramway et véhicules) est aussi considérée comme intéressante en indiquant que ce tracé « *irrigue bien le **centre ville en usage mixte sans piétonisation partielle*** ». En effet, « *dans le cadre de l'option piétonisation de l'axe Jaurès* », « *la mise en double sens du boulevard Michelet (...) n'apparaît pas pertinente car elle entraîne la suppression de 150 places de stationnement.* »

Considérant que le centre ville est « *géométriquement contraint* », une **solution alternative** pour l'insertion du tramway a été proposée, qui consiste à « *aménager l'espace réservé aux bus selon une **voie unique pour le tramway**, circulant dans les deux sens, comme le tramway à Amsterdam (rue Leidestraat). Cette solution permettrait de **maintenir le plan de circulation actuel rue Jean Jaurès.*** »

Restructuration du réseau de transport

Ce tracé permettrait de redéployer les autres moyens de transport collectif, desservant mieux ainsi les quartiers périphériques. Ainsi certains partisans du tracé Ouest estiment que si l'offre de bus est améliorée dans ce secteur ouest, le tramway pourrait passer en centre ville.

La station Saint-Jean

Certains définissent l'**aménagement de façade à façade** prévu à la station Saint-Jean comme « **pas inesthétique** ». Dans le cadre de ce tracé, la station Jeanne d'Arc est vue comme une **opportunité pour la requalification du parvis de la médiathèque** et pour l'accès au théâtre.

Inconvénients

La largeur de la rue

L'**étroitesse de la rue Jean Jaurès** poserait, selon certains, des problèmes en termes d'occupation de l'espace (stationnement...), de gestion des circulations (automobile, piétonne, cycliste) : « *une rue très encombrée* » qui « *manque de place* » ; on rencontrerait ainsi des « *problèmes de circulation, de stationnement, de livraison, d'accès pour les services d'urgence (ambulances, pompiers, police)* ». Ainsi, « **le partage de la voirie entre les différents modes de transport n'est pas possible** ».



En l'occurrence, la **circulation des vélos**, « difficile à l'heure actuelle ne semble pas améliorée avec l'arrivée du tramway » ; arguant du fait que le Code de la route interdirait la circulation des vélos sur la plate forme du tramway, certains souhaitent leur créer une voie propre, par exemple « au centre de la rue Jaurès ».

L'impact sur les commerces

Le **devenir des commerçants** du centre-ville dans le cadre du tracé Jaurès inquiète de nombreux participants, en faisant référence aux fermetures des commerces de la rue Gallieni sur le parcours actuel du tramway dans le Petit Noisy. Par ailleurs, **l'avenir du marché** pose question, constatant que la circulation (certains sont contraints d'emprunter la voie de bus) et le stationnement des exposants posent déjà problème et ne ferait que s'accroître avec la présence d'un tramway. Pour quelques uns, le tramway entraînerait « *la mort* » du marché.

Les nuisances

Certains craignent que « *les bruits [soient] amplifiés par la faible largeur* » de la voie et que le **paysage** ne soit défiguré (fils électriques, caténaires). La façon dont les **caténaires** seront **fixées aux façades** préoccupe aussi les riverains. Cf. 2.3.4.

L'impact sur la circulation

Le tracé Jaurès entraînera un **report de circulation** (bus et voitures à double-sens) vers le boulevard Michelet. Certains craignent une augmentation de la pollution sur cet axe, un « *report des nuisances* » et le risque « *d'embouteillages monstres* ». Les intersections sont également pointées du doigt. Le tramway y ferait ralentir la circulation et les phénomènes de congestion s'amplifieraient.

La station Saint-Jean

C'est à la hauteur de la station Saint Jean (là où les tramways marqueraient l'arrêt) que les riverains mettent l'accent sur les **nuisances sonores**, le **manque d'espace** en largeur et **l'impact visuel** des fils et des poteaux installés pour le tramway.

- **Le tracé Jaurès-Michelet : avantages et inconvénients**

Avantages

Un rayonnement important

- *La desserte de deux axes*

Les défenseurs de ce tracé estiment qu'il est plus avantageux pour la ville du fait de son **étendue** et, par conséquent, de son **rayonnement**. Ils estiment que le tracé dissocié permettra une circulation piétonne et automobile sur **deux axes** qui seront **requaifiés, et non sur un seul** comme c'est le cas dans l'option du tracé Jaurès.

Ce tracé permettra « *au plus près la desserte des administrations, sites culturels et commerces* » ; il « *desservira des quartiers d'habitation et aussi le centre de Noisy avec ses commerces et les Services Administratifs* » ; il permet de « *se rapprocher un peu des quartiers est (Londeau, Boissière)* » et la « *desserte des commerces les rapprochant ainsi de la population et permettrait également de rapprocher le Londeau du cœur de ville* ». Des habitants de la Boissière indiquent que leur préférence revient au tracé dissocié.



- *Une jonction rapide au pôle gare*
« Il apporterait également plus de **rapidité** aux riverains pour **rejoindre la gare** que le bus 105 ».

- *Une desserte fine*
Gilles GARNIER souligne que le tracé dissocié présenterait notamment un intérêt pour le **cabotage**, les premiers concernés étant les personnes avec poussettes, les collégiens, les personnes âgées.

Un compromis entre développement et préservation du centre ville

Le tracé dissocié permet d'être « au service d'un plus grand nombre de quartiers **sans fragiliser le centre ville** » (avis). Il permet à la fois de « **desservir le plus d'habitants** » et de « **préserv**er le cœur de ville ». « **Préserver le centre-ville, sauvegarder les commerces tout en prolongeant la ligne de tramway** ». Cette option permet aux piétons, aux deux-roues, aux voitures et au tramway de « **partager l'espace de la rue Jean-Jaurès tout en maintenant des places de parking** ». Ce tracé représente donc de « **multiples possibilités d'accès aux commerces et aux services du centre ville** ».

De fait, le « **projet initial (...) Jaurès Michelet est de loin le meilleur** », comme « **le plus judicieux** ».

Une diminution des nuisances

Le fait qu'il permettrait de « **ralentir la circulation sur le boulevard Michelet** » apparaît également comme un avantage.

Certains indiquent également que le **marché** a une zone d'influence très large, avec par conséquent des nuisances liées à la circulation d'autant plus étendues, soulignent que l'arrivée du tramway réduirait ces nuisances en offrant une alternative à l'usage de la voiture particulière.

Une insertion facile

Etant donné que ce tracé correspond au **trajet du bus 105**, des participants estiment qu'il « **s'intégrera facilement à l'existant** » et entraînera « **peu de bouleversements dans le cadre de la traversée de la rue Jean Jaurès** ».

Station Jeanne d'Arc

Certains se félicitent de l'emplacement de la station Jeanne d'Arc, plus proche des commerces et du marché.

Inconvénients

Certains s'interrogent toutefois sur l'intérêt du tracé dissocié, qui **reprend en grande partie le tracé Jaurès**. Le fait qu'il apparaisse comme un compromis est aussi présenté comme peu propice à développer un grand projet fondé sur de vrais choix.

Si d'un côté on juge que ce tracé rapproche les quartiers périphériques Est de la ville, on estime de l'autre qu'une desserte directe de ces quartiers serait plus efficace. Ainsi, le passage du tramway dans le boulevard Michelet ne serait pas utile, tandis que **d'autres quartiers**, tels que le Londeau, auraient besoin d'une meilleure desserte en transports en commun.

Desserte en sens unique

Le principe même du tracé dissocié, avec une « **desserte en sens unique** » n'apparaît pas intéressant.

Le stationnement

Le fait que ce tracé entraîne la suppression de « 110 places de stationnements » provoque le mécontentement, notamment des riverains du Boulevard Michelet dont certains doutent des possibilités de restitution. D'une manière générale, l'implantation latérale du tramway boulevard Michelet suscite des interrogations concernant les possibilités de stationnement et de déménagement. Certains demandent si des réserves foncières sont prévues pour restituer le stationnement.

La circulation

Le quai de la station de tramway **boulevard de la République** pourrait poser des problèmes de circulation et de partage de la voirie selon des participants. Ils s'inquiètent notamment des **reports de circulation** sur la rue Bir-Hakeim et des risques de **congestion** du trafic. Plusieurs regrettent enfin qu'il n'y ait **pas d'espace dédié aux cyclistes**.

Les commerces

Il est souligné que ce tracé, s'il est économique pour la maîtrise d'ouvrage pourrait représenter un coût important pour les commerçants. Une baisse de fréquentation est crainte, liée aux difficultés d'accessibilité pour les clients motorisés ainsi que des problèmes de livraison. Boulevard de la République, les habitants s'inquiètent de l'**accès** aux commerces, alors que le trottoir est déjà très étroit.

Les nuisances

La question des **nuisances** pour les riverains est fortement soulignée, en particulier dans le boulevard Michelet.

L'ampleur des **nuisances** liées aux **travaux** est évoquée, le tracé concernant deux rues, « avec des zones de chantier beaucoup plus étendues (Brément et République) ».

Les **risques de nuisances sonores** et **vibratoires** du tramway inquiètent les deux **centres de santé** existant dans la rue Brément.

Dans la rue Jaurès, la façon dont les caténaires seront **fixées aux façades** fait l'objet de nombreuses interrogations.

Enfin certains soulignent le risque de **perte de valeur des biens immobiliers** suite à l'arrivée d'un tramway, et ils précisent ainsi que plusieurs habitants ont déménagé suite à l'annonce du projet de prolongement du T1.

Points spécifiques d'insertion

- Rue Jean Jaurès

La solidité de la **plateforme de bus** actuelle rue Jean Jaurès n'est pas jugée adaptée à la circulation d'un tramway. Des précisions sont demandées à propos de la **largeur des trottoirs** suite à l'arrivée du tramway rue Jean Jaurès. Quelques participants se demandent si l'insertion du tramway implique d'**enlever l'éclairage public** actuel alors que ce dernier est neuf.



- *Station Jeanne d'Arc*

La dangerosité de l'emplacement de la **station Jeanne d'Arc** a été dénoncée par certains, car il obligerait les usagers à traverser la rue Vaillant-Couturier pour se rendre à la mairie, d'autres notent au contraire avec intérêt la plus grande proximité avec le marché et le sud de la rue Jaurès. L'attention est attirée sur le volume important de voyageurs qui circulent sur ce secteur, qui se croisent, se doublent, et traversent la chaussée.

- *Rue de Brément et bd Michelet*

Quelques inquiétudes se font entendre au sujet du **devenir du terre-plein végétalisé rue de Brément**, avec l'insertion axiale du tramway. Certains s'étonnent aussi de la **distance entre les stations Jeanne d'Arc et Brément-Michelet**. Enfin, le projet de densification présenté dans le cadre de l'étude Saunier&Associés³, qui renvoie à la construction de logements, dans les îlots vierges du boulevard Michelet, inquiète les riverains. Ces derniers plaident en effet pour la préservation de la qualité du cadre de vie sur cet axe, du fait notamment, de sa faible densité,

- *boulevard Michelet*

Certains riverains ont émis, lors que la visite du tracé, des doutes sur la faisabilité de l'aménagement envisagé sur ce boulevard, les cotes mentionnées dans le dossier étant incompatibles avec la largeur du boulevard

- **Le tracé Ouest : avantages et inconvénients**

Avantages

La desserte d'une zone d'emplois

Ce tracé permettrait non seulement d'« **étendre le centre ville** » mais également de **desservir une zone d'activité inaccessible** en transports en commun. Ainsi, le tramway desservirait « *les zones d'emplois* » qui représentent selon certains « *un bassin d'emploi très important* ». Il faciliterait les déplacements des employés de la zone d'activités, une personne témoignant qu'aucun moyen de transport n'est disponible et que les seules alternatives sont la voiture individuelle ou la marche. Il desservirait « *les zones d'activités le Terminal et les Groux* ». Des participants expliquent que « *la zone d'activités pourra se développer en apportant des emplois et de la taxe pour la commune* ».

Certains partisans du tracé Ouest estiment néanmoins que si l'offre de bus est améliorée dans ce secteur ouest, le tramway pourrait passer en centre ville.

La desserte d'équipements

Ce tracé desservira « *les équipements culturels et de loisirs* », notamment « *le centre des impôts intercommunal, la base de loisirs* ». Ce tracé présente également pour certains l'avantage de **requalifier « le triangle »** en face de la future Base de plein air et de loisirs (BPAL). Une des entrées de la base de loisirs se trouvera à l'angle de la rue Vaillant-Couturier et de l'avenue du Parc, le tracé Ouest se situe par conséquent au plus près de cette future entrée. Par ailleurs ce tracé permettra de desservir le Centre des hypothèques et du cadastre à vocation intercommunale et donc générateur de flux. Certains rappellent enfin que l'Ouest de Noisy-le-Sec abrite le gymnase de Coubertin.

³ Etude annexée au dossier de concertation et disponible sur le site www.t1est.fr



La préservation du centre ville et un aménagement de qualité à l'Ouest

Un avantage fortement mis en avant pour ce tracé est qu'il permet **d'éviter le centre ville** et qu'il est le « *moins destructeur* », « *il ne couperait pas la ville en deux* », il cause le « *moins de perturbations* » et « *épargne la ville* » tout en circulant à 400 mètres de la place Jeanne d'Arc, du centre ville. Ainsi, certains **avis, opposés au tramway** à Noisy-le-Sec, **se prononcent de préférence pour le tracé Ouest**, qui constituerait en quelque sorte **un moindre mal**.

Plus, « *il permettrait un aménagement harmonisé, avec la création de trottoirs plus larges et la mise en place de circulations douces* » - « *donner un peu plus de dynamisme et de vie à une partie de Noisy complètement sinistre, voire sinistrée* », il serait ainsi « *le seul à permettre la circulation* », autrement dit, à ne **pas modifier le plan de circulation** actuel au centre de la ville.

Une vitesse performante

Outre l'impact sur le développement urbain et les aménagements, il est considéré par ses défenseurs comme le tracé le « **plus performant** » (vitesse accélérée pour la desserte de Romainville).

Une insertion facilitée car anticipée

Au niveau de la rue Lamartine certains précisent que le seul problème de passage se situe à hauteur de l'entreprise Tassos, certaines questions techniques ayant été réglées par la précédente municipalité. De même, à hauteur de la rue Léo Lagrange, la salle communale en construction a été prévue avec un retrait de 2 mètres pour laisser passer le tramway.

L'aménagement connexe du pôle gare

Enfin, le projet de réaménagement du pôle gare proposé par l'agence AREP dans l'hypothèse du tracé Ouest, et présenté en groupe de travail, est jugé plus intéressant, bien qu'à ce stade, aucune concertation n'ait eu lieu sur ce pôle. La couverture partielle des voies et la création d'une esplanade devant la gare sont les éléments les plus convaincants pour aboutir à plus de création de commerces et bureaux autour de la gare et au désenclavement du Petit-Noisy. Ainsi, « *seul le tracé Ouest, avec l'envergure du **déplacement de la Gare au-dessus des voies** et la réhabilitation de toute cette zone très affectée par l'évolution des infrastructures, permettrait de **développer notre Ville et de la rendre attractive (...)** et digne du 21 e siècle.* ».

Inconvénients

Le coût

L'argument du **coût** est avancé, ce tracé est « *le plus cher* », il « *coûte 40 millions d'euros de plus* » et concerne peu d'usagers « *le moins de monde* », à la fois parce qu'il est « *trop décentré* » et qu'il serait sous utilisé les soirs et week-ends, en l'absence des usagers-employés. Certains concluent de manière ferme que c'est « *une aberration* ». Un participant juge que c'est « *le prix du respect des citoyens* ».



L'accessibilité et la desserte

D'autres indiquent que l'**éloignement** de ce tracé **par rapport au centre ville** nécessiterait de prendre un bus pour accéder au tramway.

La **pertinence de la desserte d'une zone industrielle** est également remise en cause. Les salariés de la zone d'activités du tramway sont considérés comme davantage **captifs de la voiture**. On craint par ailleurs que ce tracé ne profite qu'aux **quartiers Est de Romainville** et serve seulement à faire le lien entre le terminus actuel du T1 en gare de Noisy-le-Sec et Romainville allant jusqu'à indiquer que le tracé du tramway « par la zone d'activités, c'est de la confiscation ».

Certains proposent une desserte routière et par **bus** (ou navette) pour les zones d'activités, qui **serait plus appropriée** selon eux, d'autant que, si le tracé du centre ville était choisi et une fois le métro prolongé et connecté à la place Carnot, le **bus 105** pourrait desservir la zone industrielle. Ils rappellent également que le projet de BPAL, décrit plus haut comme une opportunité de desserte, ne serait complètement achevé qu'en 2025.

Le développement urbain

L'évitement du centre ville apparaît comme un inconvénient aux détracteurs du tracé Ouest : il s'agit d'« un **tracé de transit et de contournement** » qui « *n'a pas d'autre justification que de faire supporter par la périphérie de Noisy ce dont certains ne veulent pas* » ; le « *passage par [les terrains de] RFF ne présente pas un grand intérêt urbanistique* ». Ce tracé s'apparente ainsi à une « **traversée du désert le long des voies ferrées** ». Le fait qu'il concerne les quartiers Ouest « **exclut tout l'Est de la commune** ».

Néanmoins l'**impact sur les commerces du centre ville inquiète** les habitants, car si le tracé entraîne un « *glissement de l'attractivité de la ville vers l'Ouest* » ; « *que deviennent les commerces du centre-ville?* » ; « *Que deviendrait alors le cœur actuel de la ville ? Que deviendraient ses commerces ?* », « *s'agit-il de créer un 2^{ème} centre-ville ou de délaisser le 1^{er} ?* ».

Par ailleurs, l'hypothèse même de créer un **nouveau quartier est remis en cause** : « *où sont les terrains qui permettraient de construire de nouveaux équipements, de nouveaux logements ?* », les « *constructions nouvelles dans ce secteur ne peuvent se faire que sur une ou deux parcelles les réserves foncières étant très limitées* ».

La contrainte des accès poids lourds

Certains estiment que le passage du tramway à l'Ouest « *n'a pas de sens dans une zone d'entrepôts approvisionnés par des 38 tonnes* », cela « *générerait fortement le passage des nombreux camions et semi-remorque desservant la zone* » et générerait des « *contraintes importantes pour l'accès des poids lourds* ».

Insertion

En termes d'insertion, ce tracé « *repoussant les murs de 6 mètres* » « *engendre plus d'expropriations* » et pose des difficultés techniques importantes au niveau du mur de soutènement rue du Parc. Concernant la nécessité de reculer les **murs de soutènement** de plusieurs mètres, certains s'inquiètent pour l'assise des maisons situées en surplomb. Par ailleurs les terrains gypseux ne constituent pas une assise suffisante pour le tramway selon quelques participants.



- **Tronçon commun aux 3 tracés, du Carrefour de la Vierge à la place Carnot**

Le carrefour de la Vierge Le carrefour de la Vierge est considéré comme « **un point noir pour la circulation** », quel que soit le trajet choisi. On craint que les aménagements liés au passage du tramway ne défigurent ce carrefour et abîment la statue de la Vierge qui s'y trouve. Les **expropriations** à cet endroit inquiètent. La fragilité du sous-sol au niveau du carrefour de la Vierge (« **un gruyère** ») est soulignée. Ainsi, d'après une étude du Bureau de recherches géologiques et minières, BRGM, Noisy-le-Sec présenterait des aléas moyens de retrait/gonflement du sol argileux. On alerte aussi sur le fait « *qu'il y a déjà eu des affaissements de terrain : Rue A. France, Piscine du Stade Huvier, Rue d'Arsonval* ».

Rue Anatole France

Le tramway s'insère sur une **pente importante** le long de laquelle aucun arrêt intermédiaire n'est prévu. Par conséquent l'accès au tramway pour les **personnes à mobilité réduite** sera réduit par rapport à l'accès actuel au bus 105, et les riverains suggèrent la création d'une **station supplémentaire** à cet endroit. Des exemples de tramway qui présentent la même problématique d'insertion, en pente, avec mixité des usages de la voirie ont été demandés. Certains s'interrogent enfin sur la compatibilité du passage du tramway avec des **conditions hivernales** type neige et verglas.

La **difficile insertion des cyclistes** sur cette portion est souvent dénoncée. L'aménagement prévu ne permet pas aux véhicules de doubler les cyclistes en respectant les distances réglementaires (1 mètre en ville), cette portion risquant alors d'être très pénible pour les cyclistes, à l'image de ce qui a été réalisé avenue Gallieni.

La **cohabitation véhicules/tramway** est jugée très délicate à cet endroit, alors qu'on se trouve dans « **une bonne côte** ». La question de l'**accès aux parkings** pour les habitants de ce secteur est évoquée; ces derniers stationnent sur les trottoirs car l'accès à leur parking, en raison de la forte pente liée au talus, est difficile. La création **sur les réserves foncières du Conseil Général de poches de stationnements**, principalement pour les riverains, en construisant si nécessaire des murs à l'emplacement des talus, est proposée pour éviter de laisser des dents creuses le long du tramway (comme sur l'avenue Gallieni).

Certains considèrent qu'il n'est « *pas raisonnable* », voire qu'il est même « **inconcevable de supprimer le sens montant de circulation sur la rue Anatole France** ». Les **reports de circulation** provoqueraient alors des embouteillages conséquents sur les voies secondaires (notamment la rue Emile Zola). Ainsi, un tramway en position axiale est proposé comme une solution efficace, avec des voies montantes et descendantes pour les automobiles de part et d'autre.



- **Tracés alternatifs**

Tracé Ouest bis (via l'Avenue de Verdun, la rue E. Durin et l'avenue de Bobigny)

Quelques uns regrettent que le **tracé Ouest bis** ait été « rangé dans les tiroirs » car il permettrait selon eux : « d'irriguer à la fois la zone d'activité, le théâtre des Bergeries, le futur conservatoire et de **faciliter l'accès à la gare des habitants de Romainville et du sud de Noisy** ». En outre, ce tracé permettrait de « **drainer davantage de monde et de desservir les riverains de la rue Jean Jaurès** ». A ce propos, il est rappelé que la zone de la rue de Verdun draine actuellement des flux importants, en raison de la présence d'une école maternelle, d'un gymnase et de la ZAC Pierre Sémart qui accueillera à l'avenir une crèche et des logements. Certains indiquent qu' « **un tracé dissocié Ouest serait plus judicieux en remontant de Bobigny vers la zone d'activités et la base de loisirs et en remontant place Carnot. La descente s'effectuerait par la rue A. France et la rue Jean Jaurès en contresens dans le site propre du bus car ce sont les Romainvillois et les Noiséens du sud qui ont besoin de descendre vers la gare RER.** ».

D'autres proposent également « **un tracé Michelet aller/retour** » qui permettrait de « **désengorger la rue Jean Jaurès et faciliterait la desserte du collège Prévert** ».

A une échelle plus large, un « **tracé Saint Denis/Bobigny/pont de la Folie/rue du parc (Anatole France)** » est suggéré.

Pour leurs parts, sur la question des tracés envisagés à Noisy-le-Sec, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les arguments qui ont prévalu au choix des 3 tracés proposés (trafic, insertion...)
- les dispositions d'insertion (figurant dans le dossier et dans ses annexes), en apportant l'ensemble des précisions nécessaires, notamment sur les aménagements, la répartition des espaces, les ouvrages d'art, les impacts du projet, les mesures visant à limiter ou à supprimer les impacts négatifs,
- les résultats des analyses géotechniques, et les mesures envisagées notamment au niveau du tronç commun aux 3 tracés,
- qu'un erratum a été inséré dans le dossier de concertation pour corriger une retranscription erronée des largeurs dans l'aménagement du boulevard Michelet qui ne correspondaient pas aux études réalisées pour le tracé dissocié,
- que l'étude urbaine visait notamment à illustrer le potentiel des différents secteurs concernés par les variantes de tracé du tramway sur la base d'un diagnostic et d'hypothèses qui ne doivent pas être prises pour des projets précis, sauf en cas de permis de construire déjà accordés ou en cours d'instruction,
- que les expertises menées sur l'évolution du quartier du Petit-Noisy font apparaître d'autres causes que le passage du tramway (fragilité antérieure au tramway, absence supérette- cf groupe de travail « ville et tramway »),
- que les études sur l'impact des tracés en centre ville (en annexe au dossier), après avoir diagnostiqué les contraintes, proposent des solutions dont certaines sont considérées par les experts comme favorables.
- le maintien, par un itinéraire adapté pour éviter de trop doubler le tramway, de la ligne 105 pour permettre le rabattement sur la ligne 11 du métro, et ce jusqu'au prolongement de cette ligne 11 à Place Carnot, prolongement qui assurera alors la connexion avec le tramway.

3. L'offre de transport

Ceux qui reconnaissent l'opportunité du projet s'interrogent sur les **améliorations** qui doivent être apportées par le tramway (desserte, confort, régularité...) par rapport aux autres modes de transport existants sur le territoire mais aussi sur les **exigences** (stationnement) **à avoir** ainsi que les **innovations** (matériel roulant, alimentation, traitement des nuisances) qui peuvent être mises en place sur ce prolongement en particulier.

3.1. La desserte

- **La régularité**

Le fait que le tramway ait la priorité sur les autres modes de circulation est apprécié, « *la régularité est ainsi mieux assurée, et les fréquences de passage annoncées représentent un progrès considérable comparées à celles des transports effectuant actuellement le même parcours.* », mais certains craignent qu'il y ait des problèmes de ponctualité.

- **Les lieux clés à desservir**

La desserte du lycée de Noisy-le-Sec est jugée importante, notamment pour les étudiants Romainvillois. La desserte de **l'hôpital intercommunal de Montreuil**, éloignée du tracé projeté, est néanmoins jugée primordiale, notamment pour les Fontenaisiens des quartiers V. Hugo, Plateau, Michelet.

Certains s'interrogent sur le fait que **Rosny-sous-Bois** soit **excentré** par rapport au tracé.

- **L'emplacement des stations**

Le fait que, dans le cadre des tracés traversant le centre ville de Noisy-le-Sec, le tramway comprenne près de « *trois arrêts de moins que le bus 105* » est fortement critiqué. De même, certains s'étonnent que, sur l'ensemble du tracé, les stations soient très éloignées.

- **L'accessibilité PMR**

Le tramway est reconnu comme « *le seul mode de transport accessible à tous* » ; il « *représente un grand intérêt pour le déplacement des personnes handicapées* » ; le tramway « *est prévu accessible contrairement au bus 105* ».

Rue Anatole France, mais aussi rue du Parc à Noisy-le-Sec, quelques inquiétudes se font entendre concernant l'accessibilité du tramway pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées. En effet, les distances entre les stations du tramway étant plus longues que les **distances existantes entre les stations du bus 105**, les personnes à mobilité réduite seront contraintes de marcher plus longtemps pour rejoindre un arrêt.

- **Les tarifs**

Certains participants indiquent qu'un « **tram doit être accessible à tous** » ; et plus généralement « *une tarification unique entre tous les réseaux sur le territoire d'Ile-de-France ; qu'il s'agisse du métro, des Bus, des RER, du Tram, du TVM etc.* ».

3.2. Le matériel roulant

- **Le renouvellement du matériel roulant**

Un consensus se fait autour de l'exigence d'un « **renouvellement complet du matériel** » ou la « *mise en place anticipée des nouvelles rames* ».

A Noisy-le-Sec afin de diminuer les impacts pour les riverains, à Montreuil également pour la même préoccupation mais aussi pour éviter la solution proposée « *aux problèmes de pentes dans le secteur des Ruffins, qui couperait le quartier en deux* ».

- **Un matériel esthétique et silencieux**

Le matériel doit être « *moderne, récent, confortable, sécurisant* », symbole « *du XXIème siècle* ».

Les nuisances sonores et vibratiles générées par le tramway existant sont critiquées. Pour certains qui considèrent le tramway comme inadapté à la rue Jaurès, il l'est d'autant plus si le matériel roulant, jugé obsolète, est renouvelé seulement en 2022. A Romainville, sur des secteurs comme le boulevard Barbusse, la présence d'un banc de silex est signalée comme pouvant conditionner le choix du matériel roulant, sa prise en compte pouvant être plus délicate pour un tramway.

Ainsi, un matériel « *moins bruyant* », le « **moins bruyant possible** » est demandé ; certains souhaitent « *un tramway sur pneu [qui] serait sans doute moins bruyant* » ou « *un tramway sur pneu dernière génération* ». Ceci impliquerait une « *rupture de charge à la gare de Noisy* » mais ses partisans s'étonnent que l'on s'y oppose « *alors que dans le futur, elle constituera un pôle multimodal autrement plus important que le Mur[Murs] à péches, et que cette importance justifiera l'implantation d'un double terminus* » ; ils critique le fait de « *s'opposer à des rames sur pneus alors que le Président du Conseil général du Val de Marne a fait valider un tramway sur pneus pour la liaison Châtillon – Viroflay (...), et que le Député-maire de Sarcelles a également fait valider une solution sur pneus pour la future liaison longue de 6.6 km, gare de St Denis – Sarcelles ?* ». Certains rappellent cependant que la voie fait autant de bruit sinon plus que le matériel roulant. La conception de la plate forme du tramway et son entretien conditionnant également le degré de nuisances sonores.

En somme, un **matériel de dernière génération** est demandé ; « *un matériel roulant performant et de qualité* », « *quelque chose d'ambitieux et moderne* », « *pour être à la pointe du progrès* ». L'argument du moindre coût est avancé pour le tracé Jaurès à Noisy-le-Sec, qui permettra de « *financer le matériel le plus performant, moderne* ».

Il est proposé à la maîtrise d'ouvrage de lancer un appel d'offres avec un cahier des charges qui prend en compte ces attentes et propose pour disposer de matériel innovant, de favoriser la concurrence entre les constructeurs pour plus d'innovation.

Enfin, les participants ont souligné à plusieurs reprises la nécessaire qualité de l'entretien, à la fois de l'infrastructure et du matériel : il est ainsi demandé que la « *future maintenance du matériel soit de la plus haute qualité* ».

Le tramway T2 ou encore le T3 sont souvent cités en modèle.

3.3. L'alimentation électrique

L'intérêt de la **LAC monofilaire** est mis en avant ou simplement la solution qui implique « **le moins de fils possibles** ». Craignant de voir une « *toile d'araignée de fils électriques* » certains estiment que « *si les lignes aériennes d'alimentation électrique peuvent être supprimées, elles doivent l'être* ». Il est selon eux « *intolérable d'accrocher les filaires sur les immeubles longeant le tramway* », car ces immeubles sont des propriétés privées.

Pour d'autres, les « *pilliers tenant les caténaies défigurent la ville* ». Aussi, il est suggéré que les supports d'alimentation, les caténaies actuels, soient mieux intégrés au mobilier urbain.

Boulevard Michelet et rue Jean Jaurès, les lignes accrochées en façades d'immeuble inquiètent et font préférer la mise en place d'un **système d'alimentation par le sol (APS)**. Il est proposé que les « **nouvelles rames [puissent] accueillir l'APS** ». Ceci est posé en condition à la réalisation du tracé Jaurès par quelques uns. Toutefois certains indiquent aussi que l'alimentation par le sol est intéressante et sa fiabilité améliorée ces dernières années, mais qu'elle est **plus onéreuse**.

Pour leurs parts, sur la question des stations, de l'accessibilité, du matériel roulant, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les arguments relatifs au tracé général proposé (enjeux de maillage, de desserte, de désenclavement et de requalification urbaine),
- les arguments (continuité des parcours, conditions d'insertion...) qui ont fondé le choix d'assurer cette liaison par un prolongement de la ligne T1 équipé de matériel à roulement sur fer,
- que la question des distances entre stations à Noisy-le-Sec serait réexaminée en fonction des caractéristiques du matériel roulant, du maillage viarie et des possibilités d'implanter les stations,
- que le renouvellement anticipé est une option intéressante qui, au prix d'un investissement supplémentaire au moment du prolongement, devrait permettre de simplifier l'infrastructure à Montreuil et la gestion du matériel roulant (homogénéité du parc)
- les progrès faits dans l'insertion du système d'alimentation et les enjeux (financiers, qualité d'exploitation) inhérents aux différents systèmes innovants.

4. L'insertion du tramway et les aménagements connexes

4.1. Le traitement des nuisances

- **Les nuisances sonores et vibratiles**

La **fréquence** de passage du tramway, de 4 minutes en heures de pointes, ainsi que l'**amplitude horaire** sont perçues comme potentiellement porteuses de nuisances. Certains estiment ainsi que la création d'une **dalle anti-vibratile** a plus d'importance que l'esthétique du tramway et souhaitent connaître les modalités de la mise en place de cette dalle, son coût et s'il est compris dans le coût du projet estimé et présenté à l'heure actuelle. L'éventuelle « *pose de systèmes antivibratoires susceptibles de faire supporter le passage quasiment constant des rames à proximité des riverains de 5h à 1h 30* » est proposée. Beaucoup indiquent qu'il faut « *supprimer les **bruits solidiens** [et] prévoir l'insonorisation des habitations riveraines* ». Dans la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec, « *des immeubles construits dans les années 1945 sont très sensibles aux vibrations car les sols sont truffés de trous non comblés de la Seconde Guerre* »; certains estiment que l'argent du projet doit être utilisé « *pour réaliser des insonorisations parfaites* ». Ainsi, il est demandé que dans la rue Jean Jaurès et dans le boulevard Michelet en particulier, les immeubles bénéficient de **protections phoniques en façade**. Enfin, les riverains de la rue de Brément et du boulevard Michelet craignent une **inégalité de traitement des nuisances sonores** par rapport à la rue Jean Jaurès. Plus particulièrement, il est craint que, rue de Brément, les **vibrations du tramway** perturbent le matériel médical des centres de santé. Une **estimation des nuisances sonores et vibratiles** est demandée.

- **Le traitement de la plate-forme**

Certains estiment que l'**engazonnement** de la plate forme du tramway est une solution intéressante pour diminuer l'impact visuel de ce transport en surface voire d'en faire un atout : « *l'engazonnement partout où c'est possible* ». Au contraire, d'autres craignent que « *les feuilles [gènent] le passage des rames* » du fait de la « *végétalisation de la voie de tramway* ».

- **Impact sur la valeur des biens immobiliers**

Des habitants du boulevard Michelet à Noisy-le-Sec craignent que les nuisances n'aient un impact sur la **valeur des biens immobiliers** et aimeraient qu'une **compensation** de la perte de valeur soit envisagée par le STIF.

- **Travaux et entretien**

Les travaux mais aussi l'entretien (« *l'entretien de ce matériel la nuit* ») font l'objet d'inquiétudes. Il est cependant indiqué qu'« *une rame fera d'autant moins de bruit que son passage en maintenance sera fréquent* ».



Concernant les travaux, la crainte de **fissure des pavillons**, amènent certains riverains à s'interroger sur le mode d'indemnisations. L'aménagement des accès aux commerces, et aux parkings durant les travaux est exigé. La Chambre de commerces et d'industrie de Paris Seine-Saint-Denis souligne qu' « *avant les travaux(...) les commerces et les activités de proximité (...) ont besoin d'une information précise et continue sur les évolutions du projet d'extension et son calendrier* » ; elle indique notamment que « *les dirigeants d'entreprise doivent être sensibilisés à l'impact des futurs travaux sur leur propre activité. Il faut (...) les inciter à développer une comptabilité adaptée* » ; enfin, pendant les travaux « *un dispositif de livraison adapté à la période de travaux (...) une indemnisation des entreprises et commerces ayant subi un préjudice économique du fait des travaux.* » devraient être mis en place.

En somme, les participants souhaitent « *que toutes les ressources actuelles de la technique soient mises en œuvre pour que du point de vue phonique, esthétique, le tramway apporte un plus aux villes et quartiers qu'il va traverser* ».

4.2. L'impact sur la circulation

L'arrivée du tramway suppose la modification du plan de circulation et du stationnement et suscite des interrogations.

- **Le plan de circulation**

Congestion et report de trafic

Les personnes s'inquiètent du **report de trafic** d'une rue à l'autre dans le cas de la modification de l'usage de la voirie (mise à sens unique, suppression de voies etc.). A Noisy-le-Sec, certains se demandent si « *l'infrastructure périphérique au centre ville est prête à absorber ce report de circulation* » (rue Bir-Hakeim...). A Romainville, un report du trafic du boulevard Barbusse vers les autres voies est craint.

Compatibilité avec les autres trafics

L'accès de l'A3 depuis la place Carnot à Romainville ou encore la circulation de la rue de Benfleet pour se rendre vers Montreuil posent question. Des usages spécifiques suscitent de nombreuses questions : la circulation et le stationnement des camions liés au marché à Noisy-le-Sec, le passage de semi-remorques, notamment ceux qui viennent de l'étrangers, par le centre ville quand l'autoroute est coupée, l'accès des pompiers dans le centre ville, les camions de déménagement, la sortie des axes transversaux. De manière plus générale, les participants se demandent qui sera autorisé à passer quand le tramway sera en service. A Romainville, on se satisfait de la **mise à sens unique du boulevard Barbusse**.

Partage de la voirie et circulations douces

La mise en place du tramway est vue comme une « **opportunité au développement des pistes cyclables** », de « *redistribuer l'espace au profit des piétons et vélos* » une « *occasion unique de recomposer les espaces publics du centre-ville* ».



Or, rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec on alerte sur la « **dangerosité de la mixité tram-piétons-vélos** ». Des questions sont posées sur l'**usage de la voirie par les piétons** : « *y aura-t-il des trottoirs, et si oui, de quelle largeur ?* ». Considérant la **place du vélo**, beaucoup regrettent que le projet ne prévoie pas de « *différencier* » la voirie. Les vélos n'ayant pas de voies dédiées seraient contraints de rouler sur la plateforme du tramway, pavée et donc peu praticable pour les vélos : « *s'il y a pavage, les rollers et trottinettes ne pourront plus rouler. Les vélos devront faire plus d'effort* ». L'installation de pistes cyclables est ainsi revendiquée car elles « *n'apparaissent que lorsque [il y a] création de voirie nouvelle* ». En somme, la place du vélo dans le projet est jugée comme « *une question négligée* ». Certains indiquent que « *la configuration actuelle du centre-ville s'est avérée intéressante pour les circulations douces : d'un côté le couloir bus avec ses vélos et rollers tolérés et le trottoir de ce côté-là agréable, pas trop dangereux pour les enfants (...) et pas trop bruyant* », ils craignent que cette configuration soit modifiée : « *s'il faut partager un même espace avec les piétons, il n'est plus possible de rouler vite* » et entraînera des **problèmes de sécurité**, si bien que « *l'arrivée du tram aura constitué non pas un progrès, mais un recul dans la circulation douce* ». Aussi, « *il faut que le tram soit en relation étroite avec les cycles et que les aménagements liés au tram ou communaux visent à créer cette interaction.* »

Certains rappellent enfin que le Code de la route interdit la circulation des vélos sur les voies des tramways et regrettent que les aménagements proposés restent trop contraints par la largeur limitée des emprises actuelles, y compris dans le cas de la mise à double sens de la rue Anatole France, ce qui empêche la réalisation de pistes cyclables.

Patrick LASCOUX, adjoint au Maire de Noisy-le-Sec, souhaite quant à lui « *sortir de la vision passéiste* » qui consiste à contenir les vélos sur des voies dédiées. Il indique qu'un décret est paru l'été 2008 qui vise à inclure les vélos dans la circulation, quelle que soit la voie. D'autres défendent également le fait que « *les vélos doivent pouvoir circuler sur la plate-forme, dans les deux sens, sans être confinés, comme dans le projet T3 à Paris, à des pistes cyclables* ».

Quelques participants s'interrogent enfin sur la possibilité de « *prévoir des abris vélos gardés comme à Neuilly Plaisance [et celle] d'avoir des vélos dans les transports en commun ?* ».

- **Le stationnement**

La question de la **restitution des places de stationnement** apparaît comme une **question primordiale**, qu'il faut traiter tant pour les automobilistes que pour la sécurité des piétons mais aussi pour « *ne pas pénaliser les commerces* ». L'arrivée du tramway est pour certains l'occasion de « *revoir le plan de stationnement* » de Noisy-le-Sec. La disponibilité de terrains pour restituer ces places perdues est remise en cause, et les parkings existants sont considérés comme déjà « *saturés* ». D'autres évoquent aussi, toujours dans cette ville, le problème actuel de la monopolisation par certains des places de stationnement. Beaucoup s'interrogent notamment de l'aménagement du parking des Découvertes et des places de stationnement à proximité du collège Gambetta.

Il est proposé de « *faire des places de parkings gratuites uniquement pour les résidents* », de « *préserver les zones bleues* ». Quelques remarques indiquent que le stationnement dans des parkings souterrains n'est pas une bonne solution pour des raisons de sécurité.

Patrick LASCOUX indique pour sa part que le plan de stationnement et les restitutions de places ont été étudiés et présentés lors des ateliers urbains. Le plan d'aménagement sera définitivement mis en place lorsqu'une décision aura été prise sur le choix du tracé.

4.3. Les expropriations

Les questions sont posées sur les expropriations, notamment sur les procédures et les délais :

- à Noisy-le-Sec, à côté de la gare (charcuterie et boulangerie), boulevard Michelet, rue du Parc.
- à Romainville, square Barbusse, avenue Rosenfeld et place Carnot.
- à Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois concernant la rue des Ruffins et l'avenue Faidherbe.

4.4. Le pôle d'échanges à Noisy-le-Sec

Le tramway est l'occasion de repenser l'embellissement et l'agrandissement de la gare.

La plupart des participants souhaitent « *un pôle gare moderne, efficace, attractif* », « *un pôle d'échanges ambitieux pour un avenir lointain* ». Ce dernier représenterait le « *nouveau poumon dans la colonne vertébrale de Noisy-le-Sec* ». Ils insistent sur « *l'absolue nécessité de réaliser un pôle gare de qualité, et que ce pôle gare puisse engendrer la création d'activités moteurs de nombreux emplois* ». Très rares sont les avis qui indiquent « *ne faire aucun travaux à la gare* », ou « *reconstruire la gare (quelle idée ?)* ». Il faut éviter que « *le pôle gare et par voie de conséquence Noisy-le-Sec ne soit qu'un lieu de passage et de transit.* ». Beaucoup suggèrent de « *couvrir les voies pour faire un pôle gare et au-dessus des bureaux* ». Ils font en effet remarquer que la couverture des voies permet de créer une esplanade, de favoriser l'émergence d'un bassin d'emplois par la création de locaux d'activités.

4.5. Le T1 au Petit Noisy

Plusieurs participants sont revenus sur l'aménagement passé du T1 dans le quartier du Petit Noisy et sur le fonctionnement actuel du tramway.

- **L'impact du tramway sur le quartier**

« *Les vibrations, le bruit de la sonnette* » sont dénoncés dans ce quartier. Plusieurs participants déplorent le fait qu'« *il n'y a[ît] plus de Petit Noisy vivant* » que « *rien n'existe plus pour le Petit Noisy* » et prônent le « *non à une nouvelle mutilation de cette ville* », un nouveau « *massacre* ». Le tramway a « *plongé le quartier du Petit Noisy dans la désolation* » et l'on traverse un « *véritable désert* ». La présence de « *dents creuses* », de « *fissures importantes sur les pavillons de la rue Gallieni* », l'aménagement du T1 avec « *ses pylônes et sa barrière de granit* », ce paysage « *minéral, brut et désespérant* » sont dénoncés.

Au contraire, certains exonèrent le tramway en indiquant qu'« *au petit Noisy la marchande de journaux a fermé, non pas à cause du tram mais de l'organisation de la diffusion de la presse, elle vendait des cartes postales du tram et disait que la proximité de la station au contraire lui amenait des clients.* » Ils indiquent enfin que « *dans le même local elle réinstalle une laverie automatique, [estimant que] si le tramway était en cause, elle aurait choisi un autre lieu !* ». D'autres plaident que « *l'arrivée du tramway n'a pas défiguré l'avenue Gallieni, elle était insignifiante, elle l'est toujours* ». Plusieurs pensent ainsi « *que la municipalité précédente avait pour devoir, avec l'arrivée du tramway de procéder à une requalification urbaine du quartier* ».

En outre, on s'interroge sur **l'absence de pistes cyclables** : il n'y a « *pas de place pour les cyclistes pour aller sur le canal de l'Ourcq* » ; « *il est extrêmement dangereux de faire du vélo* » on estime ainsi que « *les gens qui ont pensé l'aménagement de la route n'ont jamais fait de vélo de leur vie* ».

Les problèmes de signalisation qui conduisent les automobilistes à emprunter les voies de tramway par erreur sont mis en avant.

- **ce qu'il ne faudrait pas faire**

L'expérience de l'arrivée du tramway avenue Gallieni remet en question, pour certains, l'intérêt de ce mode de transport pour les aménagements urbains. Ainsi l'avenue **Gallieni constituerait un contre-exemple en termes de requalification** de l'espace public, d'aménagement de la circulation et du stationnement et d'attractivité commerciale. Le projet de prolongement du T1 devrait être l'occasion de « *se préoccuper rapidement des « délaissés » de l'avenue Gallieni* » et même de revoir l'aménagement existant de la Nationale 3 jusqu'à la gare de Noisy-le-Sec.

Ainsi, certains proposent de « *réhabiliter ce qui a déjà été fait* », d'« *apporter des aménagements d'ordre environnementaux rue Gallieni* », de « *prendre en compte le respect de l'environnement humain et ne pas reproduire les mêmes erreurs qu'au Petit Noisy* ».

Quelques uns s'interrogent sur la possibilité d'installer du matériel d'alimentation électrique monofilaire dans le Petit Noisy ou de retirer le mobilier urbain existant.

Plusieurs participants proposent enfin de relier la gare à l'avenue Gallieni par une passerelle sous la forme par exemple d'« *un deuxième pont pour les voitures et le tramway sur le pont Gallieni* » ou de prévoir le rapprochement de la gare, voire l'implantation de son entrée du côté de l'avenue Gallieni.

Gilles GARNIER insiste sur la nécessité d'accélérer les discussions entre le Conseil Général et la RATP sur la cession des parcelles constituant des « dents creuses » car à ce jour, un seul terrain a pu être acquis. Sur ce terrain seront installés sur trois étages des services sociaux (crèche, protection maternelle infantile...). Enfin, il précise que, quel que soit le tracé, la desserte du quartier du Petit Noisy sera améliorée par le futur prolongement du tramway.

4.6. Les sites à enjeux spécifiques

Certains sites ont fait l'objet de remarques, en raison des enjeux spécifiques qu'ils soulèvent.

- **La place Carnot**

L'impact des travaux sur les commerces de la place Carnot et le nombre d'expropriations font l'objet de nombreuses inquiétudes.

Plusieurs participants soulignent ainsi que l'arrivée à la place Carnot doit être particulièrement bien traitée, car **l'enjeu d'aménagement** est fort. L'aménagement proposé avec « un *carrefour nouveau et intéressant Place Carnot, à Romainville* » est apprécié mais à « *la condition que soient réalisés et le tram T1 et la prolongation de la ligne M11 !* », de même que les travaux de rénovation du cinéma intercommunal le Trianon. Certains suggèrent que l'emplacement de la bouche de métro soit connu précisément avant de prendre une décision sur l'emplacement du T1, et que les travaux du T1 et du prolongement de la ligne 11 soient coordonnés pour limiter les nuisances. D'autres s'interrogent sur la place prévue pour les pistes cyclables sur la portion romainvilloise allant de la place Carnot jusqu'à l'autoroute. La création d'un parking sur la place est plusieurs fois proposée.

- **Le franchissement de l'A3**

La maire de Romainville considère que le franchissement de l'A3 est l'occasion d'engager un réaménagement complet de cet espace consistant à **créer une passerelle sur l'A3** et à opérer un **réaménagement du carrefour-échangeur**.

- **L'A186**

La commune de Romainville a aussi exprimé le souhait d'un aménagement en **avenue paysagère** au niveau de l'A186 pour ne pas créer de saignée. Il est craint qu'une place trop importante soit laissée aux automobiles sur l'A186, de part et d'autre du tramway, et que l'axe, en reliant l'A3 à l'A86 devienne ainsi une voie de passage importante. Des participants expliquent que l'A186 connaît actuellement un très fort trafic, et qu'il faudra bien des voies de circulation suffisamment importantes pour absorber ce trafic le jour où le tramway sera mis en service.

Dans le cadre de cette requalification en « avenue paysagère » « *bordée d'immeubles de logements et de bureaux. Le projet prévoit une emprise de 41 mètres, soit trois fois plus que la largeur actuelle de l'autoroute.* » Or, cela présente « *un risque certain que cette avenue, reliant Val de Fontenay à l'autoroute A3, ne devienne une voie de délestage de l'A86.* » Il faut donc bien veiller à « *répondre à un réel **respect du caractère environnemental du site des Murs à pêches** pour que cette « avenue paysagère » ne devienne pas une **nouvelle « rocade urbaine** » qui pourrait lui porter préjudice.* »

Des **précisions sur « les critères d'aménagement de cet axe important sont demandées : quel est le nombre de voies envisagées ? Quelle sera la largeur des emprises ? Quelle hauteur maximale pour les éventuelles constructions en bordure d'avenue ? Quel emplacement et aménagement pour les ateliers de maintenance du tramway ? »**



Certains demandent ainsi que « *l'emprise de l'avenue paysagère créée pour le passage du tramway soit réduite au maximum sur l'intégralité du tronçon montreuillois (moins de 41 mètres), hors du site des Murs à pêches, pour permettre la densification voulue par la municipalité sur ses abords. Dans le site l'axe devra être aménagé, de plus, dans le respect environnemental du site. Il devra permettre le rétablissement de sa continuité agricole et de sa visibilité (pas de constructions aux abords)* ». D'autres indiquent par ailleurs que « *les accès par la route, à l'A3 et à Paris, doivent rester fonctionnels* ». Ils s'interrogent sur le devenir de « *la circulation auto si le Nord de Montreuil devait passer par Romainville et la place Carnot pour rejoindre Paris, via la porte des Lilas* ». Ils indiquent également que, « *plus au sud, l'accès par les rues Ernest Savard et Pasteur est déjà saturé* ». Le fait que « *la future avenue, en place de l'A186, doit donner accès à Paris, via l'A3, dans les deux sens* » est également mis en avant. Certains souhaitent de plus une « *cohabitation intelligente entre le tramway, les voitures (importance de la jonction A3), les vélos et les piétons* », la construction de bâti avec « *mixité des logements sociaux, des bureaux et des petits commerces ; constructions passives, récupération d'eau, composteurs, toitures végétalisées* », l'aménagement aux abords avec « *espaces verts, potagers partagés* » et enfin, la mise en place d'un « *parking à faible prix* » ...

Enfin, quelques participants estiment qu'il « *conviendrait de compléter ce dispositif par un carrefour identique à l'est de Montreuil, en limite de Fontenay* »

- **Le site des Murs-à-Pêches**

Des Montreuillois s'interrogent sur la localisation des ateliers de maintenance et de remisage. Fabienne VANSTEENKISTE, adjointe au maire, ajoute que les ateliers seront installés à Montreuil mais que la municipalité s'interroge sur la localisation précise à envisager. Aussi, Dominique VOYNET propose d'envisager ces ateliers sur les terrains libérés le long de l'A186.

Il est plusieurs fois souligné qu'« *il convient de **densifier en priorité des zones déjà construites** ou ayant perdu leurs qualités patrimoniales ou paysagères, et de conserver, dans l'intégralité de son périmètre, cet espace façonné par l'homme avec des terres agricoles exploitables et un bâti particulier*. En effet, certains insistent sur le fait que « *la conservation de ces terres agricoles répond à des impératifs et principes inscrits dans le SDRIF* » (avis Montreuil Environnement). Aussi, « *le nombre de voies réservées pour le trafic automobile doit être minimal* ». De plus, « *dans le cadre d'un projet de valorisation touristique du site patrimonial des Murs à pêches, le tramway devrait desservir son cœur. **Une station devrait être créée** au croisement de la rue Saint Antoine et être nommé « Murs à pêches »*. Enfin, « *la **surface** réservée pour les ateliers de maintenance du tramway devra être **réduite** au minimum, en particulier si elle était située sur le tronçon qui traverse le site des Murs à pêches. Dans ce cas, il serait souhaitable que les ateliers soient **souterrains**, pour ne pas entériner la coupure actuelle* ».

- **Le secteur des Ruffins**

Certains craignent que la rue des Ruffins ne devienne un « *axe de circulation important* », sans protection phonique. Ils s'interrogent ainsi sur la sécurité vis-à-vis des écoles qui encadrent la rue des Ruffins.

Ils rappellent qu' « à l'origine du projet, une avenue paysagère avec plantations et pistes cyclables était prévue parallèlement à la rue des Ruffins notamment » et s'interrogent sur l'actualité d'un tel aménagement.

- **Le franchissement de l'A86**

Des questions sont posées sur les deux tracés envisagés à partir du franchissement de l'A86, et sur les risques d'expropriation pour l'îlot situé entre la rue Faidherbe et la bretelle de raccordement entre l'A86 et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Certains rappellent qu'un pont a été démonté au niveau du franchissement de l'A86 il y a 12 ans, et que reconstruire un nouveau pont au même endroit n'aurait pas de sens.

Vis-à-vis de la 2nde hypothèse présentée (utilisation de la bretelle de sortie de l'A86), beaucoup souhaiteraient savoir si une sortie d'autoroute sera supprimée. Il est par ailleurs indiqué qu'un nouvel ouvrage d'art pour le T1 sera probablement nécessaire dans le secteur en raison des différences de niveau du terrain.

« Au niveau de l'intégration avec l'avenue Victor Hugo, à la limite de Fontenay/Montreuil et Rosny » certains attirent l'attention sur le fait qu' « a été placé un rond point pour la raison que des feux étaient très pénalisants pour la circulation des voitures » et causaient « des embouteillages « monstres » [qui] paralysaient le quartier ». Or, ils craignent « que les mêmes causes produisent les mêmes effets »

- **La station Faidherbe**

Beaucoup estiment que la station Faidherbe sera trop éloignée des zones économiques de Rosny-sous-Bois et pensent ainsi qu'il serait plus intéressant de faire passer le tramway sur une voie urbaine (côté rue Faidherbe), afin de desservir le lycée qui constitue l'un des principaux équipements du secteur, plutôt que de l'insérer sur un axe routier, où l'utilité sera moindre pour Rosny-sous-Bois.

D'autres considèrent que l'option retenue « empêcherait la correspondance avec le 127 et éloignerait beaucoup la station Faidherbe des établissements desservis ».

- **L'arrivée à Val-de-Fontenay**

Si le choix d'une implantation latérale est retenu, il est proposé d'y maintenir la circulation des bus. Le directeur du service de l'urbanisme de Fontenay-sous-Bois, insiste sur le fait que l'arrivée du tramway est bien prévu désormais au nord du RER A. Il souligne que, dans le cadre du Plan local d'urbanisme adopté par la commune en 2007, il faut reconsidérer les bretelles A86-N186, afin de refaire un échangeur complet et de reconquérir du foncier dans ce secteur, ce qui permettra d'y opérer de l'aménagement urbain. A ce propos, il précise qu'une solution est à trouver entre le STIF, la Région et l'Etat concernant l'aspect foncier du projet, en particulier pour le secteur du terminus et pose la question d'une participation financière de leur part.



Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

- les normes et traitements en vigueur concernant les bruits et vibrations, le contenu des études d'impacts figurant au dossier d'enquête publique, les protections possibles et le cas échéant, l'attention particulière qui serait accordée aux sites sensibles de manière à garantir une protection optimale,
- les conditions et limites d'emploi des différents revêtements de plate-forme,
- les impacts d'un tel projet, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation et les mesures visant à atténuer voir supprimer ses impacts négatifs (mise en place d'une communication locale adaptée, d'agents et de lieux d'information, de Commission d'indemnisation des commerçants, de mesures particulières éventuelles...)
- les données relatives au trafic routier et les résultats des études notamment sur les reports qui résultent des différentes hypothèses d'aménagement,
- les pistes envisagées pour restituer le stationnement supprimé,
- que les étapes ultérieures seront l'occasion d'étudier l'amélioration de la prise en compte des circulations douces et notamment des vélos au regard des récentes évolutions réglementaires,
- concernant le pôle d'échange de Noisy-le-Sec, les différents aménagements en fonction du tracé et toute l'importance du choix du tracé du tramway pour envisager sa requalification,
- l'intérêt d'anticiper les réflexions sur les projets urbains qui devraient accompagner l'arrivée du tramway,
- la qualité d'intégration des sites de maintenance et de remisage des rames, dans des projets comparables, et toute l'importance d'en connaître la localisation précise,
- que les questions de sécurité sont examinées de manière rigoureuse avec les services de l'Etat et des experts indépendants,
- que la question du franchissement de l'A86 et de l'implantation de la station Faidherbe fera, avant de faire des choix, l'objet de réunions spécifiques, lorsque les études seront plus avancées.



mai 09

 prolongement du tramway
DE NOZAY-LC-SEC À NPL-DE-FONTENAY

Annexes :

- . **Décision du Conseil du STIF (saisine)**
- . **Décision de la CNDP**
- . **Approbation des modalités de concertation par les communes**
- . **Lettre du STIF à la CNDP pour présenter les modalités de concertation**
- . **Comptes-rendus des réunions, visites, groupes de travail**
- . **Carte des zones de diffusion du Journal**
- Lettre pour la M11**
- Lettre des époux Girard**
- Texte de la Pétition pour NLS 102 signatures.**
- ...avis Internet**
- Documents de communication**

Délibération n° 2011-X-42 du 13 octobre 2011

**PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 VERS VAL-DE-FONTENAY –
PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION SOUS MAITRISE
D'OUVRAGE DEPARTEMENTALE – CREATION DE LA RESERVE
DEPARTEMENTALE D1 DANS LE PLAN LOCAL D'URBANISME DE
MONTREUIL**

Le Conseil général,

Vu le Code général des Collectivités territoriales,

Vu le rapport n° 2011-X-42 de son président,

La 2^{ème} Commission consultée, le rapporteur entendu,

après en avoir délibéré

- ACCEPTE la maîtrise d'ouvrage pour les aménagements de voirie et des espaces publics du prolongement du Tramway T1 entre la gare de Noisy-le-Sec et la gare de Val-de-Fontenay et la maîtrise d'ouvrage de l'insertion urbaine du tronçon existant « Avenue Gallieni » situé entre l'ex-RN3 et la gare de Noisy-le-Sec pour un montant estimé à environ 250.000.000 d'euros TTC (Valeur 08) ;
- AJUSTE l'autorisation de programme de T1 Noisy-le-Sec/Val-de-Fontenay à 25.000.000 d'euros TTC pour permettre la poursuite des études en cours ;
- ACCEPTE le transfert de l'emplacement réservé anciennement E1 (au bénéfice de l'Etat), au Département (D1) pour la réalisation du prolongement du tramway T1 vers le Val de Fontenay, comme inscrit dans le PLU de Montreuil ;

- DÉCIDE la création de l'emplacement réservé départemental D 1 sur les parcelles nécessaires à l'opération, dont la liste est annexée ;
- PRÉCISE à la commune de Montreuil la liste des parcelles nécessaires à l'opération figurant à l'annexe jointe ;
- AUTORISE M. le Président du Conseil général à signer, au nom et pour le compte du Département, les documents et actes administratifs correspondants et consécutifs aux acquisitions nécessaires à la réalisation de ce projet de tramway ;
- AUTORISE M. le Président du Conseil général à saisir M. le Préfet de la Seine-Saint-Denis pour le lancement de l'enquête publique et de l'enquête parcellaire ;
- AUTORISE M. le Président du Conseil général à solliciter auprès des financeurs du projet, en particulier la Région Ile-de-France et l'Etat, les subventions prévues au plan de financement du contrat de plan État-Région ainsi que les subventions de droit commun applicable, tant pour le projet lui-même que pour les projets connexes nécessaires à sa réalisation ;
- DONNE délégation à la commission permanente pour toutes les décisions relatives :
 - aux procédures règlementaires qui pourraient être nécessaires ;
 - à la déclaration du projet en application de l'article L126-1 du Code de l'environnement ;
 - à l'approbation des dossiers d'enquête publique, d'avant-projet, de projet et des dossiers de consultation des entreprises ;
 - aux sollicitations de subventions, notamment auprès de l'Etat et de la Région Ile-de-France ;
- PRÉCISE que les dépenses et les recettes correspondantes sont prévues au budget départemental.

Déposé en Préfecture le

19 OCT. 2011

17 OCT. 2011

Pour le Président du Conseil général
et par délégation
Le Directeur général des services du Département


Philippe Yvin

2011 OCT. 9 5

3/3

Se sont prononcés pour :

MM. Bagayoko, Baillon, Mme Bailly, MM. Bartolone, Beaudet, Bedreddine, Mme Bernard, MM. Bluteau, Bramy, Capillon, Coenne, Constant, Mme Coppi, MM. Dilain, Facon, Fourcade, Garnier, Guiraud, Hanotin, Mme Haye, MM. Karman, Kern, Laporte, Molossi, Nègre, Popelin, Roger, Mme Rouillon, MM. Sadi, Salini, Ségura, Taïbi, Toulct, Mme Thomassin, M. Troussel, Mmes Valleton, Valls,

Se sont abstenus :

MM. Capo-Canellas, Chaussat, Chevreau,

Ont donné pouvoir :

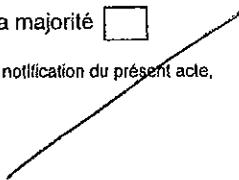
M. Baillon à M. Troussel ; M. Garnier à M. Laporte ; M. Karman à M. Beaudet ; M. Popelin à M. Dilain ; M. Roger à M. Molossi ; Mme Haye à M. Bagayoko.

Adopté à l'unanimité Adopté à la majorité Voix contre Abstention(s) 3

Date d'affichage du présent acte,
le

17 OCT. 2011

Date de notification du présent acte,
le



Certifie que le présent acte est devenu exécutoire,
le

19 OCT. 2011

Pour le Président du Conseil général
et par délégation :
Le Chef du Bureau des Actes de l'exécutif
et de la Logistique,

Murielle REYNAUD

Le présent acte peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication.

ANNEXE : emplacement réservé D1 - Montreuil
liste des parcelles nécessaires au prolongement du T1 - juin 2011

Section	Parcelle	Surface utile au projet de T1 (m ²)	Surface (m ²)	Adresse	Propriétaire présumé
BZ	292	156	2252	21, rue de Saint Antoine	Propriétaire/Indivision MELLINGER
BZ	294	293	1248	23, rue de Saint Antoine	COMMUNE de Montreuil
BZ	296	414	1202	25, rue de Saint Antoine	COMMUNE de Montreuil
BZ	298	594	1254	27, rue de Saint Antoine	COMMUNE de Montreuil
BZ	300	2763	3901	29, rue de Saint Antoine	COMMUNE de Montreuil
BZ	369	532	546	45, rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	371	909	906	43, rue de Saint Antoine	COMMUNE de Montreuil
BZ	373	1634	1637	41, rue de Saint Antoine	COMMUNE de Montreuil
BZ	375	819	808	39, rue de Saint Antoine	M. CHABERT Claude Roger
BZ	377	906	917	37, rue de Saint Antoine	Mme BARRAULT Marie Rose
BZ	379	1683	1765	Rue de Saint Antoine	Propriétaire/Indivision :
BZ	384	42	973	Rue de la Nouvelle France	COMMUNE de Montreuil Sous Bois
BZ	403	2233	3046	rue de Rosny	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	406	714	692	rue de Rosny	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	407	659	616	rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	410	7	6	rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	411	7	8	35, rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	413	1112	1094	194, rue de Rosny	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	425	15	14	Rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	433	155	136	47, rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	434	127	110	Rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	436	88	109	Rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	439	677	1189	Rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	440	533	3233	84, rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	442	5	5	Rue de la Nouvelle France	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	443	260	521	Rue de la Nouvelle France	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	448	259	280	Rue de la Nouvelle France	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	455	3215	8936	50, rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	462	60	1343	Rue de la Nouvelle France	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	463	22	6464	97, rue Pierre de Montreuil	SCI MD 97
BZ	464	686	711	rue de Saint Antoine	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
BZ	502	35	356	194, rue de Rosny	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
CH	183	158	2965	19, rue des Ruffins	France Habitation
CH	184	74	1409	17, rue des Ruffins	France Habitation
CH	185	58	1082	15, rue des Ruffins	France Habitation
CH	186	93	1807	13, rue des Ruffins	France Habitation
CH	188	291	1384	1bis, rue des Ruffins	Office Public d'HLM de Montreuil
CH	260	91	1026	Rue de la Côte du Nord	France Habitation
CH	267	61	353	30, rue des Ruffins	Copropriétaires
CH	268	944	17571	169, bd Théophile Sueur	OMNIUM de Gestion Immobilière de l'Île de France

Section	Parcelle	Surface utile au projet de T1 (m ²)	Surface (m ²)	Adresse	Propriétaire présumé
CI	14	92	2626	Rue Maurice Bouchor	Office Public d'HLM de Montreuil
CI	76	36	570	12, rue des Ruffins	COMMUNE de Montreuil
CI	78	13	557	12bis, rue des Ruffins	BDIMEX
CI	91	70	69	Rue des Ruffins	COMMUNE de Montreuil
CI	175	1037	2566	18, rue Maurice Bouchor	Office Public d'HLM de Montreuil
CI	204	3706	3715	127, rue Pierre de Montreuil	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
CI	205	3896	3912	111, rue Pierre de Montreuil	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
CI	206	150	1639	8, rue des Ruffins	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
CI	208	817	2250	176, bd Théophile Sueur	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
CI	209	368	1070	14, rue des Ruffins	OMNIUM de Gestion Immobilière de l'île de France
CJ	320	6238	13324	1, rue Maurice Bouchor	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
CJ	329	31	2487	11, rue Maurice Bouchor	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
CM	171	35	782	34, rue de la Côte du Nord	Copropriétaires
CM	182	6	175	4, rue Jules Guesde	COMMUNE de Montreuil
CM	183	741	14598	4, rue Daniel Renoult	COMMUNE de Montreuil
CM	235	3	343	58, rue de la Côte du Nord	Indivision : MARKASIS CAVALERA
CM	236	8	674	56, rue de la Côte du Nord	M. AUGÉ Michél Georges Gaston
CM	239	11	243	54, rue de la Côte du Nord	M. AUGÉ Michél Georges Gaston
CM	240	6	130	52, rue de la Côte du Nord	M. CUNHAC Antoine, Aristide
CM	243	7	134	50, rue de la Côte du Nord	Indivision : SEGALANI SAGNET
CM	244	19	324	48, rue de la Côte du Nord	Indivision
CM	252	11	325	36, rue de la Côte du Nord	CAPARTH
CM	272	17	847	2bis, rue de la Côte du Nord	Office Public d'HLM de Montreuil
CM	274	43	845	2, rue de la Côte du Nord	Office Public d'HLM de Montreuil
CM	276	82	525	3, rue Paul Lafargue	Office Public d'HLM de Montreuil
CM	281	92	10622	1, rue Jules Guesde	Office Public d'HLM de Montreuil
CM	286	358	20348	35, rue des Ruffins	Immobilière 3F
CM	307	2	318	38, rue de la Côte du Nord	Indivision : BARTOLETTI MAUCOURT
CM	308	5	251	40, rue de la Côte du Nord	Mlle LAVOIX
CQ	9	112	214	2, rue Paul Lafargue	ETAT Ministère Equipement
CQ	10	39	286	103, rue des Ruffins	Office Public d'HLM de Montreuil
CQ	11	32	286	105, rue des Ruffins	Office Public d'HLM de Montreuil
CQ	12	21	271	107, rue des Ruffins	Office Public d'HLM de Montreuil
CQ	18	18	1547	113, rue des Ruffins	Office Public d'HLM de Montreuil
CQ	19	6	621	115, rue des Ruffins	Office Public d'HLM de Montreuil
CQ	69	195	196	281, avenue Victor Hugo	ETAT Ministère Equipement
CQ	70	295	293	279, avenue Victor Hugo	ETAT Ministère Equipement
CQ	77	98	233	273, avenue Victor Hugo	ETAT Ministère Equipement
CQ	78	1	255	273, avenue Victor Hugo	ETAT Ministère Equipement
CQ	79	375	453	1, rue des braves	M. KOEGLER
CQ	80	25	138	9, rue des Braves	ETAT Ministère Equipement
CQ	173	147	663	2bis, rue des Braves	Copropriétaires
CQ	174	787	771	2, rue des Braves	M. TRUANT
CQ	175	123	121	188bis, rue des Ruffins	COMMUNE de Montreuil
CQ	176	123	123	188, rue des Ruffins	COMMUNE de Montreuil
CQ	177	216	219	186ter, rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement

Section	Parcelle	Surface utile au projet de T1 (m ²)	Surface (m ²)	Adresse	Propriétaire présumé
CQ	178	181	182	186bis, rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CQ	180	235	730	1, rue de la Tranchée	ETAT Ministère Equipement
CQ	181	469	469	182, rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CQ	182	428	431	184, rue des Ruffins	M. ESTERBET
CQ	183	753	752	183, rue Juliette Dodu	ETAT Ministère Equipement
CQ	184	281	279	180, rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CQ	185	90	96	178bis, rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CQ	186	298	301	178, rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CQ	187	527	541	Rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CQ	188	63	189	3, rue Juliette Dodu	ETAT Ministère Equipement
CQ	189	30	446	5, rue Juliette Dodu	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
CQ	190	181	431	4, rue de la Tranchée	ETAT Ministère Equipement
CQ	245	29	802	109, rue des Ruffins	Office Public d'HLM de Montreuil
CQ	296	748	742	5, rue des Braves	ETAT Ministère Equipement
CQ	317		252		
CQ	318	142	354	186bis, rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CQ	325	699	699	1, rue des Braves	ETAT Ministère Equipement
CR	9	100	99	13, impasse de la Belle	COMMUNE de Montreuil
CR	10	8	101	Impasse de la belle	COMMUNE de Montreuil
CR	25	295	1462	41, rue de la Côte du Nord	COMMUNE de Montreuil
CR	28	114	416	39, rue de la Côte du Nord	COMMUNE de Montreuil
CR	29	124	646	37, rue de la Côte du Nord	COMMUNE de Montreuil
CR	30	736	3724	31, rue de la Côte du Nord	COMMUNE de Montreuil
CR	31	172	895	29, rue de la Côte du Nord	COMMUNE de Montreuil
CR	32	169	904	27, rue de la Côte du Nord	ETAT Ministère de l'Éducation Nationale
CR	33	207	210	17, rue de la Paix	M. BATUT
CR	34	275	437	15, rue de la Paix	Indivision Barbier Negri
CR	152	223	300	16, rue de la Paix	ETAT Ministère Equipement
CR	153	99	98	18, rue de la Paix	Mme KOLEDIN
CR	154	162	161	23, rue de la Côte du Nord	ETAT Ministère Equipement
CR	155	176	366	21, rue de la Côte du Nord	ETAT Ministère Equipement
CR	156	353	728	19, rue de la Côte du Nord	ETAT Ministère Equipement
CR	159	108	458	17, rue de la Côte du Nord	Indivision PREUVOT VERROT
CR	162	143	429	81, rue des Ruffins	M. MISEROTTI
CR	164	206	437	87, rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CR	165	208	379	89, rue des Ruffins	Usufruitier/Indivision Paganardi
CR	167	290	310	3, rue de la Côte du Nord	Indivision : GALLETTI/GREGORI
CR	168	232	242	95, rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CR	170		240		
CR	172	40	281	170, rue des Ruffins	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
CR	173	87	218	172, rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CR	174	162	245	Rue des Ruffins	ETAT Ministère Equipement
CR	209	319	482	9, rue de la Côte du Nord	Usufruitier : Mme DESPORT / Indivision Didier
CR	219	161	844	Passage des Ruffins	COMMUNE de Montreuil
CR	225	1	55	Passage des Ruffins	COMMUNE de Montreuil
CR	228	100	1923	29, rue des Ruffins	France Habitation

Section	Parcelle	Surface utile au projet de T1 (m ²)	Surface (m ²)	Adresse	Propriétaire présumé
CR	229	48	905	31, rue des Ruffins	France Habitation
CR	230	46	368	Rue de la Côte du Nord	France Habitation
CR	231	45	841	35, rue des Ruffins	France Habitation
CR	232	172	3261	37, rue des Ruffins	France Habitation
CR	233	72	90	15, impasse de la Belle	COMMUNE de Montreuil
CR	234	71	416	17, impasse de la Belle	COMMUNE de Montreuil
CR	235	67	883	47, rue des Ruffins	COMMUNE de Montreuil
CR	236	54	666	49, rue des Ruffins	COMMUNE de Montreuil
CR	237	61	356	53, rue des Ruffins	COMMUNE de Montreuil
CR	238	15	26	Passage des Ruffins	COMMUNE de Montreuil
CR	243	204	261	5, rue de la Côte du Nord	M. RAYNAUD
CR	326	217	433	13, rue de la Côte du Nord	M. USCLADE
M	264	50	2028	1, rue Fernand Combette	Les Résidences de la Région Parisienne
M	283	57	57	14, rue du Doc Roger	COMMUNE de Montreuil
M	285	50	50	8, rue du Doc Roger	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
O	115	10	308	160, rue de Romainville	Société BAAKA
R	221	113	5450	2, rue Emile Beauflis	Les Copropriétaires du 2 rue Emile Beauflis
R	262	518	521	Rue Emile Beauflis	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
R	272	227	220	3, rue Emile Beauflis	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
R	285	94	9425	Rue des Nefliers	EFIDIS SA Habitation Loyer Modéré
S	146		21438		
S	154	60	52	Avenue Président Salvador	DEPARTEMENT de la Seine Saint Denis
S	171	526	10745	35 Rue Edouard Branly	COMMUNE de Montreuil





Délibération n° 2012/371

Séance du 13 décembre 2012

**SCHEMA DE PRINCIPE
PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 VERS VAL DE FONTENAY**

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

- VU** le code des transports ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la Convention Spécifique Transports, signée le 19 septembre 2011 et notamment son article 4.1.3 qui prévoit de financer les études d'AVP dès la DUP prévue pour 2012 ;
- VU** la délibération n°2006/0217 du 15 mars 2006 du Conseil du STIF portant délégation d'attributions du conseil à la Directrice Générale ;
- VU** la délibération n°2009/0039 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 approuvant le bilan de la concertation de 2008 et la préparation du schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique du tramway Noisy-le-Sec Val de Fontenay ;
- VU** le rapport n° 2012/371 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 décembre 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les éléments fonctionnels du schéma de principe relatif au prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay ;

ARTICLE 2 : d'approuver une estimation prévisionnelle du projet à 450 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2011, en demandant aux maitres d'ouvrages d'engager des optimisations de coût du projet, en y associant également les communes ;

ARTICLE 3 : d'approuver la substitution de la solution de base de double terminus du T1 au droit de la trésorerie générale à Bobigny Pablo Picasso par la variante permettant sa réalisation au niveau de l'actuel centre commercial, sous réserve d'un accord avec les propriétaires du centre commercial et la ville de Bobigny ;

ARTICLE 4 : d'inviter les maîtres d'ouvrage à élaborer une convention de maîtrise d'ouvrage dans les meilleurs délais pour assurer une conduite efficace du projet. Cette convention visera notamment à :

- définir les devoirs, responsabilités et engagements mutuels des maîtres d'ouvrage ;
- clarifier le pilotage des différentes interfaces, avec l'objectif d'optimiser leur traitement administratif, technique et financier ;
- définir les conditions d'exécution de la mission de coordination assurée par le conseil général de Seine-Saint-Denis ;

ARTICLE 5 : de demander aux maîtres d'ouvrage de conduire les études d'avant projet, en veillant en outre à :

- conforter la faisabilité d'une alimentation électrique du tramway par la ligne aérienne de contact dans le cadre du dossier de définition de sécurité ;
- ajuster la capacité des infrastructures aux besoins du projet, en particulier pour le site de maintenance et de remisage ;
- assurer la performance et la régularité du tramway, notamment par la mise en œuvre d'une priorité maximale pour son passage aux carrefours sur l'ensemble du prolongement ;
- concevoir un aménagement qui permettra de faciliter la correspondance entre la gare de Val de Fontenay et la station T1, dans les meilleures conditions de confort et de sécurité ;
- détailler les dispositions envisagées pour adapter l'offre de transport à une augmentation de la demande, si besoin dès la mise en service ;
- proposer au STIF, en associant les communes, les modalités de gestion de la future infrastructure, notamment sur les périmètres de domanialité, sur le financement de l'entretien et de la maintenance, et sur la signalisation lumineuse de trafic ;

ARTICLE 6 : d'autoriser la directrice générale du STIF à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 7 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 5-4 du 25 avril 2013

PROJET LIGNE DE TRAMWAY T1 DE BOBIGNY À VAL DE-FONTENAY – BILANS DES DIFFÉRENTES CONCERTATIONS – DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

La Commission permanente du Conseil général,

Vu le Code général des Collectivités territoriales,

Vu la délibération du Conseil général n° 2012-IX-42 en date du 4 septembre 2012 lui donnant délégation,

Vu la délibération n° 2002-7542 du 10 octobre 2002 du Conseil du STIF,

Vu la délibération n°2006-0899 du 11 octobre 2006 du Conseil du STIF,

Vu la délibération n°2009-0571 du 8 juillet 2009 du Conseil du STIF,

Vu la délibération n°2012-371 du 13 décembre 2012 du Conseil du STIF,

Vu la convention de maîtrise d'ouvrage unique conclu avec le Conseil général du Val-de-Marne le 19 mai 2010,

Vu les bilans des concertations,

Vu le dossier d'enquête publique,

Vu le budget départemental,

Sur le rapport du Président du Conseil général,

après en avoir délibéré

- APPROUVE les bilans des concertations successives conduites par le STIF pour toutes les communes concernées par l'opération de prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay ;

2013 AVR. 044 \

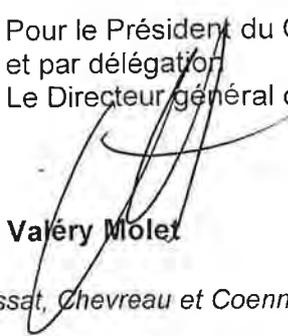
- APPROUVE le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération de ligne de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay ;
- AUTORISE M. le Président du Conseil général à saisir M. le Préfet de la Seine-Saint-Denis et M. le Préfet du Val de Marne pour le lancement de :
 - o l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui portera également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
 - o de l'enquête parcellaire ;
- AUTORISE M. le Président du Conseil général à procéder aux acquisitions foncières nécessaires à l'opération, par voie amiable ou par voie d'expropriation sur les territoires de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;
- AUTORISE M. le Président du Conseil général à signer, au nom et pour le compte du Département, les documents et actes administratifs pris en exécution de cette délibération ;
- SOLLICITE auprès des partenaires du Département les subventions les plus élevées possible ;
- PRÉCISE que les dépenses et les recettes correspondantes sont prévues au budget départemental.

Déposé en Préfecture le

26 AVR. 2013

25 AVR. 2013

Pour le Président du Conseil général,
et par délégation
Le Directeur général des Services,



Valéry Molet

Abstention de Mme Coppi, MM. Bluteau, Chaussat, Chevreau et Coenne

Adopté à l'unanimité Adopté à la majorité Voix contre Abstention(s) 5

Date d'affichage du présent acte,
le

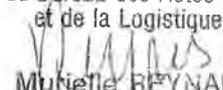
25 AVR. 2013

Date de notification du présent acte,
le

Certifie que le présent acte est devenu exécutoire,
le

26 AVR. 2013

Pour le Président du Conseil général
et par délégation :
Le Chef du Bureau des Actes de l'exécutif
et de la Logistique,



Murielle REYNAUD

Le présent acte peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montreuil dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication.



PRÉFECTURE DE LA SEINE SAINT DENIS
Le Préfet de la Seine-Saint-Denis

Direction régionale et interdépartementale de
l'équipement et de l'aménagement

Unité territoriale de la Seine-Saint-Denis

Service de l'aménagement durable des Territoires

Pôle Planification Urbaine et Aménagement

13/194

Bobigny, le 29 MAI 2013

Le Préfet de la Seine-Saint-Denis

à

Destinataires in fine

Objet : Enquête préalable à la DUP pour le projet de prolongement du tramway T1 entre Bobigny et Fontenay-sous-Bois : procès verbal de la réunion d'examen conjoint des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet

Par courrier en date du 3 janvier 2013, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis et la RATP, m'ont saisi pour instruire le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet du prolongement du tramway T1 sur les communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, en Seine-Saint-Denis et Fontenay-sous-Bois dans le Val-de-Marne.

L'enquête publique portera en parallèle sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes concernées, pour permettre la réalisation du projet.

Conformément à l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme, une réunion d'examen conjoint s'est tenue le 15 mai 2013, afin d'examiner le volet du dossier portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Vous trouverez ci-joint le procès-verbal de cette réunion. A l'issue de l'enquête publique, les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le rapport et conclusions du commissaire enquêteur, et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint seront soumis pour avis aux conseils municipaux des communes concernées, conformément à l'article R.123-23 du code de l'urbanisme.

Le préfet,

Christian LAMBERT

Liste des destinataires

- Monsieur le Préfet de la Région d'Île-de-France
- Monsieur le Préfet du Val de Marne
- Monsieur le Directeur régional et interdépartemental de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France
- Monsieur le Directeur régional et interdépartemental de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France
- Madame la Directrice régionale et interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt d'Île-de-France
- Monsieur le Directeur de l'unité territoriale Équipement et Aménagement du Val de Marne
- Madame la Directrice de l'unité territoriale Équipement et Aménagement de la Seine-Saint-Denis
- Monsieur le Directeur du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine du Val de Marne
- Monsieur le Directeur du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine de la Seine-Saint-Denis
- Monsieur le Président du Conseil régional d'Île-de-France
- Monsieur le Président du Conseil général du Val de Marne
- Monsieur le Président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis
- Monsieur le Président de la communauté d'agglomération Est Ensemble
- Madame le Maire de la commune de Bobigny
- Monsieur le Maire de la commune de Noisy-le-Sec
- Madame le Maire de la commune de Romainville
- Monsieur le Maire de la commune de Rosny-sous-Bois
- Madame le Maire de la commune de Montreuil
- Monsieur le Maire de la commune de Fontenay-sous-Bois
- Madame la Directrice générale du Syndicat des Transports d'Île-de-France
- Monsieur le Président-directeur-général de la RATP

Tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay

**PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION D'EXAMEN CONJOINT
du 15 MAI 2013 en Préfecture de Seine-Saint-Denis**

OBJET DE LA REUNION :

Déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, en Seine-Saint-Denis et Fontenay-sous-Bois dans le Val-de-Marne.

PRESENTS :

Organisme	Représentant(s)
Mairie de Bobigny	Justine LOIZEAU
Mairie de Noisy-le-Sec	Absent
Mairie de Romainville	Laura ROSSEMAN
Mairie de Montreuil	Jérôme FREYNET Daria HORSCH
Mairie de Rosny-sous-Bois	Claude CAPILLON
Mairie de Fontenay-sous-Bois	Eric SAUDRAIX Francis BAFFET
Communauté d'agglomération Est Ensemble	Hélène PLANQUE
Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Aménagement : Unité territoriale Équipement et Aménagement de la Seine-Saint-Denis (UTEA-93)	Hélène FERNANDEZ Xavier FOUQUART Fanny HERVE Aurélie RUGUET Olivier LEGROS
Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Aménagement : Unité territoriale Équipement et Aménagement du Val de Marne (UTEA-94)	Christine SOULIE
Préfecture de Seine-Saint-Denis (DDDCL/BUAF)	Evelyne QUIVET Fabrice FAULA
Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Énergie d'Ile-de-France (DRIEE-IF)	Absent
Direction du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine de la Seine-Saint-Denis (STAP-93)	Absent
Direction du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine du Val de Marne (STAP-94)	Yann BLUSSEAU

Organisme	Représentant(s)
Direction régionale et interdépartementale de l'Alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Ile-de-France (DRIA AF)	Absent
Conseil Régional d'Ile de France	Aurélien TASTEYRE
Conseil Général de la Seine-Saint-Denis	Emmanuel PETIOT Laurent MICHELIN Geoffrey DUFOUR Uriell LE BERRE Cécile LE GALL
Conseil Général du Val du Marne	Absent
Syndicat des Transports d'Ile-de-France	Benoit MARX Thomas ROSENBAUM Céline KRUGLER-TINCHON Claire DASSY
RATP	François ETOURNAY Marianne LEVY Patrice LEGRIS

PRESENTATION DE LA REUNION ET DE LA PROCEDURE :

Mme. Fernandez, directrice de l'UTEA 93, introduit la réunion en rappelant que la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme est inscrite aux l'articles L.123-14 et L.123-14-2 du code de l'urbanisme. Dans le cadre de cette procédure, doit avoir lieu avant l'enquête publique une réunion d'examen conjoint, lors de laquelle les personnes publiques prévues à l'article L123-14-2 peuvent présenter leurs observations sur les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Il est rappelé que la co-maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis et par la RATP, et que la présente réunion d'examen conjoint des dossiers de mise en compatibilité ne s'inscrit pas dans une logique d'opportunité du projet, mais bien dans un examen des dossiers de mise en compatibilité.

PRESENTATION DU PROJET :

La maîtrise d'ouvrage présente le projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay, consistant en l'adaptation de 3 km de la ligne T1 existante et en la création de 7.7 km de ligne nouvelle en direction de Val-de-Fontenay. Cette nouvelle ligne desservira au total 21 stations et engendre la construction d'un double terminus au pôle Pablo Picasso de Bobigny, la création de deux ouvrages de franchissement des autoroutes A3 et A86 à Romainville et à Fontenay-sous-Bois, la déconstruction de l'autoroute A186 et, la création d'un site de maintenance sur la commune de Montreuil. Enfin, dans le cadre de l'intégration du projet, les espaces publics seront réaménagés et requalifiés.

La maîtrise d'ouvrage rappelle également le calendrier de l'opération.

La présentation du projet, telle que projetée en séance, figure en annexe du présent procès-verbal.

PRESENTATION DES DOSSIERS DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME :

La maîtrise d'ouvrage commence par présenter une thématique générale relative à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

Le projet étant soumis à une déclaration d'utilité publique (DUP) et la mise en compatibilité par DUP n'entrant pas dans le champ d'application de l'article R. 121-16-4° modifié par décret du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme et rentré en application le 1^{er} février 2013, le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

Toutefois, en vertu de l'article R. 121-16 1° (alinéa relatif à l'évolution de tous les documents d'urbanisme) du code de l'urbanisme, le projet de T1 Bobigny Val de Fontenay entre potentiellement dans le champ d'application du décret du 23 août 2012, puisqu'il existe des sites Natura 2000 sur le territoire des communes concernées par le tracé du projet.

Néanmoins, l'infrastructure de tramway projetée ne s'inscrit pas à l'intérieur d'un site Natura 2000. Les entités les plus proches du tracé T1 sont situées à Montreuil (Parc des Beaumonts) et à Rosny-sous-Bois (Plateau d'Avron), à plusieurs centaines de mètres du projet, elles ne subissent aucun impact significatif du fait des travaux et de la mise en service de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay. Le projet n'est donc pas soumis à évaluation environnementale.

Sont ensuite présentées par la maîtrise d'ouvrage, les modifications réglementaires des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, de Noisy-le-Sec, de Romainville, de Montreuil, de Rosny-sous-Bois et de Fontenay-sous-Bois.

La présentation des dossiers de mise en compatibilité, telle que projetée en séance figure également en annexe du présent procès-verbal.

Présentation de la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune de Bobigny :

La maîtrise d'ouvrage précise que la mise en compatibilité du POS de la commune de Bobigny n'engendre aucune modification du règlement. Le projet tient compte des dispositions d'urbanisme et des restrictions réglementaires annexées au Plan d'Occupation des Sols. La mise en compatibilité consiste en la création d'un nouvel emplacement réservé au profit de la RATP dans le cadre de la création du double terminus.

Présentation de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Noisy-le-Sec :

La maîtrise d'ouvrage précise que la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Noisy-le-Sec n'engendre aucune modification du règlement. Le projet tient compte des dispositions d'urbanisme et des restrictions réglementaires annexées au Plan

Local d'Urbanisme. La mise en compatibilité consiste en la modification d'emplacements réservés existants et la création d'un emplacement réservé.

Présentation de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Romainville :

La maîtrise d'ouvrage précise que la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Romainville n'engendre aucune modification du règlement. Le projet tient compte des *dispositions d'urbanisme* et des restrictions réglementaires annexées au Plan Local d'Urbanisme. La mise en compatibilité consiste en la modification du rapport de présentation et en la modification et la création d'emplacements réservés impactant les emplacements réservés existants notamment l'emplacement réservé E1 à destination de l'Etat. Par mail, la DIRIF (Direction inter-régionale des routes d'Île-de-France) a indiqué son accord quant à la réduction de l'emplacement réservé E1.

Présentation de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montreuil :

La maîtrise d'ouvrage précise que la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montreuil engendre des modifications du règlement. Des modifications sont apportées à la rédaction de la section 1 « nature de l'occupation et utilisation du sol autorisées » (zones UC et UM) et aux limites des périmètres des zones Nag et UCa. Le projet modifie le périmètre de la protection pour les jardins partagés. La mise en compatibilité apporte également des modifications aux emplacements réservés existants et crée un nouvel emplacement réservé. Enfin, le projet tient compte des dispositions d'urbanisme et des restrictions réglementaires annexées au Plan Local d'Urbanisme.

Présentation de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Rosny-sous-Bois :

La maîtrise d'ouvrage précise que la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Rosny-sous-Bois n'engendre aucune modification du règlement. Le projet tient compte des *dispositions d'urbanisme* et des restrictions réglementaires annexées au Plan Local d'Urbanisme. La mise en compatibilité consiste en la modification d'un emplacement réservé de l'État et la création d'emplacements réservés. Par mail, la DIRIF a indiqué son accord quant à la réduction de son emplacement réservé sur la commune.

Présentation de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Fontenay-sous-Bois :

La maîtrise d'ouvrage précise que la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Fontenay-sous-Bois n'engendre aucune modification du règlement. Le projet tient compte des *dispositions d'urbanisme* et des restrictions réglementaires annexées au Plan Local d'Urbanisme. La mise en compatibilité consiste en la création d'emplacements réservés.

QUESTIONS ET OBSERVATIONS :

- La commune de Fontenay-sous-Bois prend la parole pour confirmer que son PLU est en cours de modification. L'approbation de cette modification par le conseil municipal est prévue le 27 juin 2013. Après avoir confirmé que le prolongement du T1 de Bobigny à Val de Fontenay est compatible avec le règlement de leurs zones UFB, UG et le périmètre d'études, la commune de Fontenay souhaiterait que la forme des emplacements réservés soit plus proche de celle du reste du document. La commune de Fontenay voudrait un numéro différent pour chacun des emplacements réservés et de préciser les aménagements pour chacun des emplacements réservés (voirie, système de transport, etc.).
- La maîtrise d'ouvrage répond favorablement à ces deux requêtes. Elle précise que concernant le nom et la typologie des emplacements réservés, il avait été décidé de rester cohérent avec les autres dossiers de mise en compatibilité des villes traversées par le T1 et de rendre lisible la destination de ces emplacements réservés au même titre que ceux déjà présents dans le PLU.
- La commune de Fontenay-sous-Bois s'interroge sur les parcelles incluses dans l'emplacement réservé 11 (secteur des Allouettes). Elle demande si le périmètre sera envoyé à la mairie afin de connaître précisément les modalités d'expropriation et de pouvoir communiquer sur ces espaces.
- La maîtrise d'ouvrage répond que les parcelles impactées par les emplacements réservés sont soumises à l'enquête parcellaire. L'ensemble des personnes expropriées recevront un courrier de notification. Il y aura un travail à mener en lien avec la commune sur ce sujet.
- La commune de Fontenay-sous-Bois ajoute que les modifications du PLU qui devraient être approuvées prochainement par délibération du conseil municipal seront envoyées à la maîtrise d'ouvrage afin que l'enquête publique prenne en compte le nouveau code couleur du PLU.
- La D.R.I.E.A. rappelle l'interdiction pour une ville de délibérer sur une modification ou une révision d'un document d'urbanisme portant sur des dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité d'un projet soumis à une DUP entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la DUP, en vertu de l'article L. 123-14-2 du code de l'urbanisme.
- La commune de Fontenay-sous-Bois répond que la modification du PLU ne porte pas sur les mêmes zones que la mise en compatibilité. Il s'agit principalement de modifier le code couleur du zonage. La commune de Fontenay-sous-Bois précise qu'elle souhaite que l'enquête publique porte sur le nouveau document d'urbanisme.
- La D.R.I.E.A rappelle que les documents soumis à enquête pour la mise en compatibilité ne pourront pas être différents de ceux ayant fait l'objet de la présente réunion, mais que la ville pourra transmettre son souhait de prise en compte de son nouveau document lors de l'enquête publique de la DUP, afin que les dossiers soient modifiés en conséquence après l'enquête publique.

- La commune de Montreuil prend la parole pour exprimer les difficultés qu'elle rencontre concernant les modifications apportées aux dispositions relatives au périmètre de projet d'aménagement au sein du règlement. La commune de Montreuil rappelle qu'elle a entamé une procédure de révision simplifiée de son PLU. Cette révision a pour objectif de modifier le périmètre de projet d'aménagement. Afin de respecter les dispositions de l'article L. 123-14-2 du code de l'urbanisme, la commune de Montreuil propose que la mise en compatibilité crée un « fuseau » dans lequel un règlement spécifique s'appliquerait permettant d'autoriser les constructions et installations faisant partie ou nécessaires à un projet de transport public. Cette solution permettrait à la commune de Montreuil de mener sa révision et au maître d'ouvrage de réaliser les postes de redressement et les locaux techniques de signalisation nécessaires à son projet.
- La maîtrise d'ouvrage répond favorablement à cette proposition et apportera en ce sens des précisions complémentaires au dossier qui sera présenté à l'enquête publique en tenant compte de cette proposition.
- La commune de Montreuil demande à avoir des précisions sur le calendrier de la procédure, et notamment quand aura lieu la DUP.
- La Préfecture de la Seine-Saint-Denis répond à cette question en précisant que l'enquête publique devrait débuter le 17 juin 2013 et se terminer le 31 juillet 2013. La commission d'enquête rendra ensuite son avis un mois après la fin de l'enquête. . En conséquence, la DUP n'interviendra pas sans doute pas avant novembre 2013.
- La D.R.I.E.A ajoute qu'à l'issue de l'enquête publique, les dossiers de mise en compatibilité accompagnés du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint et du rapport et des conclusions de la commission d'enquête ou du commissaire enquêteur, seront soumis pour avis par le préfet au conseil municipal de chacune des six communes concernées. Celui-ci disposera d'un délai de deux mois pour donner son avis. Cette étape de la procédure devrait intervenir courant septembre.
- La commune de Bobigny s'interroge sur le devenir de l'emplacement réservé existant « RATP 2 », inscrit dans le cadre du prolongement de ligne de tramway T1 entre Saint-Denis et Noisy.
- La maîtrise d'ouvrage répond que cet emplacement réservé « RATP 2 », créé pour le premier prolongement du tramway T1, ne sera pas utilisé pour le projet de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay. La mise en compatibilité du POS de Bobigny n'a pas vocation à modifier cet emplacement réservé.
- Le STIF ajoute deux informations générales. D'abord, il rappelle qu'une réflexion est en cours à propos de la possibilité de prévoir dans les documents d'urbanisme des dispositions relatives à la sécurité incendie en présence de lignes aériennes de contact. Ensuite, en tant que maître d'ouvrage de la ligne 11, il indique que la réunion d'examen conjoint pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme aura lieu le 7 juin 2013. Cette réunion concernera certaines des communes présentes ce jour.

SUITE DE LA PROCEDURE :

- L'UTEA93, conclut cette réunion en indiquant que le procès verbal de la présente réunion d'examen conjoint sera joint au dossier d'enquête publique.
- Les observations exprimées en séance, nécessitant une adaptation des documents, feront l'objet d'un complément d'information versé au dossier d'enquête publique.

