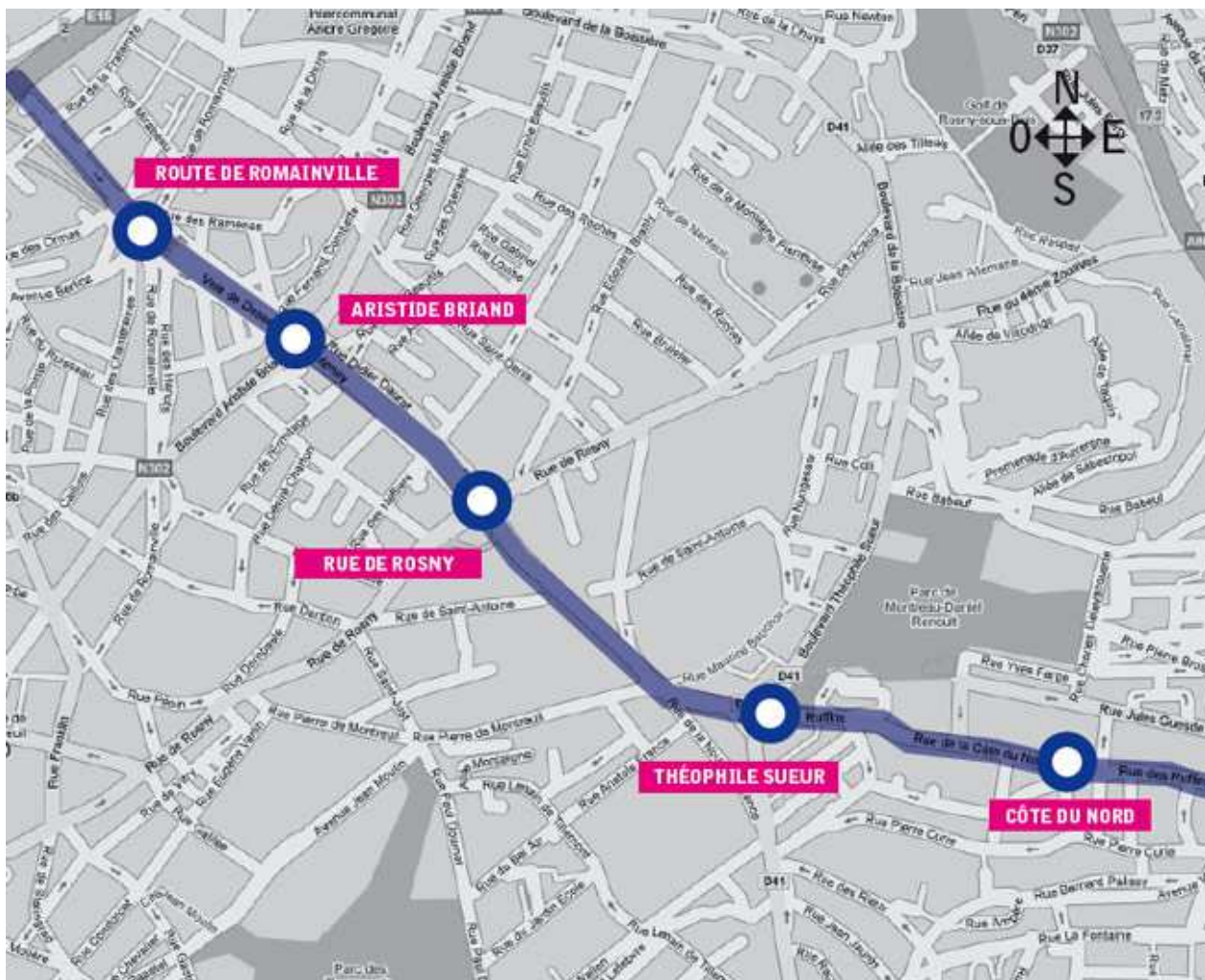


Dossier publié par le STIF pour le débat public de novembre 2008

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

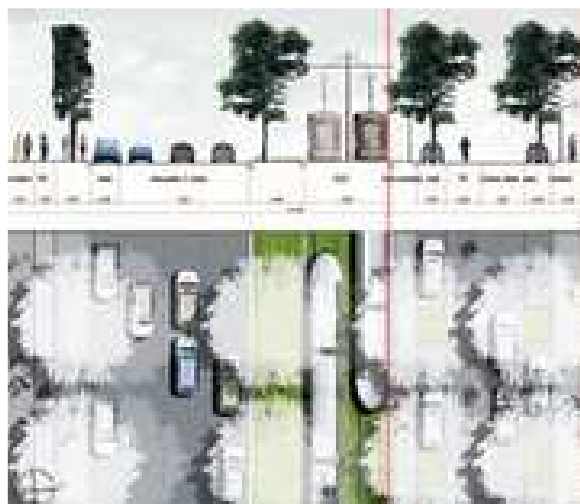


Cartographie du tracé à Montreuil

L'A186 qui devait initialement relier l'A3 à l'A86, n'a jamais été achevée. Ce secteur, d'une longueur de 2,1 km, constitue une forte coupure urbaine pour la ville de Montreuil qui souhaite sa mise à niveau. Le projet s'accompagne d'une requalification de cet axe par la suppression des ouvrages autoroutiers et la création d'une avenue paysagère remise au niveau du terrain naturel. Au sud de ce secteur, il est proposé d'implanter un site de maintenance et de garage des rames du tramway, sur une surface d'environ 2 hectares.

Commentaires de l'AMUTC

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



Avenue paysagère chaussée sud avec stationnement

Sur ce principe, deux variantes sont possibles :

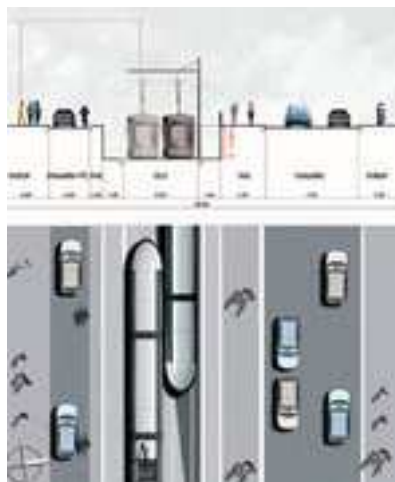
- L'une propose de réserver la chaussée sud à la circulation du trafic de passage précédemment assuré par l'A186 et de la border d'une piste cyclable bidirectionnelle ;
- L'autre propose d'ajouter du stationnement sur la chaussée sud et de dissocier les deux sens de la piste cyclable en bordure de chacune des deux chaussées.

Les 4 stations créées

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

Station rue de Rosny à Montreuil – photomontage

Le secteur des Ruffins, du carrefour Théophile Sueur à l'autoroute A86



Tramway en trémie*

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

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

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

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

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

Traitement du dénivelé en talus



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

L'insertion du tram et la circulation

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

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

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

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

Une station créée : « Côte du Nord ».

Rapport du garant page 12

Sur la commune de Montreuil, la portion de tracé au droit de la rue des Ruffins a soulevé des questions liées à la nécessité du creusement d'une tranchée, ceci en raison de la pente de cette rue et de la nécessité de la rendre compatible avec les caractéristiques du matériel roulant actuellement en service. Le principal souci exprimé par les riverains concerne la coupure de la ville pouvant résulter de cette tranchée.

L'installation des ateliers de maintenance et de remisage sur le site actuellement envisagé, proche des Murs à Pêches, a été également discutée par la municipalité, **en raison de l'existence d'autres projets communaux dans cet espace.** Aussi propose-t-elle d'installer ces ateliers sur les terrains libérés le long de l'A186.

Délibération du STIF du 8 juillet 2009

Article 1 Approuve le bilan

Article 2 Demande aux maîtres d'ouvrage (RATP et CG 93) de prendre en compte notamment : la suppression de la mise en tranchée du tramway dans la descente des Ruffins à Montreuil, permise par un nouveau matériel roulant...

Bilan de la concertation préalable

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.

Pages 53 et 54

- 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. »

Commentaires de l'AMUTC

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 ».