


Prolongement du tramway T1

[Accder directement au contenu.](#)

[Accder directement au menu principal.](#)



- [Phase de concertation achevée](#)
- [Téléchargement](#)
- [Foire aux questions](#)
- Rechercher 

Du 3 novembre au 30 dcembre 2008 Concertation. Informez-vous et donnez votre avis.



-
-
-
-
-
-



DONNEZ VOTRE AVIS 

RÉUNIONS D'INFORMATION 

[Accueil](#) > [Questions / Réponses](#) > [Foire aux questions](#)

Foire aux questions

- [Pourquoi une nouvelle concertation](#)
- [Quel est le rôle du garant ?](#)
- [Sur quoi les études complémentaires ont-elles portées depuis 2005 ?](#)
- [Ce projet ne fait-il pas doublon avec le projet Arc Express ?](#)
- [Le tram sur pneu est-il envisagé pour le passage en centre ville à Noisy-le-Sec ?](#)
- [Quel est le matériel roulant privilégié à ce stade ? Diffère-t-il selon les tracés proposés à Noisy-le-Sec ?](#)
- [Quel sera le niveau sonore enregistré en centre ville avec le tramway ?](#)

Pourquoi une nouvelle concertation ?

Cette nouvelle concertation autour du projet de prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay fait suite à celle organisée sur les 5 communes du tracé d'avril à septembre 2001 et à celle de 2005 menée à Noisy-le-Sec à propos des variantes de tracé.

Suite à la concertation complémentaire de 2005, un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) a été élaboré sur la base des études réalisées pour cette concertation et de son bilan. Ce DOCP a ensuite été approuvé par le Conseil du STIF en 2006 puis soumis à la Commission nationale du débat public (CNDP).

La CNDP 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, cette concertation devant présenter les caractéristiques suivantes :

- faisant une large place à l'expression de la population, elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant,
- elle portera sur les différentes familles de tracés possibles, leurs enjeux et leurs impacts,
- elle portera également sur les conditions d'une mise en place d'une nouvelle génération de matériel et des solutions techniques innovantes.

Monsieur Michel Gaillard, a été nommé garant de cette concertation par la CNDP.

Le but de la concertation en cours est donc d'informer le public et de recueillir son avis et suggestions. A l'issue de la concertation, un choix de tracé pour ce prolongement est notamment attendu.

[^ Haut de page](#)

Quel est le rôle du garant ?

Cette nouvelle phase de concertation va se dérouler sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant, **Michel Gaillard**.

Son rôle est d'apporter toutes les garanties de sincérité et de transparence dans l'information qui est mise à la disposition du public, tant dans les documents que lors des débats dans chaque commune.

Concrètement, Monsieur Gaillard pourra intervenir à tout moment pour favoriser votre expression et la qualité des réponses que vous pouvez attendre.

En revanche, il ne se prononce pas sur le fond du projet et n'est pas non plus organisateur de la concertation.

[^ Haut de page](#)

Sur quoi les études complémentaires ont-elles portées depuis 2005 ?

En 2005, la concertation menée à Noisy-le-Sec visait à présenter et à recueillir l'avis du public sur deux hypothèses de tracé (tracé Jaurès et tracé Ouest) étudiées comme variantes au tracé dissocié Jaurès-Michelet, présenté lors de la concertation de 2001 et étudié dans le cadre du schéma de principe.

Depuis 2005 plusieurs études ont été menées :

- **à Noisy-le-Sec**, des études ont été lancées par le STIF pour répondre aux recommandations de la Commission nationale du débat public de faire porter la nouvelle phase de concertation, sur les enjeux et les impacts des différents tracés,
 - > **une étude sur les enjeux urbains**. Réalisée par le groupement SAUNIER&ASSOCIES (urbanisme, infrastructures) – ECODEV (développement économique) – PIVADIS (commerces), cette étude vise à établir :
 - un état des lieux du fonctionnement urbain, économique et commercial (avec enquêtes auprès des commerçants et des clients...),
 - apprécier les potentialités d'évolution à 20 / 30 ans sur les secteurs éventuellement concernés par le prolongement du tramway,
 - dégager, pour chaque tracé, les impacts positifs (opportunités, potentiels urbains) ou négatifs (faiblesses, contraintes, fragilité) et les enjeux en termes urbains, commerciaux et économiques.
 - > **une étude sur les enjeux concernant le devenir du pôle gare**. Réalisée par la SNCF-AREP, elle vise, au travers d'esquisses, à illustrer et mettre en évidence des grands principes d'organisation d'un pôle gare qui serait à moderniser en cas de prolongement du tramway.
 - > **une étude sur les conditions d'une mise en place d'une nouvelle génération de matériel** et des solutions techniques innovantes, réalisée par la RATP.
- **à Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois**, dans le cadre de la préparation à l'élaboration du dossier d'enquête
 - > **des études de définition** pour préciser les aménagements urbains nécessaires à l'insertion du tramway, cette démarche permettant de désigner une équipe de Maîtrise d'œuvre du projet pour les études, le suivi de la réalisation des aménagements et leur mise en service,
 - > **une étude d'insertion du terminus de Val de Fontenay**, suite à la décision de transférer au nord des voies du RER A le terminus, en l'inscrivant dans le projet d'urbanisation du secteur autour de la gare. Les principaux résultats de ces études sont repris dans le dossier de concertation.

[^ Haut de page](#)

Ce projet ne fait-il pas doublon avec le projet Arc Express ?

Arc Express est un projet de rocade en métro automatique essentiellement souterrain. Il s'inscrit aussi dans la nouvelle logique qui consiste à favoriser les liaisons de banlieue à banlieue sans avoir à passer par Paris et ce notamment grâce à un maillage avec les transports existants, des vitesses supérieures et des fréquences comparables au métro parisien.

Ce projet, qui prend actuellement la forme d'un large fuseau autour de Paris, est inscrit au Contrat de Projets Etat Région 2007/2013 et le Conseil du STIF a voté et lancé son programme d'études en décembre 2007.

Celles-ci portent dans un premier temps sur deux arcs prioritaires :

- le premier situé au sud-est, dans le Val de Marne ; entre le RER A et B. Il intègre ainsi les réflexions précédemment menées par le conseil général du Val de Marne dans le cadre du Projet Orbival,
- le second au nord-ouest, des Hauts de Seine à Saint-Denis. Dans un premier temps, les arcs sud-ouest et nord-est feront l'objet d'études moins poussées.

Comme Noisy-le-Grand, Val de Fontenay fait partie des choix possibles pour être la gare de correspondance entre Arc Express et le RER A.

Ces études préciseront les grandes caractéristiques du projet Arc Express et permettront d'élaborer un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, qui sera soumis à la CNDP (Commission nationale du débat public) dans la perspective d'un débat public.

La proximité du prolongement du T1 jusqu'à Val de Fontenay avec le fuseau nord-est d'Arc Express pose la question de l'interaction entre les deux lignes (apport ou baisse de trafic).

Il faut déjà noter que si l'arc sud-est d'Arc Express desservait Val de Fontenay, il représenterait une attractivité nouvelle pour les riverains du prolongement du T1, renforçant encore son intérêt.

De plus, à l'instar du réseau routier, un réseau de transports collectifs pour être efficace doit être hiérarchisé en sous-réseaux qui se complètent. Des réseaux de proximité (desserte bus) construits autour de liaisons intercommunales plus structurantes (TCSP, bus ou tramway) assurent le relai du réseau principal de type RER, Métro ou Transilien, caractérisé par une forte capacité d'accueil des voyageurs, des vitesses plus élevées et des distances plus importantes entre les arrêts par rapport à un tramway.

L'Arc nord-est d'Arc Express qui, pour répondre à un objectif de vitesse commerciale élevée de l'ordre de 40 km/h, aurait des distances entre les gares comprises entre 1 et 2 km, se rapprochant en cela du RER E situé à proximité, devra être vu comme complémentaire au prolongement du tramway, dont les stations distantes de l'ordre de 500m assurent une desserte fine des quartiers.

Les études approfondies permettront de préciser cette interaction. Elles permettront d'orienter les décisions et pourront alimenter notamment le dossier d'enquête publique du prolongement du T1.

[^ Haut de page](#)

Un tramway sur pneus est-il envisagé pour le passage en centre ville à Noisy-le-Sec ?

Les études de trafic montrent qu'environ un voyageur sur quatre qui arrivera à Noisy-le-Sec en tramway souhaitera poursuivre son trajet, les autres voyageurs quittant le tramway pour, soit rejoindre leur lieu de destination, soit effectuer une correspondance.

Un des objectifs du projet est donc d'assurer la continuité de la ligne T1. Cette disposition évite aussi la

création d'un double terminus préjudiciable à la qualité d'insertion urbaine recherchée. Le tramway sur pneus ne répond à cet objectif.

[^ Haut de page](#)

Quel est le matériel roulant privilégié à ce stade ? Diffère-t-il selon les tracés proposés à Noisy-le-Sec ?

Pour répondre à l'objectif de continuité avec la ligne actuellement en service, le matériel roulant du prolongement devra être compatible avec l'équipement de la ligne existante doté d'un matériel tramway à roulement sur fer.

Pour permettre l'exploitation du prolongement, la solution de base consiste à acquérir un complément de parc de **15 rames neuves de nouvelle génération** pour compléter le parc actuel de 35 rames de type TFS, modèle de tramway qui circule depuis 1992 sur la ligne. Ainsi **des rames de nouvelle génération, comparables à celles mises en service dans les projets les plus récents (« look » attrayant, plancher bas intégral,...) seront amenées à circuler en même temps que les rames actuelles et ce dans l'attente du renouvellement de ces dernières.**

Par ailleurs, la possibilité d'une circulation du tramway dans le secteur dense et géométriquement contraint du centre-ville de Noisy-le-Sec, concerné par les tracés Jaurès et Jaurès-Michelet, a amené le STIF à s'interroger sur les conditions d'une mise en place d'une nouvelle génération de matériel pouvant répondre aux contraintes d'intégration de ce site où la largeur de la voirie varie de 16 à 18 m, avec ponctuellement un passage à 14,3 m.

Une étude a examiné différentes solutions d'alimentation électrique qui, différant du dispositif existant sur la ligne T1, pourraient répondre à l'objectif d'une intégration réussie, certains des dispositifs examinés étant compatibles avec le passage des rames Tramway Français Standard qui circulent actuellement sur la ligne T1, d'autre étant incompatibles.

Si les contraintes d'intégration du tramway sur cette section de la rue Jaurès s'avéraient incompatibles avec la circulation des rames TFS actuelles, l'étude a ainsi examiné plusieurs scénarios :

- soit par un maintien des rames TFS sur la seule ligne actuelle, les rames neuves circulant alors sur le seul prolongement,
- soit par une adaptation des rames TFS actuelles pour les rendre compatibles avec une circulation sur la rue Jaurès,
- soit par l'anticipation du renouvellement de ces rames TFS prévu entre 2022 et 2026.

[^ Haut de page](#)

Quel sera le niveau sonore enregistré en centre-ville avec le tramway ?

Un projet de tramway du fait du nouveau partage de la voirie entraîne une modification de la source sonore urbaine préexistante, essentiellement routière.

En zone urbaine le niveau sonore se situe généralement entre 55 dB(A) et 85 dB(A), une rue piétonne

ayant un niveau sonore d'environ 60 dB(A).

En ville, au passage d'un camion le niveau sonore peut atteindre jusqu'à 90 dB(A), au passage d'un bus, de 80 à 85 dB(A), au passage d'un tramway de 73 à 80 dB(A) lorsque celui-ci circule à vitesse élevée. L'impact sonore d'un tramway est limité, ses moteurs électriques sont très peu bruyants et les vitesses pratiquées en milieu urbain sont faibles, voire très faibles dans certains cas d'aménagement en milieu urbain dense et géométriquement contraint. Le revêtement de la plate-forme tramway influence aussi le niveau sonore. Une plate-forme engazonnée est plus absorbante qu'une plate-forme minérale, mais la différence entre les deux reste très faible lorsque la vitesse se situe entre 10 et 20 km/h.

Les aménagements de la voirie et l'environnement déterminent la vitesse de déplacement du tramway et sa contribution sonore. Dans le cas du centre ville de Noisy-le-Sec et plus précisément de la rue Jaurès, la vitesse commerciale a été envisagée à 15 km/h si le tramway circulait avec les véhicules et seulement 10 km/h en cas de piétonisation. De plus, le contact roues/rail est très peu bruyant, et le tracé rectiligne dont bénéficie la rue Jaurès garantit l'absence de crissements qui peuvent parfois apparaître en cas de courbe. Ces conditions d'intégration du tramway apparaissent donc optimales pour que l'ambiance sonore environnante soit finalement la plus perceptible.

[^ Haut de page](#)

- [Mentions légales](#)
- [Plan du site](#)
- [Imprimer](#)
- [Haut de page](#)



•



•



•



•



•



•

