

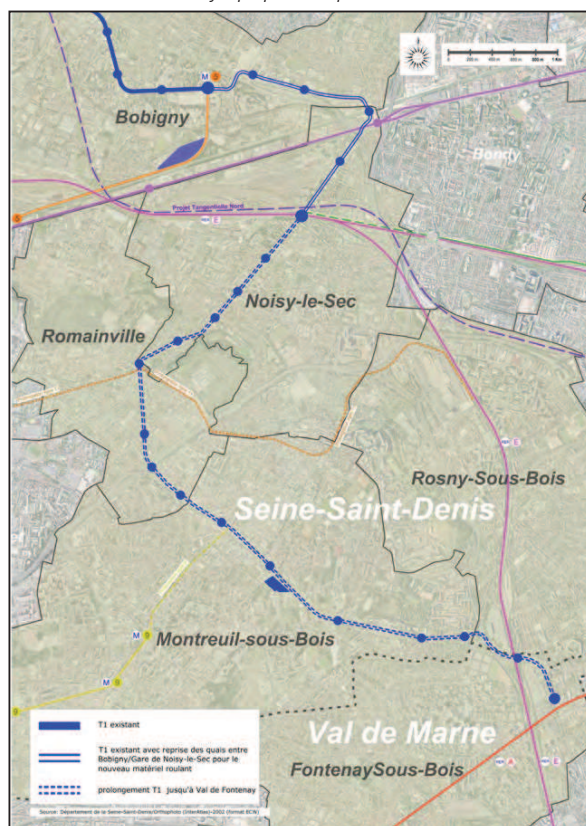
Le présent dossier est relatif au projet de construction de la ligne de Tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay (également appelé «prolongement du tramway T1 vers Val de Fontenay» dans le présent document).

1. Objet de l'opération soumise à enquête publique

1.1. Objet et localisation du projet

La présente notice explicative s'inscrit dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative à la réalisation de la ligne de tramway T1 entre Bobigny (93) et Val de Fontenay (94).

Synoptique de l'opération



Source: Département de la Seine-Saint-Denis

Les Maîtres d'ouvrage du projet sont le Département de la Seine-Saint-Denis, également appelé Conseil Général de la Seine-Saint-Denis (CG93), et la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens). Le projet concerne les communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois. Il concerne également la Communauté d'agglomération Est Ensemble, le Département de la Seine-Saint-Denis et le Département du Val-de-Marne.

L'enquête publique porte sur les travaux, ouvrages et aménagements relatifs à une ligne de tramway de 10,7 km dont 3 sont déjà en exploitation.

Caractéristiques du Tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay

Longueur de la ligne	7,7 km de prolongement et 3 km de ligne existante
Villes concernées	Du nord au sud : Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois (93) et Fontenay-sous-Bois (94)
Départements	Seine-Saint-Denis (93) et Val-de-Marne (94)
Les stations	21 stations (y compris double terminus à Bobigny)
Correspondances	Correspondances existantes et futures : <ul style="list-style-type: none"> ■ RER E à Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, ■ RER A à Val de Fontenay, ■ Ligne 5 du métro à Bobigny Pablo Picasso, ■ Tangentielle légère Nord à Noisy-le-Sec, ■ Futurs prolongements des lignes de métro 11 à Rosny-sous-Bois par la place Carnot, et ultérieurement, M9 à Montreuil, M1 à Val de Fontenay, ■ Futur T Zen 3 de l'ex RN3, au niveau de la station Pont de Bondy ■ Dix-huit lignes de bus, dont les lignes Mobilien 105, 121, 143 et 318, ■ Futur prolongement du T4 à Noisy-le-Sec, ■ Gares prévues dans le Grand Paris Express notamment à Bobigny Pablo Picasso, à Pont de Bondy et Val de Fontenay, ■ Extension du TVM à Val de Fontenay.
Exploitation	Fréquence : 4 min aux heures de pointe/ 6 min aux heures creuses, vitesse commerciale de 16.8 km/h, le temps de parcours entre Bobigny et Val de Fontenay est estimé à 35 min
Trafic prévisionnel	50 300 voyageurs par jour
Matériel roulant	Matériel roulant nouvelle génération type 32 m de long x 2.40 m de large Capacité : 200 voyageurs
Nombres de rames	27 rames
Site de maintenance et de remisage	Montreuil - Murs à Pêches (22 000 m²)
Estimation	484 M€ pour la totalité de l'opération hors matériel roulant

Source : Département de la Seine-Saint-Denis

Dans le cadre des orientations définies dans le PDUIF et le SDRIF, les objectifs assignés à la création de cette ligne de tramway combinent le développement du transport public et le développement de l'aménagement de la Région.

1.2. Contraintes identifiées

1.2.1. Contraintes environnementales

Les principaux enjeux environnementaux relevés lors de l'état initial de l'étude d'impact sont les suivants :

- Une topographie marquée sur la majeure partie du tracé, dont des territoires peu desservis par les transports en commun,
- Des risques naturels liés à la nature du sous-sol avec la présence d'anciennes carrières, des poches de dissolution du gypse et des risques de retrait-gonflement des argiles,
- La présence de sites classés et de sites inscrits à proximité de la zone d'étude. Cet enjeu reste à nuancer dans la mesure où ces sites n'interfèrent pas avec le projet,
- Le déficit de desserte de transport (manque de transport en commun, absence de modes doux) sur la zone d'étude,
- La forte urbanisation de la zone d'étude qui conduit à apprécier l'impact du projet sur la santé humaine.

La conception du projet a intégré en amont ces différents enjeux afin d'en minimiser leur impact.

1.2.2. Dysfonctionnements et carences du secteur d'étude

1.2.2.1. Concernant les Transports en Commun

Dans l'Est Parisien, les réseaux ferrés RATP et SNCF existants, offrant une bonne fréquence et une bonne vitesse commerciale, sont de structure radiale (Métro 5, 9 et 11 ; RER A et E).

Les liaisons de rocade sont assurées par le réseau d'autobus empruntant des axes routiers chargés, avec souvent une ou plusieurs correspondances.

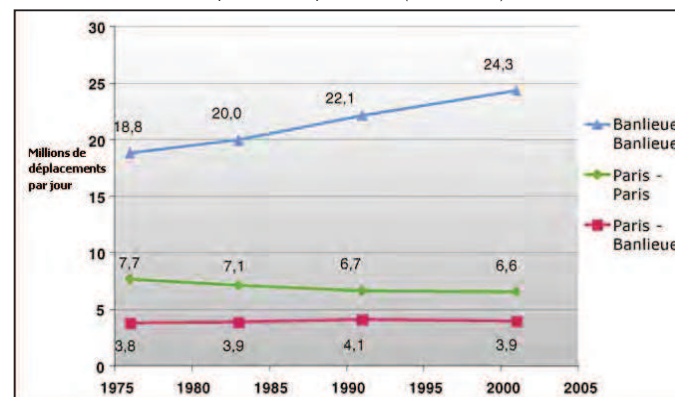
D'après les données de l'INSEE, d'avril 2011, en Ile-de-France, 64 % des usagers de la voiture déclarent pouvoir utiliser d'autres moyens de transports, contre seulement 36 % en province.

L'analyse des migrations alternantes, du taux de captivité des habitants et du trafic élevé des lignes d'autobus actuelles, malgré les difficultés de circulation, montre l'existence d'une demande potentielle de déplacements que l'offre de transport actuelle ne couvre pas de manière satisfaisante.

En 2001, les Franciliens ont effectué 24,3 millions déplacements de banlieue à banlieue par jour ouvrable (tous modes et tous motifs de déplacements confondus). Les déplacements en banlieue représentent ainsi 70 % de l'ensemble des déplacements des Franciliens.

Sous l'effet de l'urbanisation croissante, les déplacements de banlieue à banlieue ont connu une progression constante depuis 25 ans, de l'ordre de 1 % chaque année.

Déplacements par liaison (tous modes)



Source : Département de la Seine-Saint-Denis

Le prolongement du tramway, associé au réseau «Mobilien », permettra d'offrir un rabattement vers les modes lourds et de constituer un maillage pour pallier les carences de déplacements de banlieue à banlieue.

1.2.2.2. Carences particulières sur la ligne T1 actuelle

La ligne, dans sa forme actuelle, rencontre des difficultés de progression aux lieux de partage de la voirie avec les autres modes de déplacements : franchissements de carrefours, zones piétonnes ou banalisées.

La circulation en site propre, en ce qui concerne la ligne T1, est sujette à de nombreux aléas. L'itinéraire de la ligne T1 est traversé par des axes majeurs, ex-RN2, ex-RN3 et ex-RN186 avec d'importants carrefours, dont la gestion est rendue complexe par le nombre de voies qui s'y rejoignent. Un trafic routier important s'y trouve de ce fait concentré, particulièrement aux heures de pointe.

Le manque de respect du code de la route et des règles de bonne cohabitation entre usagers de la route font que la plateforme se trouve régulièrement occupée par des véhicules à l'arrêt. De plus, le non respect de la signalisation lumineuse tricolore conduit les machinistes à aborder à vitesse réduite le franchissement de certains carrefours ou ronds points.

La grande hétérogénéité des tissus urbains traversés a nécessité des choix d'insertion particulière :

- Secteur banalisé de la rue Auguste Delaune à Saint-Denis,
- Traversée de l'Ile Saint Denis,
- Traversée du Village de Gennevilliers.

La desserte des centres villes étroits et resserrés impose aux tramways une vitesse réduite (30 km/h maximum), très en dessous de celle pouvant être atteinte en site propre dédié (60 km/h maximum) et nécessite une attention permanente des régulateurs de la ligne pour que les perturbations soient

surmontées et résorbées au plus vite.

Toutefois, la principale source d'irrégularités pour la ligne T1 est liée à une priorité aux feux très insuffisante sur certains secteurs.

Sur la ligne T1, cette priorité accordée au passage du tramway n'est pas optimale, soit par déficience technique, soit par le choix de ménager un compromis entre la circulation du tramway et celle des autres véhicules.

L'existence de carrefours complexes empêche l'attribution d'une priorité totale sur l'ensemble des carrefours.

En outre, lorsque cette priorité est prévue, elle n'est pas toujours attribuée dans la réalité, du fait, notamment, de dysfonctionnements techniques.

Ce diagnostic montre que, malgré un service rendu de bonne qualité et un succès qui ne se dément pas, l'exploitation de la ligne actuelle est très tendue (115 000 voyageurs/jour).

Cette situation risque de devenir rapidement critique du fait :

- De la hausse continue du trafic observée sur la ligne, qui se traduit par une augmentation des temps d'échange en station et des temps de parcours et qui nécessite d'assurer un niveau d'offre adapté, notamment aux heures de pointe ;
- Des conséquences de la mise en service en 2012 du prolongement à Asnières Gennevilliers Les Courtilles, dont les caractéristiques d'insertion urbaine, notamment à Gennevilliers et l'Ile-Saint-Denis, vont probablement accroître les difficultés de circulation du tramway et, par conséquent, augmenter ses temps de parcours.

Indépendamment du prolongement à Val de Fontenay et de son impact sur l'exploitation de la ligne, il apparaît indispensable d'améliorer les temps de franchissement des carrefours et d'échanges en station, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et la sécurité des installations.

1.2.2.3. Carences concernant la voirie

Le réseau de voirie présente des capacités d'adaptation aux regards des reports attendus et des modifications de plan de circulation qui seront nécessaires pour insérer le tramway sur le réseau existant.

L'A186, dans sa forme inachevée, est surdimensionnée au regard des trafics écoulés. Sa requalification en avenue paysagère est donc possible à la condition de conserver une capacité raisonnable.

1.2.2.4. Carences concernant les circulations douces

Les cheminements doux sont peu présents sur le tracé. Le caractère actuellement très routier de certaines voies du secteur d'étude ne favorise pas ce mode de déplacement. La requalification de ces axes sera l'occasion de mieux prendre en compte les circulations douces avec, par exemple, la création de pistes cyclables ou de zone 30 ou de places de stationnements vélos.

1.2.2.5. Carences concernant le stationnement

Le stationnement est très présent dans les centres villes de Noisy-le-Sec et de Romainville. Le projet de tramway devra veiller à l'optimisation de ce stationnement, en particulier le stationnement pour les résidents et de courte durée.

L'interface places de stationnements/livraisons avec les commerces de certains quartiers (centre-ville de Bobigny, centre-ville de Noisy-le-Sec, Place Carnot et boulevard Henri Barbusse à Romainville) est également une donnée d'entrée intégrée dans l'opération du tramway T1.

1.2.2.6. Carences concernant le développement de l'urbanisation

L'urbanisation sur dalle qui prévaut à Bobigny, si elle a parfaitement répondu alors aux besoins de logements, ne correspond plus aux modes de vie actuels et est perçue aujourd'hui comme la raison de nombreux dysfonctionnements (mauvaise connexion entre les dalles et le sol naturel par exemple).

Cet urbanisme isole donc le pôle sur lui-même et réduit son accessibilité occasionnant une rupture dans les cheminements et un manque de lisibilité des parcours.

Il est une source de confusion dans la lecture des espaces publics. Ceci explique en partie la vocation urbaine estompée du pôle au profit de la seule fonction de pôle de déplacement multimodal.

De la même manière, la réalisation de l'A186 et la constitution de réserves foncières pour son prolongement ont stérilisé l'urbanisme sur les secteurs concernés de Romainville et de Montreuil. Le prolongement du tramway est l'occasion de revaloriser les espaces publics et de permettre une réappropriation des espaces laissés actuellement à l'abandon ou en friche (plusieurs dizaines de milliers de m²).

La réalisation du tramway est un vecteur privilégié de renouvellement urbain pour les différentes communes traversées. L'amélioration de l'offre de mobilité pour les habitants participera à la mixité sociale et au désenclavement des quartiers, plus particulièrement pour le Haut de Noisy-le-Sec, Romainville et le Haut Montreuil. Les pôles intermodaux de Bobigny, Noisy-le-Sec et Val de Fontenay verront leur centralité renforcée ainsi que la place Carnot lorsque la ligne 11 du métro sera prolongée. La requalification des espaces publics intégrant le système de transport sera le levier d'une mutation importante pour les communes. Fédérateurs de la vie publique, des espaces agréables à vivre assureront le lien social entre les différentes communes.

Au nord de l'autoroute A3, la requalification des espaces publics dynamisera les quartiers et renforcera les projets urbains communaux.

Au sud de l'autoroute A3, la disparition de l'autoroute A186 et de sa réserve foncière sera l'opportunité, pour les communes de Romainville et de Montreuil, d'une véritable reconquête urbaine pour ces quartiers déshérités. De nombreux espaces actuellement en friche pourront s'urbaniser : équipements d'intérêt locaux ou territoriaux, réhabilitation urbaine, activité, habitat...

Une volonté très forte de requalifier la zone d'activité comprise entre la RD86 et l'échangeur de l'A86 (parcelle Péripôle notamment) a été exprimée par les communes de Rosny-sous-Bois et de Fontenay-sous-Bois.

Le secteur présente donc de très fortes possibilités de mutation et le tramway est envisagé comme un instrument pour l'accélérer. La complémentarité des actions publiques constitue un enjeu important pour ce projet.

1.3. Objectifs de l'opération

Le projet de prolongement du T1 répond à deux grands objectifs :

- Un objectif de transport visant à améliorer le maillage et la desserte en transports en commun de l'Est parisien, en reliant les centres urbains et les quartiers entre eux ;
- Un objectif d'aménagement en accompagnant le projet d'une requalification de l'espace public et de la voirie des territoires desservis et en contribuant à faire éclore des projets nouveaux de construction.

Ces objectifs se déclinent en plusieurs sous-objectifs détaillés ci-après.

1.3.1. Un maillage en transports en commun de l'Est parisien

Le projet de prolongement du T1 constitue un nouveau tronçon de la rocade complète de tramway en site propre en proche couronne, dite « Grand Tram ».

Elle répond à la nécessité de renforcer la desserte en rocade face à l'extension de l'urbanisation et au nombre toujours croissant de déplacements à l'intérieur de la petite couronne et aussi de la zone d'étude. En effet, près de 75 % des déplacements des habitants de la petite couronne ont lieu à l'intérieur de ce dernier périmètre. Or, comme le rappelle le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), l'offre des transports collectifs n'est toujours pas suffisamment adaptée à la demande en Ile-de-France : « *temps de transport et inconforts dissuasifs, manque de lignes structurantes, changements de bus trop nombreux, faiblesse de maillage des réseaux ferrés et correspondances obligées par Paris, accessibilité médiocre aux gares, notamment pour les vélos et les piétons.* »

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

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

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

- Le RER E à Noisy-le-Sec et Val de Fontenay ;
- Le RER A à Val de Fontenay ;
- La ligne 5 du métro à Bobigny Pablo Picasso ;
- La Tangentielle légère Nord à Noisy-le-Sec ;
- Les futurs prolongements des lignes de métro M11 à Rosny-Sous-Bois par la Place Carnot, et, ultérieurement, M9 à Montreuil, M1 à Val de Fontenay ;
- Le futur T Zen 3 de l'ex-RN3, au niveau de la station Pont de Bondy ;
- Les dix huit lignes de bus, dont les lignes Mobilien 105, 121, 143, et 318 ;
- Le futur prolongement du T4 à Noisy-le-Sec ;
- Les gares prévues dans le Grand Paris Express notamment à Bobigny Pablo-Picasso, Pont de Bondy et Val de Fontenay ;
- L'extension du Trans Val de Marne (TVM) à Val de Fontenay.

Ce prolongement concrétise les orientations inscrites dans le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France et constitue l'un des projets phares pour améliorer la desserte francilienne.

1.3.2. Une meilleure liaison entre les quartiers

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

En outre, le projet améliore l'image des quartiers qu'il traverse et favorise ainsi le renouveau de la vie locale et du commerce.

1.3.3. Un meilleur traitement des circulations douces et une prise en compte des personnes à mobilité réduite

Tout au long du tracé prolongé mais également sur l'axe de l'avenue Gallieni à Noisy-le-Sec où le T1 circule déjà, la priorité est marquée pour que les piétons et les vélos puissent circuler de manière beaucoup plus aisée qu'à l'heure actuelle.

Dans le même temps, le projet prend en compte sur la totalité du linéaire les obligations réglementaires de mise en compatibilité des aménagements liés à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, sur les aménagements neufs et sur la reprise des quais existants.

Enfin, l'arrivée du projet engendre un aménagement de sécurité sur l'ensemble du tracé que ce soit pour les piétons (refuges lors des traversées de carrefours par exemple), pour les vélos (sas aux feux) ou pour des zones bien spécifiques (plateau aux abords des équipements notamment scolaires).

1.3.4. Un réaménagement des espaces publics dans des centres urbains denses

A Bobigny, à Noisy-le-Sec et à Romainville, l'opération de prolongement du T1 a pour objectif de rénover les espaces publics des axes desservis et d'accompagner des politiques publiques impulsées par les municipalités (densification de logements, rénovation d'équipements, plan de circulation à l'échelle de la ville, développement de l'art en ville...).

1.3.5. Une requalification de l'A186

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

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

Dans le secteur du franchissement de l'A3, à Romainville, la requalification de l'A186 s'accompagne d'une remise à plat de tous les échanges routiers.

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

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

1.3.6. Une rénovation du quartier des Ruffins à Montreuil

La situation topographique particulière du quartier des Ruffins, qui domine la vallée vers la Marne, rend ce site sensible à traiter (pente de 8 à 10%).

Constitué en grande majorité d'habitats pavillonnaires et de quelques grands ensembles aux limites à redéfinir, le prolongement du T1 a un objectif premier d'amélioration de la desserte de ce secteur où les parcours sont peu lisibles et où les déplacements en transports en commun sont trop peu nombreux.

La présence d'équipements scolaires et de parcs engendre une multiplication des déplacements et permet de rendre pertinent le développement des modes doux.

Le projet s'accompagne d'une mise en valeur du tissu urbain déjà constitué en ouvrant la vue sur le paysage lointain, en réaménageant les espaces publics permettant la mutation de certains îlots, et en mettant en relation le paysage et les jardins environnants.

1.3.7. Une entrée de ville paysagère à Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois

Le prolongement du T1 a pour objectif de rendre plus lisible ce territoire marqué par des infrastructures majeures (A86, RER, route départementale classée à grande circulation...) notamment en compactant les échanges autoroutiers, en dégagant du foncier, en permettant le développement d'opérations d'aménagement pilotées par les villes et en améliorant l'intermodalité entre les différents modes de déplacements.