

T 1

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

JOURNAL DE LA CONCERTATION

1. CCIP
SEINE-ST-DENIS

2. Association
VIVRE BIEN
À NOISY SANS
LE TRAM

3. Association
NOISY
AVENIR

4. Association
UN T1 NOMMÉ
DÉSIR

5. Association
TRAM-NON
NOISY

6. Association
ADTC EST
PARISIEN

7. Association
AUT
ILE-DE-FRANCE



ÉDITO

Michel Gaillard,
Garant CNDP

«7 POINTS DE VUES SUR LE PROJET»

Dans ce deuxième numéro du journal consacré à la concertation sur le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay, nous donnons la parole aux associations, acteurs économiques... qui désirent exprimer leur point de vue sur ce projet. Avec ces témoignages, l'objectif poursuivi vise à enrichir le débat qui vous est proposé tout au long de cette nouvelle phase de concertation. Publier ceux-ci, répond au souci qui m'anime de veiller à la transparence de ces débats et à un équilibre des opinions exprimées. Ces contributions doivent respecter certaines règles pour être recevables et publiées. Ainsi le contenu de ces textes, soumis au préalable à l'avis du garant, est

de la responsabilité des signataires et n'engage que ces derniers. Leurs contributions portent exclusivement sur le projet soumis à la concertation. Elles contiennent une série d'observations, de propositions, d'avis, d'opinions argumentées. Pour être accessibles à un large public, les intervenants ont tenu à s'exprimer dans un langage clair et compréhensible et se sont, en outre, engagés à ne pas utiliser la tribune que nous leur accordons comme relais d'une promotion d'intérêts personnels. Vous retrouverez toutes ces contributions en ligne sur le site que nous mettons à votre disposition à l'occasion de cette concertation : www.t1est.fr

1. Chambre de commerce et d'industrie de Paris Seine-Saint-Denis

UN PROJET STRUCTURANT POUR L'ÉCONOMIE DU TERRITOIRE

Depuis de nombreuses années, la CCIP 93 participe aux réflexions menées par le STIF et les collectivités locales concernées par le tracé du prolongement du T1. Aujourd'hui, même si le passage du tracé à Noisy-le-Sec fait encore l'objet de trois variantes dont le choix sera arrêté après la concertation en cours, il ne fait aucun doute que les bénéfices que ce projet pourra générer pour ce territoire de l'est parisien sont aujourd'hui reconnus par tous. Ce projet d'envergure est en effet structurant à plus d'un titre pour le territoire. Il permettra d'assurer une meilleure desserte locale et de banlieue à banlieue, qui fait aujourd'hui défaut. En outre, les interconnexions seront nombreuses avec les lignes de bus sur les communes traversées et offrira la possibilité, à moyen terme, de faire le lien avec les extensions des lignes de métro 9 et 11, inscrites au SDRIF.

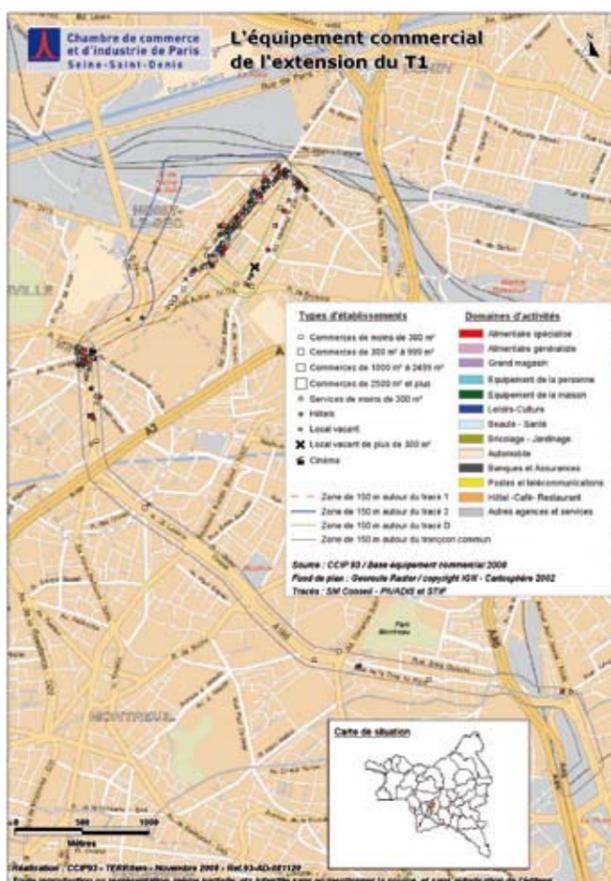
Le prolongement desservira des pôles d'emplois de premier ordre comme celui de Montreuil qui connaît une croissance importante dans le secteur tertiaire.

Le pôle de Noisy-le-Sec est également un pôle d'emploi majeur sur ce territoire. La CCIP 93 a réalisé une étude pour le compte du STIF en novembre 2007 sur le tissu économique et commercial traversé par les trois variantes du tracé envisagées. Il ressort que pour Noisy, ces tracés desserviront entre 425 et 650 établissements soit entre 2 800 et 3200 emplois suivant le tracé retenu. S'ajoute à cela la présence d'un important linéaire commercial le long du tracé passant par la rue Jean Jaurès avec près de 200 cellules commerciales (cf. carte).

Le bénéfice, en termes de desserte, qu'apportera l'arrivée du tramway au territoire en général et au pôle de Noisy-le-Sec en particulier sera renforcé par la requalification de l'actuel pôle gare, aujourd'hui non adapté aux futurs flux de transit qu'il sera amené à supporter.

LA NÉCESSITÉ DE MESURES D'ACCOMPAGNEMENT...

Avant les travaux
• Les commerces et les activités de proximité situés dans le corridor du tramway ont



Les difficultés de stationnement apparaissent comme une préoccupation majeure pour les commerces, tout comme celui des livraisons. Le projet, dans sa conception spatiale et l'organisation de la voirie, devra tenir compte de ces questions, primordiales au bon fonctionnement des commerces et entreprises.

- Les dirigeants d'entreprise doivent être sensibilisés à l'impact des futurs travaux sur leur propre activité. Il faut notamment les inciter à développer une comptabilité adaptée.

Pendant les travaux

- Une réflexion doit être menée sur la mise en place d'un dispositif de livraison adapté à la période de travaux ainsi que sur la possibilité d'une indemnisation des entreprises et commerces ayant subi un préjudice économique du fait des travaux.

Une concertation large et efficace et la mise en place de tels outils permettront de mener le projet à son terme avec succès sans pour autant nuire à l'activité et à la pérennité des activités économiques, commerciales et autres.

Guy COSTE

**CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE PARIS
SEINE-SAINT-DENIS**

19, Avenue Paul Vaillant Couturier
93000 BOBIGNY
Tél. : 04 48 95 11 79
www.ccip93.fr

2. Association

VIVRE BIEN À NOISY SANS LE TRAM

IL FAUT ABANDONNER LE PROJET DE PROLONGEMENT DU T1 : POURQUOI ?

Le tramway est censé améliorer les transports de banlieue à banlieue pour réduire l'espace occupé par l'automobile, or il est trop lent (**16 km/h** sur le tronçon actuel) pour remplir cet objectif ; un rapport de la cour des comptes de 2005 dénonçait déjà le défaut de ce mode de transport.

Ainsi seulement 3 % des voyageurs du T1 ont été captés à l'automobile ; ce n'est pas ainsi que l'on réduira les nuisances de l'automobile.

Il provoquera une détérioration de la desserte de bus : il est clair que par le tramway la RATP vise aussi une réduction du nombre des conducteurs.

L'impact sur les finances publiques est considérable : **445 millions d'€** (1 fois et demi le coût de l'hôpital Pitié-Salpêtrière) ; son coût au km, **56,6 millions** en ferait le plus cher de France (le coût habituel d'un tramway est autour de 20 millions au km). Son financement impliquerait l'État la Région et le département : où va-t-on trouver l'argent ?

LA SEINE SAINT DENIS A-T-ELLE ENCORE UN METRO DE RETARD ?

La Seine St Denis mérite le meilleur. C'est à nous de nous battre comme le fait le Val de Marne pour que notre département soit inclus dans ce projet ambitieux de métro circulaire autour de Paris.

La ville devra supporter d'importants coûts dus à des travaux induits (notamment de voirie). Ce projet est présenté comme idyllique (« plantation d'arbres, création de parkings, de pistes cyclables et de zone 30 »), comme moyen de revitaliser le centre-ville. Or le bilan de la ligne actuelle malgré les promesses qui avaient été faites est mauvais (cela est confirmé par les études du cabinet Pivadis) :

- les projets urbains ambitieux prévus ont été abandonnés par manque de financement des collectivités locales ;
- l'impact sur les commerces est globalement négatif ;
- l'avenue Galliéni reflète bien cette analyse.

Les promesses d'aujourd'hui n'engagent que ceux qui y croient !

PAR QUOI LE REMPLACER ?

Le projet de métro souterrain à une distance de 3 à 4 km autour de Paris, « métrophérique » est bien lancé ; même s'il est tardif c'est une nécessité et il arrivera à Val de Fontenay. Sa vitesse sera de 40 km/h. La question est simple : **veut-on qu'il continue et desserve Noisy et l'Est Parisien ?**

Si le prolongement du T1 est réalisé ce prolongement de métro ne se fera jamais ; prétendre le contraire n'est pas crédible. Pourquoi Métrophérique s'arrêterait – il aux portes de la Seine-Saint – Denis ?

QUE PROPOSONS NOUS ?

- L'abandon du prolongement du T1 (il pourrait éventuellement être prolongé jusqu'à la future base de loisirs) et le prolongement de métrophérique à partir de Val de Fontenay, son interconnexion avec les futurs prolongements des lignes de métro et notamment de la ligne 11, et son passage à Noisy selon un tracé à déterminer (en relation notamment avec les villes de Romainville et Montreuil).
- Le lancement au plus vite des travaux pour le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny.
- En attendant métrophérique, la création, si le volume de trafic le justifie, d'une desserte nouvelle routière sur le tracé prévu initialement pour le T1 avec un matériel adapté mais léger.
- L'amélioration de la desserte par les lignes de bus actuelles, notamment par leur mise en site propre et l'amélioration de leur régularité et la transformation du 105 en mobilien apte à

accompagner les personnes handi-capées ou en charge d'enfants.

Ce métrophérique ne sera pas réalisé avant 2020 et coûtera plus cher bien sûr que le tramway (un peu plus de 6 milliards d'€ pour 60 km) mais apporterait une amélioration considérable de la desserte des villes de Montreuil, Romainville et Noisy vers les autres banlieues (à la fois vers le Val-de-Marne et vers la banlieue Nord).

Au contraire du tramway METROPHÉRIQUE sera à la hauteur des enjeux de demain et digne des ambitions de la Seine St Denis. Il ne sera pas pardonné aux décideurs d'avoir fait le mauvais choix.

Remarque : Il est possible que ce délai soit raccourci (cf. déclarations de Monsieur Mongin, PDG de la RATP ainsi que décision imminente sur le lancement de grands travaux pour relancer l'économie).

Daniel MONNOT
Vice-Président

ASSOCIATION VIVRE BIEN À NOISY SANS LE TRAM

5, rue Valérie Cuif 93130 NOISY-LE-SEC
vivrebienanoisy@hotmail.fr
Tél. :06 30 96 01 51
BLOG : <http://tramwayanoisystop.blog4ever.com>

VBNST est une association pour la défense de la qualité de vie et à ce titre se déclare pour le développement de transports en communs efficaces.

3. Association

NOISY AVENIR

Le tramway est un moyen de transport propre, plus rapide et confortable. Il a déjà été adopté par de nombreux Noiséens et nul doute qui le sera plus encore à l'issue des travaux de prolongement de la ligne. Ce moyen de transport aura également un impact économique positif sur notre ville en la rendant plus attractive du fait d'un meilleur maillage des modes de déplacement.

LE TRAMWAY : UN MOYEN DE TRANSPORT PROPRE

Le tramway répond bien aux exigences en matière de normes environnementales. Il a été adopté par de nombreuses grandes villes comme Strasbourg, Bordeaux ou Paris parce qu'il s'agit d'un moyen de transport non polluant et qu'il s'intègre bien dans le paysage urbain. Le prolongement de la ligne T1 au cœur de Noisy permettra une valorisation du centre ville par l'implantation de nombreux arbres et petits espaces verts dont il est actuellement dépourvu. Ces travaux seront aussi l'occasion de corriger les erreurs commises par le passé lors de l'arrivée de la ligne **dans le secteur de l'avenue Gallieni en apportant des aménagements**

LE TRAMWAY : UNE CHANCE À SAISIR POUR NOISY ET SES HABITANTS

Le tramway est un moyen de transport propre, plus rapide et confortable. Il a déjà été adopté par de nombreux Noiséens et nul doute qui le sera plus encore à l'issue des travaux de prolongement de la ligne. Ce moyen de transport aura également un impact économique positif sur notre ville en la rendant plus attractive du fait d'un meilleur maillage des modes de déplacement.

nécessaires à améliorer le cadre de vie des habitants de ce quartier. En outre ce moyen de transport constituera une réelle alternative à l'engorgement du centre-ville par les véhicules.

LE TRAMWAY : UN TRANSPORT RAPIDE, CONFORTABLE ET DE NATURE À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS DE TOUS

Le tramway du fait qu'il circule en site propre répond tout à fait aux attentes des utilisateurs en termes de fréquence de passage contrairement aux bus très souvent bloqués dans les embouteillages. Il contribuera aussi à diviser de façon conséquente le temps passé quotidiennement dans les transports tout en permettant à bon nombre d'habitants de laisser leur

véhicule au garage. C'est également un moyen de déplacement confortable et particulièrement adapté pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. Enfin, le tramway a aussi pour avantage d'améliorer la sécurité et le cadre de vie de chacun, usager ou non, car il favorisera la mise en place de zones piétonnières, l'aménagement de pistes cyclables inexistantes sur le territoire de Noisy et l'instauration de « zones 30 ».

LE TRAMWAY : UN ATOUT ÉCONOMIQUE DONT NOISY NE PEUT SE PASSER

L'enjeu du prolongement de la ligne T1 est aussi d'ordre économique. De tous temps les transports ont joué un rôle déterminant pour attirer les entreprises. Le prolongement de la ligne T1 va permettre d'aménager le pôle gare, insatisfaisant en l'état actuel et qui pourrait devenir vecteur d'emplois. Par ailleurs, grâce au tramway le cœur de Noisy regagnera en attractivité

et des équipements comme la médiathèque, le Théâtre ou la Galerie seront pleinement valorisées dans un centre ville redessiné.

Le prolongement de la ligne T1 offre la possibilité d'un nouvel avenir pour Noisy. Notre ville ne doit pas manquer ce rendez-vous.

Brigitte ROEDERER
Présidente de Noisy Avenir

NOISY AVENIR

Noisy Avenir
Association loi 1901
BP 50
93130 Noisy-le-Sec

L'association existe depuis janvier 1989. Son objet est de rechercher, étudier et favoriser la mise en œuvre des moyens utiles à l'amélioration de la qualité de la vie à Noisy-le-Sec.

Tout ce qui touche à la défense de l'environnement, le cadre de vie ou encore à l'éducation à la citoyenneté urbaine ne peut laisser indifférente **Noisy Avenir qui se considère comme partie prenante au débat sans esprit partisan.** La volonté qui anime ses administrateurs, ses adhérents ou sympathisants est de **faire émerger et susciter le développement de projets destinés à améliorer la qualité de la vie des habitants de Noisy sans occulter le débat indispensable avec l'ensemble de la population.**



ENFIN

Enfin le prolongement du T1 est relancé. Enfin la réalisation de cet équipement public est remise sur rails.

« Un T1 nommé Désir » a été créée en 2005 avec un objectif simple : favoriser l'expression et l'action des habitants de Fontenay, Montreuil, Noisy, Romainville et Rosny qui souhaitent voir réalisé le plus rapidement possible le prolongement Gare de Noisy-le-Sec - Val de Fontenay de la ligne du T1. Depuis 2003 et l'arrivée du tramway à la gare de Noisy-le-Sec, la nouvelle municipalité d'alors s'opposait à la poursuite des travaux, utilisant les pires arguments : le passage du tramway aurait sur la ville les mêmes effets que le bombardement subi par Noisy le 18 avril 1944... !

« Un T1 nommé Désir » a rassemblé en quelques mois des centaines d'adhérents qui manifestaient ainsi leur volonté de mettre un terme à l'arbitraire et de voir se développer le service public de transport collectif. Alors que les édiles de Noisy prétendaient que la population refusait massivement ce moyen de transport, une enquête d'opinion réalisée en 2005 a établi qu'au contraire une large majorité des habitants

de la ville y était favorable. « Un T1 nommé Désir » est une des voix de cette majorité. Elle prend également en compte l'impatience légitime des habitants de Fontenay, Montreuil, Romainville et Rosny qui subissent un retard dont ils ne sont en rien responsables.

PRIORITÉ AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

Les besoins de la région en transports collectifs sont immenses et notre secteur est particulièrement sous équipé. La ligne du T1 qui va d'un bord à l'autre de la Seine-Saint-Denis et se poursuit au-delà est un atout pour le département et les villes qu'elle dessert. Elle constituera une meilleure solution pour de nombreux déplacements de ville à ville qui aujourd'hui nécessitent de passer par Paris. Elle contribuera à ce que de nouveaux usagers réduisent l'utilisation de la voiture, un meilleur choix étant proposé, moins coûteux, moins polluant. Nos villes ont besoin de pouvoir respirer, les circulations douces doivent trouver leur place.

Multipliés, interconnectés, les transports collectifs sont appelés à constituer, surtout en proche banlieue, un réseau dense qui ne laisse personne à l'écart. Les différents types de transports sont complémentaires. Le tramway n'exclut pas la future « tangentielle » (Sartrouville - Noisy le Sec), « Métrophérique » et « Arc express » (projets de lignes de métro en banlieue) sont des projets complémentaires au T1, et les bus n'effectuent pas le même type de desserte.

OUI AU T1 PROLONGÉ

Nous sommes attachés à la réalisation du prolongement du T1 parce que ce projet répond à des besoins de la population desservie. Il va améliorer la liaison avec le chef-lieu du département. Il reliera directement entre elles

des villes, - dont les deux plus importantes du département : Saint-Denis et Montreuil -, dans lesquelles se rendre aujourd'hui impose souvent l'utilisation de plusieurs moyens successifs de transports. Il va donner directement accès pour des milliers de personnes à des lignes RER et de métro.

Ce projet s'articule avec celui du prolongement des lignes 1, 9 et 11 du métro. Ces prolongements, qui pour certains sont envisagés depuis presque un siècle (ligne 11 !), doivent maintenant être mis en œuvre. Les caractéristiques du transport en tramway conduisent également à souhaiter sa mise en place rapide. Utilisant un espace dédié, il ne subit pas les aléas de la circulation, celle-ci pouvant en outre être gouvernée aux intersections par son passage. La régularité est ainsi beaucoup mieux assurée, et les fréquences de passage annoncées représentent un progrès considérable comparées à celles des transports effectuant actuellement le même parcours.

Les utilisateurs de la ligne existante ont constaté que c'est aussi un moyen de transport plus confortable. La conception des rames et des aménagements, son implantation en surface, le rendent aisément accessible aux personnes en situation de handicap.

CONTRIBUER À LA QUALITÉ DU PROJET

« Un T1 nommé Désir » sera attentive à la qualité du projet et de l'implantation de la ligne. Toutes les dispositions doivent être prises pour que son insertion conduise à une amélioration de la qualité de l'environnement. Cela impose que toutes les ressources actuelles de la technique soit mises en œuvre pour que du point de vue phonique, esthétique, le tramway apporte un plus aux villes et quartiers qu'il va traverser. Les investissements nécessaires doivent être décidés pour que les méthodes et les matériels

les plus performants soient utilisés. Des réponses pertinentes sont à apporter aux inquiétudes qui peuvent se manifester : par exemple, une rame fera d'autant moins de bruit que son passage en maintenance sera fréquent. Si les lignes aériennes d'alimentation électrique peuvent être supprimées, elles doivent l'être. L'implantation du tramway peut et doit aussi être l'occasion d'améliorer l'urbanisme des zones traversées : rendre plus agréable la ville, créer des parcs de stationnement qui désencombrent les voies de circulation et facilitent l'accès aux commerces et aux services, favorisent les circulations douces, sécurisent le parcours des piétons.

Et pour être de qualité, la future ligne doit répondre le plus complètement possible aux besoins de déplacements de la population. À Noisy le Sec, nombre de commerces et services sont situés au centre de la ville (mairie, supermarchés, galerie d'exposition, médiathèque, théâtre, marchés, banques, Poste, Sécurité Sociale, gare, commerces...). Afin de permettre aux gens de se rendre là où ils ont besoin d'aller, il nous semble donc que le choix doit être opéré entre les tracés « Jean Jaurès » et « dissocié Jaurès - Michelet ». La concertation en cours donne la possibilité de s'informer et d'intervenir. Nous invitons la population à se saisir de cette opportunité.

Michel OSSAKOWSKY
Président de l'Association

UN T1 NOMMÉ DÉSIR

Association intercommunale
« loi de 1901 »
Siège social :
30, rue de Romainville
93130 Noisy-le-Sec
Contact : 06 75 43 97 93
unt1nommedesir@laposte.net



LIAISON NOISY-LE-SEC - VAL DE FONTENAY : LE MÉTRO AU LIEU DU TRAMWAY T1

L'association Tram-Non ne se reconnaît pas dans cette nouvelle concertation publique qui a pour finalité de faire avaliser le choix du tramway sur rails, alors que d'autres modes de transport en commun plus performants existent, comme le métro, plus rapide et plus capacitaire.

Nous sommes favorables au développement des transports en commun pour favoriser les

liaisons de banlieue à banlieue et pour limiter les nuisances de l'automobile.

Cependant nous sommes opposés au projet de prolongement du tramway T1 par le centre ville de Noisy-le-Sec pour de multiples raisons (on remarque par ailleurs que le tracé de desserte des villes suivantes sur ce tronçon passe aux limites de ces communes et non en leur centre) :

- ce projet est inadapté au centre ville dense et étroit, moins de 15m de façade à façade sur la plus grande longueur de la rue Jean Jaurès, 14m sur le bd Michelet, 15m par endroits sur la rue Anatole France ;
- il se substituerait à la desserte actuelle du bus mais ne désenclaverait pas des quartiers à forte densité de population, Londeau, Boissière, Stéphenson et plus loin l'hôpital intercommunal de Montreuil ;
- dès lors que le renouvellement du matériel roulant est prévu jusqu'en 2022 ou 2026, les anciennes rames TFS de 1992 seraient maintenues en service sur ce tronçon, générant des nuisances sonores et vibratoires amplifiées par le phénomène de résonance ;
- ce projet soulève de nombreuses difficultés, modification des flux de circulation, déplacement de la pollution, accessibilité plus difficile

(moins de stations tram que de stations bus 105) réductions de stationnements ;

- La requalification urbaine paraît illusoire dans le centre ville structuré, l'entrée de ville par l'avenue Gallieni beaucoup plus large (22m) où circule le tramway ne comporte pas de piste cyclable ;
- Les caténaires pour la transmission de l'énergie défigurent l'environnement urbain ;

Quelle qualité de vie réserve-t-on à des centaines de foyers noiséens du centre-ville qui seraient exposés à 4 m des rails du tramway avec des passages de rames toutes les 4 minutes en heures de pointe ?

Le coût financier de ce prolongement est exorbitant alors que des priorités sur notre zone ne sont pas prises en compte.

Nous partageons l'avis du président du conseil général du Val de Marne qui a choisi le métro Orbival au lieu du tramway pour les villes de son département, considérant que le tramway est trop dévastateur du cœur des villes et peu dissuasif vis à vis de l'automobile en raison de sa faible vitesse d'exploitation (16 kms/h).

Le projet de prolongement du tramway T1 serait avantageusement remplacé par celui

du prolongement du Métrophérique Orbival à partir de Val de Fontenay via Montreuil, Romainville et Noisy-le-Sec pôle gare, véritable amorce de la ligne de métro souterraine automatique qui devra relier les deux arcs prioritaires du Nord - ouest (La Défense - La Plaine St-Denis) et du Sud - est (Arcueil Cachan - Val de Fontenay).

On pourrait compléter cette liaison souterraine rapide (40 à 50 kms/h) par le transport en cabotage en surface de la ligne 105 dotée de bus modernes de dernière génération.

Armand JOULLIÉ
Président de l'Association

ASSOCIATION NOISÉENNE POUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT DU CADRE DE VIE ET DES TRANSPORTS URBAIN

89, bd Michelet -
Noisy-le-Sec 93130

6. Association ADTC EST PARISIEN

CE QUI EXISTE

La rue Jean Jaurès est partagée entre une voie réservée aux autobus, séparée du reste de la circulation et du stationnement par un muret infranchissable. Cette situation est appréciée par des habitants et commerçants, qui souhaitent conserver cette répartition entre transports en commun et autres moyens de déplacement.

CE QUI SE FAIT AILLEURS

La Leidsetraat, située dans le centre d'Amsterdam, est une rue étroite où il n'y a pas la place de mettre côte à côte deux voies de tramways. La présence des canaux a permis une solution

LE TRAMWAY DANS UNE RUE JEAN JAURÈS VIVANTE

Notre proposition consiste à concilier le passage du tramway rue Jean-Jaurès avec son état actuel, auquel sont attachés des habitants et commerçants de Noisy-le-Sec.

consistant à faire les arrêts, qui sont aussi des points de croisement, sur les ponts. Entre les arrêts, les voies sont imbriquées (voir photo), ce qui évite l'utilisation d'aiguillages, permettant ainsi des économies sur les coûts d'entretien. Trois lignes de tramway y passent avec une forte fréquence.



TRANSPOSER CET AMÉNAGEMENT RUE JEAN-JAURÈS

Notre proposition consiste donc à poser les voies à l'emplacement de l'espace actuellement affecté aux autobus, en ne prélevant sur l'autre espace que ce qui est nécessaire pour aménager les arrêts. En direction de Val-de-Fontenay, les trottoirs légèrement surélevés serviront de quais. Pour l'arrêt mairie, nous proposons qu'en direction de Bobigny, il soit implanté devant le supermarché Champion.

FICHE CONTACT

Texte rédigé par le Président de l'association, **Gérard MASSIP**, 15 rue du Quatrième Zouave,

93110 Rosny-sous-Bois, (06 60 20 13 51). Gérard Massip a été pendant plusieurs années, jusqu'au troisième trimestre 2001, l'un des représentants des usagers à la Commission technique de coordination du STIF, Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le dossier est suivi par **Christian BERTIN**, trésorier de l'ADTC Est Parisien, 107 rue Emile-Beaufils, 93100 Montreuil, (01 48 59 38 83).

ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN, VOIES PIÉTONNES ET VOIES CYCLABLE DANS L'EST PARISIEN

L'ADTC Est Parisien est une association d'usagers des transports qui agit sur le nord de la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis (sauf Plaine Commune) et le Val-de-Marne.

L'ADTC Est Parisien est membre de la FNAUT, chez Hubler, 15 rue Fernand Léger, 94120 Fontenay, 01 48 59 38 83, www.multimania.com/adtcp, gerard93110@gmail.com

7. Association



QUEL INTERET POUR LE PROLONGEMENT DU TRAM T1 ?

Pour l'AUT, le tramway qui circule majoritairement en site protégé constitue une amélioration incontestable de la desserte des communes traversées. Il procure une excellente accessibilité puisque l'accostage parfait aux quais des stations permet à tout un chacun de l'utiliser, quelque soit son âge, ses bagages ou son éventuel handicap.

Les courtes inter-stations et la circulation du tramway sur voirie avec des carrefours à franchir ne permettront pas une vitesse commerciale très élevée. Mais la présence du tramway, par sa bonne lisibilité et la qualité du service assuré, améliorera fortement le report modal vers ce mode. C'est ce qui a été constaté à toutes les ouvertures de ligne de tramway, le T1 actuel, avec ses 115 000 voyageurs journaliers en étant la meilleure illustration.

Ce prolongement de parcours, tout comme le tracé actuel du T1 n'a nullement pour fonction de concurrencer les projets envisagés du type METROPHERIQUE. Rappelons que ce métro souterrain, très onéreux, ne comporterait qu'une station par kilomètre de manière à atteindre une vitesse commerciale d'au moins 40 km/h. Cette vitesse est indispensable pour que ce métro de rocade constitue une véritable alternative aux axes lourds (RER, Transilien) souvent surchargés qui convergent sur Paris. Son tracé exact en Seine Saint-Denis n'est pas

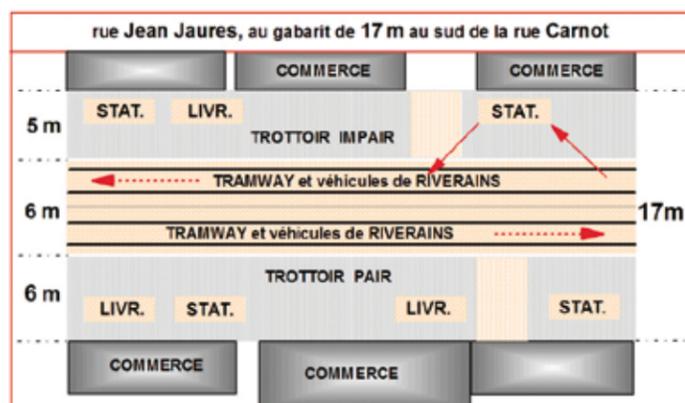


Schéma 1

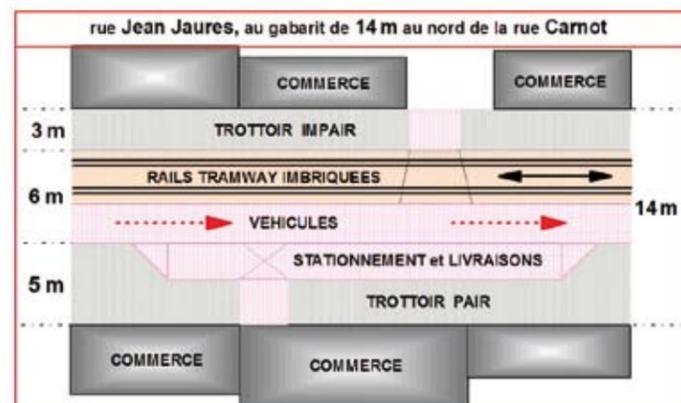


Schéma 2

encore connu mais les fuseaux présentés montrent qu'il n'y aurait pas plus d'une ou deux stations communes avec le projet de prolongement de T1.

QUEL TRACE À NOISY POUR LE PROLONGEMENT DE TRAM T1 ?

L'AUT est attachée à l'identité des tracés aller et retour des lignes de transports urbains. Pour des raisons de lisibilité, de cohérence urbaine et d'attractivité notamment pour les voyageurs non réguliers, il nous paraît important de faciliter l'usage des bus et des tramways. Nous préconisons donc l'option Jean-Jaurès mais sans la piétonisation systématique.

À l'exemple de situations similaires au Mans et à Amsterdam, nous proposons ici des diagrammes d'aménagements possibles de la rue Jean Jaurès avec les voies du tramway :

- 1. entre les stations de tramway Mairie de Noisy le Sec et Saint Jean, la rue Jean Jaurès est large de 17 mètres. L'AUT propose, à l'instar de ce qui a été réalisé et fonctionne rue Gambetta au Mans de faire cohabiter la circulation auto éventuellement limitée aux riverains avec celle des tramways sur la même file (photo 1). L'espace public devrait être requalifié (pavage, mobilier

urbain). Le gabarit des voies de circulations, déjà marqué par la présence des rails, serait délimité par une bordure légèrement surélevée. Des places de stationnements et aires de livraisons, matérialisées au sol, pourraient être reportées à proximité des façades. Les larges trottoirs permettraient une animation urbaine de qualité (schéma 1) ;

- 2. au nord de la station Saint-Jean, la rue est plus étroite, environ 14 m. Nous proposons sur 300 m environ une voie unique que le tramway parcourrait dans les 2 sens. Elle prendrait la place de la voie bus actuelle (schéma 2).

Les tramways ne pourraient pas s'y croiser mais ne mettraient qu'une minute douze secondes pour parcourir les 300 m à 15 km/h. Ce type de voie de tramway à rails imbriqués existe et fonctionne parfaitement à Amsterdam dans deux rues commerçantes (photo 2). Cette disposition permettrait de conserver une voie de circulation automobile ainsi que des emplacements de stationnement et livraisons.



En conclusion, l'AUT souhaite - 1 - le prolongement de T1 de Noisy RER jusqu'à Val de Fontenay par un tramway dont il faudra renouveler les rames - 2 - le tracé du tramway par la rue Jean Jaurès comme le plus à même de concilier animation urbaine et commerciale, respect des riverains et amélioration des déplacements sur toute la zone.

AUT ILE-DE-FRANCE

32, rue Raymond Losserand - 75014 Paris
Tel. : 01 43 35 22 23 Fax : 01 43 35 14 06
www.aut-idf.org
Courriel : aut@aut-idf.org

L'AUT regroupe les adhérents franciliens de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). L'AUT, créée en 1978, agit pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées, pour la sécurité routière, et pour une politique intermodale des transports respectueuse de l'environnement. L'AUT représente les usagers des transports publics auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport. Ses moyens d'action résident dans la publication d'un bulletin bimestriel, le lancement de pétition, l'édition de communiqués, etc... et la participation aux manifestations et aux concertations sur les déplacements en Ile de France.