

hors série septembre 2005

Miroir



NOISY-LE-SEC
informations municipales

moisveion

Spécial transports

Une rue
Jean-Jaurés
qui vit ?

Ou

Une rue
Jean-Jaurés
qui meurt ?

**C'EST À NOISY-LE-SEC
DE DÉCIDER !**





Aménagement du territoire

Projets en matière de transports :
les différents intervenants



Noisy-le-Sec, une
ville à la croisée
des chemins

4-5

Zoom sur

Prolongement de la ligne 11 du métro
Création d'une Tangentielle au nord de Paris
Le prolongement du tramway : un projet
à rebondissements
Le prolongement du tramway au-delà de Noisy
Le tram-train de Bondy
Une solution aux nuisances sonores : les murs antibruit



6-10



11-12

Opinions

Le point de vue des groupes
L'association Tram-Non,
acteur essentiel de la
concertation
Vivre bien à Noisy-le-Sec
sans le Tram, une
association qui se mobilise

Prolongement du tramway



Le tracé 2, une solide alternative
à la destruction de la rue
Jean-Jaurès par le tracé 1

Le tracé 2 sauvegarde le commerce de
proximité

Alternative à T1 : des solutions simples,
innovantes, adaptées et
économiques existent !



13-14



Lexique

15

le mot du maire

Pas de prolongement sans l'aval de Noisy-le-Sec

La défense des intérêts noiséens est l'une des bases de mon engagement citoyen. Lorsque j'étais dans l'opposition, je me suis battue pour la sauvegarde du Petit-Noisy, pour éviter que le tramway ne massacre l'avenue Galliéni et ses pavillons traditionnels en meulière. Les démolitions ont eu lieu. Les décisions ont été prises sans tenir compte de l'avis des Noiséens en s'appuyant sur l'argument simpliste que "le chemin le plus court est la ligne droite". Depuis mon élection, je n'ai eu de cesse de défendre une solution différente de celle de l'impossible passage en centre-ville du tramway. J'ai fait valoir mes positions au Ministre des Transports, au Ministre de l'Intérieur, à Madame la Présidente de la RATP, au STIF, à la Région, au Département. Les pouvoirs publics ont accepté de rouvrir le dossier et de présenter à la population un tracé alternatif que j'ai imaginé avec mon équipe. Celui-ci est sans doute perfectible mais au moins, il nous préserve du cisaillement de notre ville par le tracé Jean-Jaurès, véritable option destructrice de notre territoire. Aujourd'hui, la concertation supplémentaire est lancée. Des mois durant, réunions après réunions, je me suis battue avec mon équipe afin de préserver Noisy-le-Sec du pire. Il a fallu argumenter pied à pied pour éviter l'impartialité, pour combattre la tentation des différents intervenants de faire pencher la balance vers le tracé de leur choix, celui que je conteste depuis le début. Nous n'avons pas fléchi, nous avons maintenu nos positions. Notre satisfaction est grande de voir que notre choix de tracé 2 semble emporter l'adhésion du plus grand nombre. Ce tracé pourrait permettre le développement de l'ouest de notre ville. En récupérant de grandes emprises SNCF, Noisy-le-Sec pourrait agrandir son territoire, profiter de nouveaux espaces à aménager. Des entreprises nouvelles, créatrices d'emplois et de richesses pourront s'y installer. Nous avons déjà été contactés par des investisseurs qui souhaitent y installer des sociétés de services aux particuliers et aux entreprises. Cela nous prouve, si besoin est, combien Noisy-le-Sec est désormais attractive auprès des intervenants économiques. Je suis consciente que la bataille du tramway ne se gagnera pas facilement, mais je reste confiante. Je sais que les Noiséens ne se laisseront pas imposer l'inacceptable. Comme l'écrivait récemment le Vice-président chargé des Transports à la Région : "le prolongement du tramway à Noisy-le-Sec ne se fera pas sans Noisy". Dès lors, si tout est fait pour passer en force rue Jean-Jaurès, il se pourrait que le tramway ne soit pas du tout prolongé. Ne nous y trompons pas, d'autres solutions existent, le tracé alternatif et/ou des moyens de transports alternatifs. Afin de faciliter votre positionnement sur le dossier et dans un souci de transparence, j'ai décidé de consacrer un hors série dédié à l'état des lieux des transports à Noisy-le-Sec. N'oubliez pas de participer à la concertation : à la réunion du 22 septembre, sur le registre en mairie ou par Internet, l'avis de chacun d'entre vous est essentiel.



Nicole Rivoire,
Maire de Noisy-
le-Sec

Nicole Rivoire, Maire de Noisy-le-Sec

Nicole Rivoire

Le Miroir de Noisy
numéro spécial transports

Magazine d'informations
municipales

Édité par la ville
de Noisy-le-Sec

Directeur de publication :
Nicole RIVOIRE

Rédacteur en chef :
Sébastien MOULINAT

Rédaction :
Céline COIFFE
Marielle GAUDRY
Evelyne BROCHARD

Photos :
Albert Bourse
Cabinet du maire

Conception - Réalisation :
Totemis

Photogravure et impression :
Imprimerie R P G
Numéro tiré à 20 000 exemplaires
Commission paritaire en cours



Mairie de Noisy-le-Sec
Place du Maréchal-Foch
93134 NOISY-LE-SEC CEDEX
Téléphone : 01 49 42 66 00
Télécopie : 01 49 42 66 92
<http://www.noisylesec.net>

Les différents intervenants

Transports

Les conducteurs des projets



Le STIF

Le Syndicat des transports d'Île-de-France est une force de proposition qui intervient dans l'ensemble des projets de transports en cours sur l'Île-de-France. Actuellement, il est présidé par Monsieur le Préfet de Région. A terme, après de longues tractations financières, il a vocation à être administré par la Région.



RFF

Réseau ferré de France est le propriétaire du réseau de chemins de fer national. Il a pour mission de l'entretenir et de le moderniser, mais aussi de présenter des projets de développement et de les mettre en œuvre. C'est donc RFF qui est maître d'ouvrage* des opérations d'investissement réalisées sur le réseau ferré. Il exprime ses besoins, lance les études de projet, met les différentes entreprises en concurrence, commande et paie les ouvrages réalisés par le maître d'œuvre*.



La RATP

La Régie autonome des transports parisiens exploite 4 réseaux de transports publics en Île-de-France : bus, métro, RER et tramway.

La RATP est maître d'ouvrage* pour les projets la concernant, c'est-à-dire qu'elle détermine les conditions de construction, d'équipement, d'exploitation et de maintenance des réseaux de transport en commun qui lui sont confiés, par exemple le tramway ou la ligne 11. Elle participe également au financement des projets.



La SNCF

La Société nationale des chemins de fer français exploite les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national et notamment les lignes de grande banlieue. À ce titre, elle assure les missions de gestion de l'infrastructure, et veille au bon fonctionnement du réseau et des installations techniques. Toutefois, elle est aussi maître d'œuvre* pour les projets sur le réseau existant comme, par exemple, la Tangentielle Nord. Elle apporte sa compétence technique au maître d'ouvrage* en réalisant les études, en préparant les appels d'offres et en veillant à la bonne réalisation des travaux par les entreprises.

Les institutions partenaires



La DDE

La Direction départementale de l'équipement est un service technique d'aménagement, à la disposition à la fois de l'État, pour conduire ses politiques, et des collectivités territoriales, pour réaliser les missions qu'elles lui confient. La DDE joue un rôle important en matière d'aménagement du territoire et exerce des missions d'intérêt général à l'échelon local. Elle peut intervenir, selon les projets, aussi bien en tant que maître d'ouvrage* qu'en tant que maître d'œuvre*.



Le Conseil régional

La Région, en tant que collectivité territoriale, est constituée de départements répartis en deux couronnes : la petite (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) et la grande (Seine-et-Marne, Val-d'Oise, Yvelines et Essonne). Le Conseil régional qui en gère le fonctionnement est un acteur important de la vie économique et sociale de la région. Parmi ses nombreuses compétences, il peut cofinancer de grands équipements structurants, notamment en matière d'aménagement du territoire ou de transports.

En Île-de-France, le Conseil régional intervient tout au long de l'élaboration des différents projets de transport, au travers du STIF.



Le Conseil général

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis administre les affaires au niveau départemental. Beaucoup touchent la vie quotidienne des citoyens (action sociale, logement, enseignement...). En matière de transport, il a pour mission d'organiser les déplacements de voyageurs dans le département et est responsable des réseaux interurbains. À ce titre, il participe aux investissements des communes en matière d'infrastructures.



La Ville de Noisy-le-Sec

Les communes ne sont que très rarement à l'initiative de projets de transports urbains en Île-de-France. Une fois que ces derniers sont lancés, elles suivent principalement les dossiers en donnant un avis technique. À Noisy-le-Sec, il en va tout autrement, les services ne sont pas les seuls concernés, Madame le Maire, accompagnée d'élus, a participé depuis l'origine à la concertation et à la mise en place des nouvelles orientations en matière de transports pour Noisy. C'est à sa demande que de nouvelles propositions ont vu le jour afin d'abandonner définitivement le projet initial du schéma de principe de 2002 contraire aux intérêts noiséens.

La société civile

Les associations

Lorsque de grands projets sont mis en place en matière de transports, des associations interviennent souvent dans leur évolution et certaines se forment même à cette occasion. Défense de l'environnement, préservation des conditions de vie des riverains, mais aussi promotion du projet, toutes y contribuent à leur manière, parvenant parfois à obtenir des modifications du projet initial ou à participer à sa mise en place.

Les citoyens

Les citoyens peuvent prendre part à la mise en place d'un projet en matière de transport puisqu'ils ont la possibilité d'exprimer leur avis au travers des différentes concertations* et enquêtes préalables.

Noisy-le-Sec, une ville à la croisée des chemins...

Évoquer les transports à Noisy-le-Sec n'est pas une mince affaire : de par sa situation géographique et ses caractéristiques topographiques, Noisy-le-Sec bénéficie d'un maillage important de transports (1/5^e du territoire de Noisy est occupé par le réseau ferré) qu'il est question de développer, avec pour objectif de faciliter toujours plus les déplacements des citoyens en Île-de-France et ainsi améliorer la qualité de vie des Franciliens.

Tout projet de développement de transports est inscrit dans un Plan de déplacement urbain, lui-même prévu dans un Contrat de plan État-Région (CPER)*. Le PDU définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement. Celui approuvé en 2000 prévoit de réduire sensiblement le nombre de voitures en privilégiant l'usage des transports et en favorisant les circulations douces (vélos et cheminements piétons) : «

Mieux se déplacer pour mieux vivre en Île-de-France ».

À Noisy, avec le grand nombre de transports déjà existants, il s'agit plus précisément de répondre à des critères d'interconnexion et d'intermodalités : permettre à chacun de se déplacer d'un point à l'autre de la région en n'utilisant que les transports, ou mieux, différents modes de transports, qu'ils soient ferrés ou routiers. L'enjeu est aussi d'envisager Noisy comme un véritable pôle de transports qui participe au développement de la ville. Un pôle gare, en lieu et place de l'actuelle gare du RER, est d'ailleurs en projet ; reste à déterminer l'évolution des différents projets de transports pour engager sa réalisation.

Le prolongement de la ligne 11 du métro, la Tangentielle Nord, le prolongement du tramway T1, le tram-train Aulnay-Bondy sont autant de projets qui concernent de près ou de loin Noisy-le-Sec.

Les pages qui suivent vous donnent ainsi un aperçu de chaque projet et de son état d'avancement afin de mieux appréhender les transports dans votre ville. Un lexique p. 11 revient sur chaque terme qu'il nous semblait nécessaire de définir.



Navette municipale Boissière



RER E à Noisy-le-Sec



Quai de gare de Noisy



Rue de la Gare

Corail Paris-Troyes à Noisy



Liens utiles

www.legifrance.gouv.fr
www.pduif.org
www.rff.fr
www.stif-idf.fr
www.ratp.fr

Développer les transports dans les zones moins bien desservies



Didier Lebastard

Conseiller municipal délégué aux transports et aux déplacements urbains.

Actuellement, la ville de Noisy-le-Sec est très bien desservie en transports. Elle a plusieurs lignes de bus qui relient Noisy aux communes avoisinantes, et des lignes desservant aussi bien les grands centres commerciaux et grandes surfaces que les autres modes de transports, telles les lignes 5 et 11 du métro. Sans compter la desserte vers Paris, très pratique. En effet, le RER E, qui dessert la gare de Noisy, permet de gagner la gare du Nord en 7 minutes, et 10 minutes pour Saint-Lazare. Dans l'autre sens, elle s'étend jusqu'à Chelles et Tournan.

Le maillage est riche, Noisy est un vrai pôle, dynamique et efficace. Au cœur de la ville, envisager un tram est inutile pour différentes raisons :

- Le tracé n°1 traverse le centre-ville, et va finalement desservir une zone déjà bien dotée en transports. Ce serait plutôt la zone d'activités du Parc qui en aurait besoin, avec l'implantation constante de nouvelles entreprises. Quel gain de temps pour de nombreux salariés qui n'auraient plus à prendre leur voiture !

- Les deux tracés se rejoignent rue Anatole-France : la partie haute de cette voie est très en pente. Imaginez un tram, par temps de pluie, de neige, ou en présence simplement d'une forte humidité ! Sans oublier les nuisances sonores et physiques pour les riverains !

Prolongement de la ligne 11 du métro

En 1900 déjà, Romainville faisait le vœu qu'une ligne de métro la relie à la capitale. Depuis, la ligne 11, qui va de Châtelet à la Mairie des Lilas, a été construite, avec pour objectif d'être prolongée par la suite, mais ce projet a été régulièrement différé.

Aujourd'hui, il est de nouveau à l'ordre du jour grâce aux démarches de l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP) et de l'Association de promotion du prolongement de la ligne 11, avec une ligne prolongée de cinq stations, de Mairie des Lilas jusqu'à Rosny-Bois-Perrier, à proximité du centre commercial Rosny 2.

Plusieurs éléments ont contribué à rendre ce projet d'actualité. Dans un premier temps, les différentes villes concernées par ce prolongement l'ont toujours défendu puisqu'il permettra d'exploiter au mieux leur potentiel de développement. Il s'agit dans ce cadre de rétablir l'équilibre avec l'Ouest parisien en matière de transport. En outre, des aménagements d'envergure, comme la base de loisirs de la Corniche des Forts, nécessitent une desserte plus importante que celle existant à ce jour. Rien que pour ce qui concerne Noisy-le-Sec, la ligne pourrait desservir, en plus de cette base de loisirs, des équipements phares tels que le centre commercial Domus ou l'hôpital intercommunal de Montreuil, sans compter les connexions avec la future Tangentielle Nord, le RER E à Rosny, et les lignes de bus 105, 115, 129, 301, 318 et 143. Sur Noisy-le-Sec, lorsque ce projet aura

abouti, la navette sera connectée à la station Hôpital intercommunal.

Focus sur la station Hôpital intercommunal de Montreuil

Si le tracé du prolongement de la ligne 11 est déjà bien défini, une interrogation subsiste au sujet de la station Hôpital intercommunal de Montreuil. En effet, il existe deux possibilités de sortie pour cet arrêt :

- la première est située au nord, à l'entrée principale de l'hôpital, boulevard de la Boissière. Une sortie à cet endroit permettrait de cultiver la vocation intercommunale de l'édifice puisqu'elle concernerait les communes de Montreuil, Noisy, Rosny et Romainville. En outre, cette sortie, qui desservirait le quartier de la Boissière, se situerait sur un axe commercial qui s'en trouverait renforcé. 12 460 habitants et 3 010 emplois seraient ainsi concernés.
- La seconde se trouverait à la future entrée sud de l'hôpital, ce qui permettrait une desserte plus importante avec 13 850 habitants et 3 360 emplois concernés, soit 1 740 personnes de plus qu'en cas de construction de la sortie au nord de l'hôpital, mais serait géographiquement moins logique. Une solution consensuelle consisterait, quelle que soit l'implantation de la station, à prévoir une seconde sortie.

Les grandes étapes du projet

1935 : construction du premier tronçon Châtelet-Porte des Lilas

1937 : construction du deuxième tronçon Porte des Lilas-Mairie des Lilas

1994 : reconnaissance du prolongement comme un élément du rééquilibrage de la région Île-de-France vers l'Est parisien par le Schéma directeur de la Région Île-de-France*

2000-2006 : inscription du financement des études au Contrat

de plan État/Région*

2004 : vœu exprimé en faveur de la ligne 11 par l'Association pour le projet de prolongement de la ligne 11 du métro*

2007-2013 : prochain Contrat de plan État/Région*. Négociations en cours pour l'inscription du projet de prolongement

Actuellement, le projet de prolongement de la ligne 11, c'est :

■ 5 stations supplémentaires : Liberté aux Lilas, Place Carnot à Romainville et Noisy-le-Sec, Hôpital de Montreuil, La Boissière et Bois-Perrier à Rosny-sous-Bois

■ 6 villes concernées : Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois

■ 15 minutes de trajet entre Mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier

■ 62 500 habitants et 24 100 emplois desservis

Aujourd'hui

Le Stif a fait inscrire les études concernant le prolongement de la ligne 11 au Contrat de plan État/Région* 2000-2006. Les études techniques ayant déjà été réalisées par la RATP sur l'ensemble du tracé, désormais l'ACTEP et l'Association de promotion du prolongement de la ligne 11 se mobilisent pour que le projet dans sa globalité soit inscrit au Contrat de plan* 2007-2013 afin d'en assurer la continuité. Une association loi 1901, regroupant les communes des Lilas, Montreuil-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Pantin, Romainville, Rosny-sous-Bois et le Conseil général de Seine-Saint-Denis, a été constituée afin d'obtenir l'inscription de la ligne à ce Contrat de plan. Étant donnée l'importance des coûts engendrés, la réalisation de ce projet pourrait se faire en deux phases, néanmoins, la position unanime de l'association est de faire inscrire la totalité de la ligne d'un seul trait jusqu'à Rosny-Bois-Perrier.

Promotion de la ligne 11 à la Fête de la Ville, rue Jean-Jaurès



Création d'une Tangentielle au nord de Paris

La Tangentielle Légère Nord est un projet de liaison ferrée pour voyageurs entre Sartrouville et Noisy-le-Sec dans un premier temps, et entre Pontoise et Le Bourget dans un second temps.

Ce vaste chantier permettra, à terme, d'améliorer les échanges de banlieue à banlieue, de rompre l'isolement de Villetaneuse et de relier les principaux pôles de la grande couronne, sans passer par Paris. En effet, le tracé de la ligne est en **correspondance avec toutes les lignes de RER (A, B, C, D, E), les lignes banlieues de Paris-Saint-Lazare, Paris-Nord et Paris-Est, et le tramway T1.** Un réseau permettant de raccourcir les trajets et de limiter l'utilisation de la voiture sera ainsi formé. Equivalent ferré de l'A86 ou de la "Francilienne", ce projet s'appuie au maximum sur les infrastructures déjà existantes.

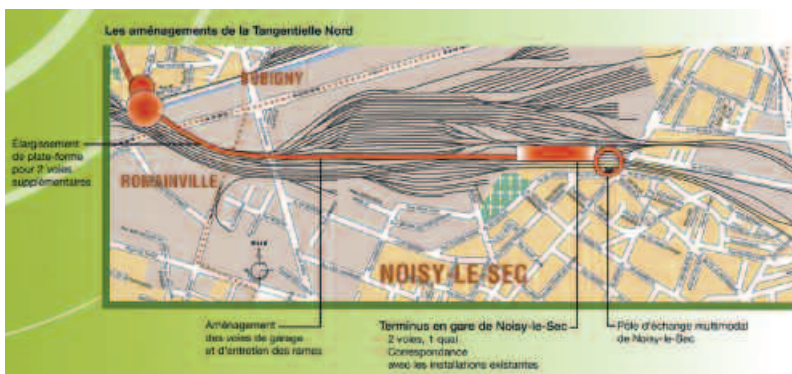
Il prend en compte de nombreux aspects essentiels : l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sera assurée par les nouveaux équipements, la protection de l'environnement sera une priorité et les protections phoniques correspondantes seront améliorées. Afin de répondre au mieux aux attentes des différents publics concernés, une concertation avec les citoyens a eu lieu en 1999 et 2000, et a abouti à une modification du projet en 2003.

Le projet initial

Les trains transportant les 100 000 voyageurs quotidiens prévus empruntent les mêmes voies que celles déjà existantes et qui sont exploitées par le fret. Une rame y circule toutes les 15 minutes. Douze arrêts sont desservis, pour un coût total de 883 millions d'euros.

Le projet « optimisé »*

Les trains qui circuleront sur la Tangentielle ne seront finalement pas du type « RER » mais du type « train léger », ce qui nécessite plusieurs modifications du projet initial et notamment de son nom, qui passe de « Tangentielle Nord » à « Tangentielle



Tangentielle

Légère Nord ». La différence majeure entre les deux projets est que **deux voies dédiées aux voyageurs seront construites parallèlement à celles déjà existantes exploitées pour le fret (transport de marchandises).** Le service fret pourra ainsi maintenir sa capacité de développement sans interférer avec le trafic voyageurs, ce qui engendre des améliorations notables pour les deux types de transport.

Désormais, le projet de Tangentielle Légère Nord, c'est :

- une rame toutes les 5 minutes en heure de pointe
- 130 000 voyageurs par jour
- 14 arrêts entre Sartrouville et Noisy-le-Sec
- une vitesse moyenne de 50 km/h
- un temps de parcours entre Sartrouville et Noisy-le-Sec égal à 30 minutes
- la suppression de la circulation de 25 000 véhicules par jour
- un coût total compris entre 920 et 960 millions d'euros.

Principales étapes du projet

- De février 1999 à janvier 2001 : concertation* publique préalable
- Décembre 2001 : approbation du schéma de principe* par le Stif
- 2003 : concertation* publique préalable complémentaire
- 2004 à 2006 : approbation du

schéma de principe* ; complémentaire ; enquête publique* mise au point définitive du projet
 → Fin 2006 : approbation de l'avant-projet*
 → Dans un délai de 3 à 5 ans : début des travaux, première mise en service

Aujourd'hui

Le schéma de principe* complémentaire relatif à la solution « train léger » a été approuvé. C'est donc le projet optimisé qui sera mis en place. Pour le moment, une première étape a été franchie puisque les études sont terminées pour une portion de la liaison Sartrouville-Noisy-le-Sec : celle reliant Épinay-sur-Seine au Bourget. L'avant-projet* la concernant va pouvoir être élaboré et les travaux débiteront donc par cette première section.

Dans les mois à venir, une enquête publique* concernant la liaison Sartrouville-Noisy-le-Sec dans sa globalité va être lancée.

Une fois le projet mis au point et approuvé par tous les acteurs, les travaux commenceront par la section Épinay-Le Bourget, avant de s'étendre à la totalité de la liaison Sartrouville-Noisy-le-Sec, dont la mise en service complète est prévue pour 2012. Les travaux pour la mise en place de la liaison Pontoise-Le Bourget prendront la suite pour qu'elle soit opérationnelle à l'horizon 2015.

Le prolongement du tramway T1 : un projet à rebondissements

Retour en arrière : la première rame du tramway T1 fut mise en service en 1992 à Saint-Denis. Depuis, le T1 a atteint Bobigny-Pablo-Picasso fin 2001, puis la gare de Noisy-le-Sec en décembre 2003, permettant ainsi les liaisons entre les proches banlieues Nord et Est de Paris.

Toujours pour améliorer la desserte locale et favoriser les déplacements de banlieue à banlieue, le tramway T1 doit être prolongé jusqu'à Val-de-Fontenay, en passant par Montreuil et Romainville. La première phase de réalisation prévoit un prolongement jusqu'à Montreuil-Mur-à-Pêches. À Noisy-le-Sec, l'itinéraire traversant la ville fait aujourd'hui l'objet d'études plus précises et tenant compte de la spécificité de la ville. Celles-ci ont fait ressortir à ce jour deux possibilités de tracés depuis la gare de Noisy-le-Sec, actuel terminus du tram : le premier tracé devrait emprunter la rue Jean-Jaurès jusqu'à la place Jeanne-d'Arc, puis l'avenue Anatole-France jusqu'à la place Carnot. Le deuxième éviterait le centre-ville pour se déporter vers la zone d'activités à l'ouest, et rejoindrait ainsi la rue du Parc puis l'avenue Anatole-France pour atteindre la place Carnot. Dans les deux cas, le tramway devrait circuler en double sens sur ces parcours et emprunter un tronçon commun, l'avenue Anatole-France, à partir de l'intersection, dite "de la Vierge" jusqu'à la place Carnot.

Deux tracés, deux logiques

Appréhender deux possibilités de tracés revient à suivre deux logiques d'exploitation de ligne et de développement urbain. En ce qui concerne le tracé 1, traversant le centre-ville, il suit une logique de desserte des quartiers les plus densément urbanisés (nombreuses habitations dans la rue Jean-Jaurès et ses abords, nombreux commerces également) et répond ainsi à une demande importante de la part des usagers. Il a pour vocation de conforter et renforcer le caractère urbain du centre-ville. Le tracé 2 suit une autre logique, celle de desservir des zones d'emploi ainsi que les équipements de loisirs et culturels. D'une part, il a pour vocation d'accompagner le développement des activités et de l'urbanisation. D'autre part, il entend desservir un équipement d'envergure régionale, la future base de loisirs de la Corniche des Forts, et s'inscrire dans l'itinéraire favorisant les circulations douces (vélos, cheminements piétons).

À savoir

- Le prolongement du tramway T1 s'inscrit dans un projet plus étendu : le Grand Tram, une rocade tramway de banlieue à banlieue sans jamais passer par Paris.
- Le T1 actuel, qui relie Saint-Denis à Noisy-le-Sec, et le T2, de La Défense à Issy-les-Moulineaux, s'inscrivent dans le projet du Grand Tram. Viendront s'ajouter ensuite le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à

Val-de-Fontenay et celui de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers, et plus tard jusqu'à Colombes.

Principales étapes du projet

■ Mai 2000

Le projet de prolongement du tramway Saint-Denis-Bobigny à Val-de-Fontenay est inscrit au Contrat de plan État-Région 2000-2006.

■ Avril 2001

Concertation préalable minimale à Noisy-le-Sec.

■ Mai 2002

Un schéma de principe*, établi conjointement par la DDE 93 et la RATP, fait ressortir un premier tracé. Ce dernier est approuvé par le Conseil d'administration du STÎF en octobre 2002.

■ Juillet 2003

Le STÎF demande à la DDE 93 de faire des études complémentaires pour proposer une alternative au tracé qui prévoit de traverser le centre-ville de Noisy par la rue Jean-Jaurès. De ces études supplémentaires découlent trois familles de tracés.

■ Novembre 2004

Réunion d'information publique à Noisy-le-Sec et présentation des trois familles de tracés.

■ Décembre 2004

Décision du comité de pilotage de poursuivre les études en retenant deux familles de tracés : famille 1 par la rue Jean-Jaurès, famille 2 par la zone d'activités pour le développement de l'ouest de la ville.

Le Maire, Nicole RIVOIRE
défendant le point de vue des
Noiséens face à l'Etat



Tramways en stationnement
terminus noiséen

Le prolongement du tramway T1 au-delà de la gare de Noisy 1

Après ces différentes étapes engagées, une nouvelle phase de concertation, avec la tenue d'une réunion publique, est attendue, cette dernière devant avoir lieu à la rentrée 2005. Logiquement, un choix devrait ainsi être fait entre les deux tracés restants qui ont été proposés. Une fois la décision prise, une étude de projet sera lancée pour déterminer les travaux à effectuer. Aucune date précise ne peut être donnée, sachant qu'un projet d'une telle ampleur dépend d'autres plans d'aménagement, et notamment ceux que nous exposons dans ces pages.

Informations issues du schéma de principe de 2002

Le schéma de principe de 2002 sera modifié l'année prochaine à l'issue de la nouvelle concertation. Le T1 se

maillera avec le RER E à la gare de Noisy-le-Sec et à Val-de-Fontenay, avec le RER A à Val-de-Fontenay, avec les lignes d'autobus, notamment les 143, 301 et 318 inscrites au réseau « Mobilien »*, et sera en correspondance, à terme, avec les prolongements de lignes de métro 11 à Romainville et 9 à Montreuil (prolongements inscrits au SDRIF*). Onze stations seront en correspondance avec d'autres lignes de transports en commun.

La ligne desservira directement (dans un rayon de 400 mètres) 69 000 habitants et emplois. Le trafic prévisionnel, en 2008, est estimé à 5 000 utilisateurs en heure de pointe, soit un trafic annuel d'environ 11 millions de voyageurs.

La mise en service complète de la ligne jusqu'à Val-de-Fontenay pourrait être effective en 2010.

Le tramway T1 à Noisy-le-Sec en quelques chiffres

- 5, c'est le nombre de kilomètres du prolongement de la ligne Noisy-le-Sec jusqu'à Montreuil-Mur-à-Pêches/Théophile-Sueur. De Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay, il aura une longueur de 7,7 kilomètres pour 15 stations, dans le sens Noisy-le-Sec - Val-de-Fontenay, et de 8,2 kilomètres pour 16 stations, dans l'autre sens.

- On peut s'attendre à un tramway toutes les 4 minutes en heure de pointe et 7 à 8 minutes en heure creuse.

- Le financement prévu au CPER est estimé à 140 millions d'euros.

- 10 km/h de vitesse moyenne, en considérant que le tramway bénéficie d'une priorité absolue au franchissement des carrefours, et de 18 à 35 km/h sur le tracé 2.

Le tram-train T4 d'Aulnay à Bondy

Le projet du tram-train entre Aulnay-sous-Bois et Bondy concerne la ligne SNCF dite des « Coquetiers », soit 8 kilomètres de voies ferrées qu'il s'agit de rendre accessibles au futur matériel roulant, le tramway. C'est le concept du tram-train qui, comme son nom l'indique, pourra circuler à la fois sur le réseau train et sur le réseau tramway. Entre Aulnay-sous-Bois et Bondy, la ligne, empruntée quotidiennement par quelque 40 000 voyageurs, offre une desserte insuffisante. Depuis décembre 2003, celle-ci est en effet assurée par des bus dont les fréquences, ne parviennent pas à satisfaire le grand nombre d'usagers. En outre, les 11 passages routiers et les 3 passages piétons que comporte la ligne viennent également soulever des questions de sécurité, voire d'environnement. Inscrit au Contrat de plan État-Région

2000-2006, le projet a été approuvé en 2000 mais a pris du retard. Il était question d'une mise en service du tram-train avant l'été 2005, ce sera plutôt pour la fin 2006.

Cette ligne de banlieue d'orientation nord-sud s'inscrit ainsi totalement dans les objectifs d'interconnexion et d'intermodalité puisque, à Aulnay, les voyageurs trouveront une correspondance avec le RER B, et à Bondy, avec le RER E. Il serait même question d'un éventuel prolongement de la ligne jusqu'à Noisy. La Municipalité a ainsi émis le vœu que soit inscrit au prochain Contrat de plan État-Région le financement de son prolongement jusqu'à la gare multimodale de Noisy-le-Sec à l'horizon 2012.

Attention : pour des raisons de sécurité, la piste cyclable départementale et ses abords seront totalement fermés durant toute la période du chantier.

À savoir

- La ligne des Coquetiers a été ouverte au trafic ferroviaire en 1875. Longue de 8 kilomètres, elle est à simple voie sur la moitié de son parcours et est jalonnée par 14 passages à niveau dont 11 routiers. Ces passages seront transformés en carrefours routiers, afin d'améliorer les conditions de sécurité et de faciliter les déplacements intermodaux.

- Nouveau concept de matériel roulant, le tram-train est né en 1992 à Karlsruhe en Allemagne où il s'est fortement implanté, de même qu'en Suisse. En France, il est en projet notamment à Mulhouse, Grenoble, Strasbourg et Nantes.

- Le tram-train commandé par la SNCF à la société Siemens, nommé Avanto, aura une capacité de 242 places dont 80 assises. La durée du trajet devrait être de 19 minutes pour 11 arrêts, avec une rame toutes les 4 minutes.

Une solution aux nuisances sonores : les murs antibruit

Le développement des transports en commun comporte de nombreux avantages, tels une plus grande mobilité de la population, un moindre recours aux véhicules particuliers et donc une préservation de l'environnement ou encore un accroissement du dynamisme des villes desservies. Toutefois, il arrive que ce développement ne se fasse pas sans effet négatif, par exemple, l'augmentation des nuisances sonores dont les divers projets en cours tiennent compte. Des solutions pour y remédier existent, comme la construction de murs antibruit dans le cas de nuisances dues au trafic ferroviaire. Andrée Girard, présidente de l'Association noiséenne pour le respect des conditions de vie des riverains jouxtant les voies ferrées, se bat pour que le quartier du Petit Noisy, particulièrement exposé, puisse en bénéficier.



Mme Girard, présidente de l'Association noiséenne pour le respect des conditions de vie des riverains jouxtant les voies ferrées

Votre association a été créée en 1996. Quel a été le facteur déclenchant de sa création et quelle est son action ?

Comme son nom l'indique, l'Association noiséenne pour le respect des conditions de vie des riverains jouxtant les voies ferrées a pour objectif de défendre les habitants du quartier du Petit Noisy, et de lutter contre toutes les nuisances qui portent atteinte à leur environnement et à leurs conditions de vie au quotidien.

Notre quartier est particulièrement exposé à ces nuisances puisqu'il est encerclé par plusieurs voies ferroviaires (la ligne de voyageurs, la grande ceinture et ses trains de marchandises, et la Complémentaire). Il est également

proche des autoroutes A3 et A86, de la Nationale 186, du tramway de l'avenue Gallieni et il est même survolé par des couloirs aériens pour hélicoptères touristiques !

Lors de la mise en œuvre du RER E, et par crainte d'une aggravation de la situation, nous avons créé cette association afin que notre environnement et nos conditions de vie soient considérés et respectés par les pouvoirs publics.

Aujourd'hui, quel est votre but principal ?

Notre quartier a été reconnu « point noir SNCF » par les services publics. Les trains, toujours plus nombreux, vont de plus en plus vite et le bruit s'accroît d'autant. L'environnement sonore varie entre 75 et 90 décibels le jour comme la nuit, soit plus du double du volume sonore acceptable pour avoir un sommeil correct. C'est insupportable et nous souhaitons donc obtenir la résorption de ce « point noir du bruit ». Pour ce faire, la priorité est de diminuer les nuisances sonores dues au millier de trains qui circule chaque jour à proximité de nos habitations. La meilleure solution est d'installer des protections phoniques, également appelées murs antibruit, qui ont déjà prouvé leur efficacité aux abords des autoroutes à Noisy.

Pouvez-vous nous expliquer comment fonctionnent ces murs antibruit ?

Les murs antibruit sont des barrières qui arrêtent la propagation directe du son depuis sa source vers ces récepteurs, en l'occurrence depuis les voies ferrées vers nos maisons. Ils ne font pas disparaître totalement le bruit, mais ils le ramènent à un niveau acceptable grâce à un principe de réflexion ou d'absorption. Plusieurs facteurs entrent en jeu, comme le matériau, l'épaisseur ou les dimensions du mur, qui en conditionnent le niveau d'efficacité. Ce sera à l'étude de projet de déterminer quel type de mur conviendra le mieux à notre situation. Dans l'idéal, nous souhaiterions

que ceux-ci soient incurvés, pour un meilleur résultat, et recouverts de verdure, afin d'améliorer l'environnement visuel et de prévenir d'éventuels tags.

Où seront-ils construits ?

La quasi totalité du Petit Noisy sera concernée par cette isolation phonique. Les murs antibruit seront installés le long des rails avenue de Strasbourg, avenue de Bir-Hakeim, rue Jean-Mermoz, avenue d'Alsace-Lorraine, et de chaque côté de la Complémentaire entre Bondy et la Nationale 3.

Aujourd'hui, où en est le projet d'isolation phonique du quartier du Petit Noisy ?

Ce projet a été inscrit au contrat de plan État/Région* 2000-2006. L'État, Réseau ferré de France (RFF) et le Conseil régional ont donné leur accord pour assurer le financement des travaux à hauteur de 75 %, soit 25 % chacun. Les 25 % restants sont à la charge des collectivités locales. En 2004, la ville de Noisy a voté une enveloppe budgétaire à cet effet. Avec la commune de Bondy, elle accorde son financement sous réserve de la participation du Conseil général de Seine-Saint-Denis. À ce jour, nous sommes toujours en attente d'une réponse officielle de la part du Conseil général afin que le projet soit effectivement lancé. Lorsque nous l'obtiendrons, une convention de financement sera signée entre les différents intervenants, et Réseau ferré de France pourra lancer l'étude de projet avant le démarrage des travaux.

Ce qui est inquiétant, c'est que cette réponse tarde à arriver alors que ce projet doit aboutir avant l'échéance du Contrat de plan État/Région* en cours, c'est-à-dire fin 2006. De plus, les nuisances vont encore s'intensifier avec l'arrivée du TGV Est en 2007. La construction de ces murs antibruit sera donc un réel soulagement et une amélioration de la qualité de vie pour tout un quartier.



Passage à niveau SNCF, avenue de Rosny N186

Le point de vue des groupes politiques du conseil municipal

■ GROUPE DE LA MAJORITÉ MUNICIPALE

C'est aux seuls Noiséens de décider !
N'en déplaise à l'opposition municipale, le passage du tramway T1 sur la rue Jean- Jaurès est une hérésie ! Malgré tout, Serge MERY, vice-président PS de la Région a obligé le STIF à réétudier le passage du tramway sous les fenêtres de centaines de Noiséens opposés à cette destruction de leur rue commerçante.

Le Maire a donc proposé un tracé alternatif, le tracé 2 qui permettrait à Noisy-le-Sec de se développer à l'ouest de la ville tout en épargnant notre beau centre-ville. Désappointés, certains experts régionaux n'ont eu de cesse de rechercher les pires maux à cette alternative dont ils n'étaient pas à l'origine. Aujourd'hui il vous est donc proposé de vous déterminer par voie de consultation. Ne vous y trompez pas, la désinformation orchestrée par la presse ou dans les documents reçus dans vos boîtes aux lettres ne doit pas vous faire oublier une chose : le tramway ne continuera pas son chemin à Noisy-le-Sec sans que les Noiséens le décident. À la consultation populaire qui vous est proposée, vous pouvez faire le choix d'un des tracés, mais aussi dire tout simplement non au tramway. Le précédent tracé vous a été imposé par l'ex-municipalité en détruisant l'avenue Gallieni, aujourd'hui, la nouvelle majorité laisse les Noiséens être les arbitres.

Par ailleurs, le groupe de la majorité municipale émet le vœu que la ligne 11 du métro soit prolongée au plus tôt à la Place Carnot et vers l'Hôpital Intercommunal André-Grégoire, boulevard de la Boissière. La Tangentielle Nord est également à nos yeux un dossier prioritaire par rapport aux autres projets de transports aujourd'hui en concurrence. La question du financement de la part de la Région reste en suspens, l'augmentation de 14% de l'impôt régional cette année par M. Huchon incite à la prudence. Surtout que la Région refuse de récupérer le déficit de la gestion des transports en Île-de-France. Le prolongement de T1, s'il se fait, peut attendre.

Les élus du Groupe majoritaire
"Vivre Noisy avec vous"

■ GROUPE SOCIALISTE ET VERTS

Les transports à Noisy : mensonges et oublis

L'heure de vérité approche. Le tracé du tram T1, pourtant défini par les experts du syndicat des transports d'Île-de-France était, selon la municipalité UDF-UMP, préjudiciable au bien-être des Noiséens. Mme Rivoire s'était même élevée avec virulence, avant et juste après son élection, contre un moyen de déplacement pourtant écologique, au motif qu'il « cisailerait » la ville. Et aujourd'hui, elle va être contrainte par l'État d'accepter un tracé sans réelle alternative. Difficile de garder confiance après cela ! Il faut cesser de mentir aux Noiséens. Le tram jusqu'à la gare de Noisy est déjà un succès avec 4000 voyageurs par jour, qu'ils soient noiséens ou des communes du 93. Comme à Bordeaux ou à Caen, il doit passer dans les zones habitées et d'activité commerciale tout en respectant le cadre de vie des riverains. Au lieu de se livrer à des combats voués à l'échec, la municipalité devrait plutôt coopérer de façon active avec la Région et la RATP afin d'obtenir les meilleures conditions d'intégration du tram par l'utilisation des techniques les plus performantes pour éliminer les nuisances de bruit et de vibrations. La ligne T1 doit aussi avoir le matériel roulant de dernière génération comme dans l'Ouest parisien. Et les Noiséens doivent être associés à la réflexion sur l'environnement.

Pendant que du temps précieux est perdu, les autres dossiers n'avancent pas. Avec le prolongement du tram, c'est toute la rénovation du pôle gare qui est concernée ainsi que la couverture des voies SNCF du Petit-Noisy. Il suffisait de reprendre les études que l'équipe municipale de gauche avait lancées, dès 1997, peu avant l'arrivée d'Éole. Ce projet est évidemment plus complexe que l'opération immobilière (logements et école maternelle) lancée en juin 2004 dans le quartier Sémard-Clemenceau sans véritable concertation et sans respecter les règles légales.

La question de la circulation reste à étudier dans le centre ville mais aussi au Londeau avec les conséquences de l'ouverture de Domus.

Les transports sont une chance pour le développement de Noisy. Il serait temps que la municipalité s'en occupe sérieusement !

Les élus du Groupe socialiste et Verts

■ GROUPE COMMUNISTE

« Amélioration des transports : les Noiséens devront attendre »

« Dès mon installation, je rencontrerai le Ministre des Transports pour faire avancer les projets qui concernent notre ville ». C'est ce que déclarait Madame RIVOIRE en janvier 2003. Au-delà des formules de principe qui figureront dans ce journal, on attend encore les résultats de cette prétendue relation privilégiée.

Le gouvernement RAFFARIN ayant décidé de reporter la plupart des projets de transports publics en Île-de-France :

- Le projet « Tangentielle », qui permettrait de relier Noisy au nord de Île-de-France, attendra encore.

- Aucun engagement précis n'a été pris concernant le prolongement de la ligne 11 du métro.

- De la même façon, on attend encore les engagements précis et programmés dans le temps concernant la réalisation de dispositifs antibruit le long de la grande ceinture SNCF au Petit Noisy.

Le seul projet qui ait reçu un début de mise en œuvre concerne la ligne « Bondy/Aulnay », dite « des Coquetiers », mais qui n'a qu'un impact relatif pour les Noiséens.

À l'inverse, la municipalité UDF/UMP continue de tergiverser sur l'extension du service de la Navette au samedi après-midi et au mois d'août. S'agissant du prolongement du tramway, l'activité d'obstruction de madame RIVOIRE n'a fait que priver jusqu'à aujourd'hui les Noiséennes et Noiséens de ce service supplémentaire. Le tracé proposé par elle étant dépourvu de toute crédibilité (car ne desservant que des zones dépourvues de population), on semblerait s'acheminer vers la décision finale de passer, aller et retour, par la rue Jean-Jaurès. Sauf à détruire le front bâti, on imagine les conséquences :

- ou bien supprimer toute circulation entre la gare et le marché.

- Ou bien faire circuler le tramway sur la même chaussée que les automobilistes, ce qui est absurde.

Nous persistons à penser que l'aller par la rue Jean-Jaurès, et le retour par la rue Brément, le Boulevard Michelet et le Boulevard de la République, constitue la solution la moins pénalisante à condition naturellement d'exiger que toutes les précautions soient prises pour préserver l'environnement.

En toute hypothèse, nous maintenons notre exigence d'une consultation de tous les noiséens à qui il appartient de décider, ce qui continue de refuser Madame RIVOIRE qui entend exclure la population du choix définitif.

Les élus du Groupe communiste

L'association Tram-Non, acteur essentiel de la concertation

Une vraie «solution consensuelle» est-elle possible ?

Pourquoi « Tram-Non » ?

Sans jamais remettre en cause la nécessité d'améliorer et de développer les transports en commun, notre association « Tram-Non » a été déclarée en juin 2001, à l'annonce du prolongement du T1 dans le centre ville à partir de la gare, quelques semaines après les élections municipales, sur fond d'expropriations avenue Gallieni. Qui peut, en effet, envisager sans inquiétude de cohabiter avec un métro de surface à raison d'un passage, à proximité des façades, toutes les quatre minutes en heure de pointe, dans un centre ville dense et étroit ? C'est pourquoi, en juin 2002, appuyés par une pétition de plus de 1 500 Noiséens, nous avons saisi le Conseil municipal d'alors pour demander le report du projet et la mise en œuvre d'études comparatives sur tous les modes de transport collectif. On connaît la suite : le principe d'un prolongement avec un tramway fer sur fer fut adopté par les décideurs publics en octobre 2002, suivi de la mise en service du T1, en décembre 2003, de Bobigny à la gare de Noisy-le-Sec. « Tram-Non » fut donc une vive réaction, non seulement au projet, mais aussi et surtout une réaction d'indignation face à l'absence d'information et de véritable

débat, durant la campagne électorale de 2001, sur ce sujet majeur.

Aujourd'hui, à la place des études que nous souhaitons sur d'autres modes de transport, le Stif invite les Noiséens à prendre connaissance des deux tracés qui, finalement, ont été retenus : tracé n° 1, passage en aller-retour par la rue Jean-Jaurès, avec desserte du centre ville par le tramway, tracé n° 2, passage par la rue Lamartine, après avoir longé le faisceau ferroviaire, avec desserte de la zone d'activités et de la future base régionale de loisirs (un million de visiteurs prévu par an). Quant à se prononcer ? Seul un registre à disposition en mairie jusqu'au 10 octobre nous est proposé. C'est peu et c'est court !

Quel avenir pour Noisy ?

Nos analyses et nos questions demeurent sans réponse ; nous considérons en effet que c'est un aménagement de qualité du quartier de la gare qui doit être prioritairement mis à l'étude, en cohérence avec le projet d'un nouveau pôle gare reculé. Mais la préférence marquée par les décideurs publics pour le tracé 1, par comparaison avec le tracé 2, conduit légitimement à s'interroger sur les

conséquences pour l'avenir de Noisy du passage « en force » du tram par la rue Jean-Jaurès...

Notre démarche a toujours été exigeante, opposée aux clivages idéologiques et partisans. C'est une démarche citoyenne qui place le transport collectif dans sa véritable dimension, celle d'une politique de la ville pour un développement réfléchi et concerté avec les habitants. De ce point de vue, en allant à leur rencontre, et en prenant en compte l'impact du projet sur l'ensemble de la ville, Tram-Non a accompli son travail associatif.

Mais la complexité du dossier impose maintenant des compléments d'information en termes de faisabilité et d'impact. C'est pourquoi nous estimons que la phase de concertation préalable, comme d'habitude, est beaucoup trop courte !

L'objectif annoncé par les décideurs publics est de parvenir à une « solution consensuelle ».

PAS SANS LES NOISÉENS !

EXPRIMEZ-VOUS !

Association noiséenne pour la qualité de l'environnement, du cadre de vie et des transports urbains (Tram-Non)
tram-non@wanadoo.fr
septembre 2005

Vivre bien à Noisy-le-Sec sans le tram, une association qui se mobilise

Une nouvelle association avec qui il faut compter

L'association Vivre Bien à Noisy-le-Sec Sans le Tram a été créée en réaction à la présentation du projet de prolongation de la ligne T1 jusqu'à la Place Carnot lors de la réunion du 8 juin 2005, à l'école Cottureau. Compte tenu du manque d'informations depuis 2001 et malgré la réunion publique de novembre 2004 de nombreux Noiséens pensaient que le projet, à leurs yeux irréalisable, avait été abandonné. Cette association née dans le quartier du Haut-Goulet s'adresse à tous les Noiséens hostiles au projets.

Son point de vue est:

- Le tram n'est pas fait pour les Noiséens et est inadapté à leurs besoins.
- Il est, au travers des tracés aujourd'hui proposés, inacceptable compte tenu de la géographie et de la nature des sols de notre ville.

- L'expérience de l'avenue Gallieni et du quartier de la gare démontre chaque jour les conséquences négatives du tram dans un cadre non adapté : nuisances sonores et vibratiles, disparition des commerces, problèmes de stationnement, détournement de circulation, désertification du quartier ...
- La poursuite du tram dans des voies encore plus étroites en mixant parfois voitures, bus, piétons et tram va accentuer encore le problème et ainsi, signer la mort d'un certain bien être qui caractérise notre ville.

L'association a pour but de s'opposer au projet de prolongation de la ligne T1 depuis la Gare de Noisy-le-Sec jusqu'à la Place Carnot afin de préserver la qualité de vie, de défendre les droits des riverains et de proposer des alternatives.

Le tracé 2, une alternative à la destruction de la rue Jean-Jaurès par le tramway

Le tracé 2 du tramway T1 s'inscrit véritablement dans une logique de développement économique, commercial et résidentiel de l'ouest noiséen, en desservant la Zone d'activités Le Terminal et la future Base de plein air et de loisirs de la Corniche des Forts.

Un tracé alternatif à la conquête de nouveaux espaces...

Le tracé 2 apparaît comme un moyen de développement au service de la vie locale afin de :

- contourner le centre-ville afin de desservir un secteur moins privilégié en transports en commun.
- permettre à de nouveaux pôles économiques, commerciaux et résidentiels de voir le jour.
- favoriser l'interconnexion des transports collectifs et individuels d'un bout à l'autre du parcours (Ligne 11 place Carnot, bus 105, A86 et A3).
- s'inscrire au mieux dans les projets de développement existants (Pôle gare d'envergure régionale, Base de loisirs de la Corniche des Forts).

Un centre-ville épargné

Le centre-ville et la zone commerciale de la rue Jean-Jaurès, ainsi contournés, continueront de bénéficier d'une vie économique dynamique et de la desserte de transports déjà existante sauf si les pouvoirs publics décident de supprimer le bus 105 auquel les Noiséens et les Séquanodionysiens sont si attachés.

Faire le choix du tracé 2, c'est aussi préserver un espace de vie où voitures, bus et véhicules utilitaires peuvent déjà circuler librement sur des voies qui leur sont réservées, où les piétons, les écoliers et les personnes âgées peuvent évoluer en toute sécurité sans avoir

la hantise qu'un tramway de plusieurs tonnes ne débouche derrière eux.

Opter en définitive pour le tracé 2, c'est préserver un quartier résidentiel de nuisances sonores indéniables.

En contournant le centre-ville, force est de constater que le temps de parcours est même optimisé jusqu'à la place Carnot et ensuite jusqu'à Val-de-Fontenay, puisque le tramway, sur ce tracé, n'aura pas à subir les inconvénients

du partage de voie de circulation, comme ce serait le cas dans l'improbable tracé

1. Le tracé 2 permettra de gagner plusieurs minutes de temps de parcours. S'il n'évite malheureusement pas quelques expropriations partielles de parcelles de terrains sur la rue du Parc, le tracé 2 n'arrivera jamais au désastre du passage en ligne droite pensée par des experts qui ne connaissent Noisy-le-Sec que sur plan.

Le tracé 2 sauvegarde le commerce de proximité

L'impact du tramway sur le commerce de proximité : un constat amer.

Les Noiséens ne s'y tromperont pas, l'arrivée du tramway avenue Gallieni a été dévastatrice pour le commerce de proximité. Seulement 11 % des commerces de Gallieni et 3 % des commerces du quartier de la gare ont reçu de symboliques compensations financières. Une étude récente montre que 30 % des commerces de l'avenue Gallieni ont disparu du fait du tramway ; 58 % des commerces d'entretien auto-moto ont ainsi mis la clé sous la porte, 50 % des commerces alimentaires ont déposé le bilan, même si un seul café a fermé. Le quartier de la gare n'a pas été épargné, les trois magasins dédiés aux sports et aux loisirs ont disparu. Cinq cafés et restaurants ont déposé le bilan du fait de l'arrivée du tramway. En tout, 23 % des commerces du quartier de la gare ont dû fermer leurs portes depuis les travaux du tramway. Plus à l'est, le boulevard de la République n'a pas été épargné, 18 % de ses commerces sont fermés (38 en 2001 contre 31 seulement aujourd'hui). 42 % des commerces du secteur tramway ont connu une baisse conséquente de leur chiffre d'affaires. Les livraisons sont impossibles, les places de livraisons promises avant travaux n'ont pas été aménagées.

Malgré les promesses des défenseurs du tramway, ce dernier n'a en rien apporté une clientèle supplémentaire avenue Gallieni ou dans le quartier de la gare. Selon les commerçants sondés, leur clientèle noiséenne est désormais gênée pour accéder aux commerces de Gallieni et de la gare autrement qu'à pied.

Le tracé 2 évite de faire perdre son âme au coeur de la ville

Par son tracé, il permet de ne pas mettre en péril le commerce de la rue Jean-Jaurès. L'extension du territoire noiséen sur l'emprise des terrains de la SNCF permet d'envisager la création de nouveaux emplois dans la zone d'activités Le Terminal. Ce développement économique permettrait également de trouver une nouvelle clientèle pour les quartiers de la gare et Jean-Jaurès, si proches. Le tracé 2 permet à la rue Jean-Jaurès de maintenir sa vocation d'artère commerciale principale de notre ville, accessible à tous, sans détruire les aménagements existants.

Noisy-le-Sec ne souhaite pas que sa rue Jean-Jaurès puisse un jour ressembler à ce que le tramway a pu faire de l'avenue Jean-Jaurès de Bobigny.



Alternative à T1 : des solutions innovantes, adaptées et économiques existent !

Le tramway sur pneus

Ce matériel de conception récente est l'intermédiaire entre le tramway des années 90 et l'autobus. Il utilise à la fois la technologie ferroviaire, pour le guidage physique du véhicule par un seul rail, et celle de l'autobus, pour le roulement.

Aujourd'hui, deux constructeurs proposent leur solution :

la société Bombardier, avec le TVR. Ce système est apparu début 2001, à Nancy, sur une base trolleybus. La ligne d'une longueur de 14 km ne fonctionne en mode guidé que sur 2,5 km. Il a également été installé à Caen fin 2002 selon un concept plus proche du tramway (alimentation par caténaire, site propre intégral...). L'expérience nancéenne a montré un certain nombre de difficultés de fonctionnement, des études sont en cours pour en améliorer l'exploitation.

La société Lohr Industrie, avec le Trans-Lohr. Ce système prévoit également un guidage par un rail de conception différente du mode précédent. Ce matériel a été retenu par la ville de Clermont-Ferrand, où il fonctionnera rapidement en site propre intégral. Les coûts d'investissement et de fonctionnement de ces systèmes sont, bien entendu, inférieurs à ceux du tramway ferroviaire choisi dans les années 90 pour le T1.



Trans-Lohr, une alternative sérieuse au T1

Le bus à guidage immatériel

Deux constructeurs proposent des bus innovants dotés d'un système de guidage spécifique :

Le Civis, qui est le résultat d'une coopération entre les sociétés Irisbus et Siemens. Il comporte un système de guidage à lecture optique par caméra. Ce véhicule est en essai non commercial sur les sites de Rouen et de Clermont-Ferrand. Il a également été choisi par la ville de Las Vegas, où 10 rames ont été mises en service cet hiver.

Le Philéas, de conception néerlandaise, est développé par la société APTS. Son guidage immatériel est assuré par des équipements magnétiques encastrés dans la chaussée et reconnus par une antenne placée sous le véhicule. Ce matériel, proposé à la Communauté urbaine de Nantes pour sa 4^e ligne de transport en commun en site propre, serait actuellement en cours d'expertise par une commission technique spécialisée.

Ce type de matériel semble plus approprié à Noisy-le-Sec, comme au site du Trans Val-de-Marne qui rejoint Val-de-Fontenay.

Le STIF, qui définit en Île-de-France le mode technique d'exécution des services, s'inté-

resse naturellement aux évolutions des systèmes de transport. C'est dans ce cadre qu'il a participé aux expérimentations de tramways sur pneus en région parisienne.

Pour Marie-France VILLEDIEU du STIF, le trambus présente un certain nombre d'atouts par rapport au tramway classique :

- ponctualité et vitesse commerciale élevée (site propre et priorité aux feux),
- accessibilité totale aux stations et aux véhicules (quais aménagés, véhicule à plancher bas et accostage précis assuré par un guidage optique avec caméra et marquage au sol),
- confort de voyage (accélération en douceur, intérieur spacieux),
- véhicule non polluant et silencieux en version électrique (captage de l'énergie par ligne aérienne).

Ce système, d'un coût significativement inférieur à celui d'un tramway sur fer, est adapté pour des lignes de tramway réalisées dans des secteurs de l'agglomération francilienne, comme les liaisons Sénart-Évry, Sénart-Melun, Versailles-Le Chesnay ou encore le TCSP de Boulogne, qui pourraient accueillir dans les années à venir un matériel de type Civis, afin d'assurer une offre de transport renouvelée, silencieuse et respectueuse de l'environnement urbain.

Ce qui semble possible à l'ouest de la région parisienne ne le serait-il pas pour la Seine-Saint-Denis ?

source : communiqué de presse officiel du STIF des 27/28 janvier 2003

Le trambus Civis, une alternative pour le tracé noisécien du grand tram



Association pour le projet de prolongement de la ligne 11 du métro

Les collectivités adhérentes sont Les Lilas, Romainville, Rosny, Montreuil et Noisy-le-Sec, puis le Département, la Ville de Paris, Le Pré-Saint-Gervais et Pantin.

Avant-projet

L'avant-projet est une phase avancée d'un projet. C'est un document qui en atteste la mise au point finale sur un plan technique et économique. Une fois l'avant-projet approuvé par le Stif, les travaux peuvent débuter.

Concertation

Lors de la mise en place d'un projet de grande ampleur, la concertation permet de créer un dialogue et un échange entre les maîtres d'ouvrage, les élus, les services de l'État et les citoyens qui peuvent ainsi exercer leur droit d'expression. Les avis et points de vue des usagers, des riverains, des acteurs économiques et sociaux et des collectivités locales sont recueillis périodiquement, afin d'enrichir le projet initial et de lui apporter d'éventuelles modifications.

Cette concertation se fait par la diffusion de documents de communication afin d'informer au mieux les citoyens qui peuvent s'exprimer au travers de questionnaires ou lors de réunions publiques. La concertation se fait généralement en amont de l'enquête publique.

Contrat de plan État/Région

Le Contrat de plan est un document de programmation défini en commun par l'État et le Conseil régional. Issu d'une réflexion avec l'ensemble des collectivités locales et les acteurs socio-économiques concernés, il fixe les modalités de financement dans les domaines de l'aménagement et du développement économique et social, dont les transports en commun.

Grâce à lui, la Région s'engage à réaliser les objectifs fixés et programme ainsi ses investissements pour une durée de 6 ans. Le Contrat de plan État/Région en cours couvre la période 2000-2006. Le prochain concernera donc la période 2007-2013.



L'est de Noisy
vu du ciel

Enquête publique

Le but de l'enquête publique est d'informer les citoyens des différents éléments d'un projet, et de recueillir leurs remarques et propositions à ce sujet. Le public est informé de l'enquête par la publication d'un avis à la rubrique des annonces légales dans des journaux locaux ou régionaux, par un affichage municipal et sur les lieux destinés à accueillir le projet. Les observations peuvent être faites par écrit sur un registre à la disposition du public, par courrier ou directement auprès du responsable de l'enquête. Contrairement à la concertation, qui est généralement effectuée en amont et facultative, l'enquête publique est légalement obligatoire.

Étude d'avant-projet

L'étude d'avant-projet permet d'analyser son insertion urbaine et les conséquences engendrées par celui-ci sur l'aménagement.

Étude de projet

Une fois l'opportunité d'un projet déterminée par l'étude préalable et l'étude d'avant-projet, une seconde analyse permet d'en déterminer la faisabilité et les conditions de sa réalisation : c'est l'étude de projet.

Maître d'œuvre

Personne morale ou organisme chargé de la réalisation d'un projet. C'est le maître d'œuvre qui identifie et planifie les tâches à réaliser, qui détermine les moyens humains et matériels nécessaires à la conduite du projet, et qui réalise les travaux d'étude et de réalisation.

Maître d'ouvrage

Personne morale ou organisme pour

le compte duquel le projet est réalisé. C'est le maître d'ouvrage qui détermine les objectifs du projet et les besoins fonctionnels en rapport. Il détermine le cadre des travaux confiés au maître d'œuvre et en assure le financement.

Projet optimisé

Après une concertation ou une enquête publique, un projet peut être modifié suite aux suggestions des différents intervenants. Ces modifications visant l'amélioration du projet initial, celui-ci est qualifié d'optimisé.

Réseau Mobilien

Constituer un réseau dit « Mobilien » est l'un des objectifs phares du Plan de déplacement urbain d'Île-de-France. Il s'agit d'identifier un réseau de lignes principales qu'il faut renforcer et fiabiliser, et qui doit venir s'inscrire en complément du réseau ferré pour assurer une desserte de qualité de lieux « stratégiques ».

Schéma de principe

Document examinant les possibilités de tracé d'un projet et ses conséquences socio-économiques à plus ou moins long terme.

Schéma directeur de la Région Île-de-France (Sdrif)

Document stratégique de planification en matière d'aménagement à moyen et long termes. Élaboré par les services de l'État, sous l'autorité du préfet de Région et en concertation avec le Conseil régional, il définit les grands principes d'urbanisation. Le Sdrif qui s'applique actuellement date de 1994 et remplace celui de 1976. Sa révision est à l'ordre du jour cette année, une nouvelle concertation est en cours.

CONCERTATION PUBLIQUE

Mairie de Noisy-le-Sec

Hall de l'hôtel de ville

Du 12 septembre au 10 octobre 2005
du lundi au vendredi (de 9h à 12h et de 13h30 à 17h30)
le mardi (jusqu'à 19h30) et le samedi (de 9h à 12h)



Prolongement du tramway ?

C'est à Noisy-le-Sec de décider !



REUNION PUBLIQUE

Gymnase Paul-Langevin
11, avenue du 18-Avril-1944 à Noisy-le-Sec
Le 22 septembre 2005 à 20h30