



## **T1 BOBIGNY - VAL DE FONTENAY**

### **APPROBATION DE L'AVANT- PROJET**

Rapport n°2014/406

au Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France  
séance du 1<sup>er</sup> octobre 2014

Rubrique : Grands projets d'investissement

## **1. Contexte et historique du prolongement du T1 à Val de Fontenay**

Le T1 Bobigny – Val-de-Fontenay consiste en la reprise des aménagements du tramway T1 existant entre Bobigny et Noisy-le-Sec, et en l’extension de la ligne jusqu’à Val-de-Fontenay. L’opération est inscrite au Schéma Directeur de la Région Île-de-France approuvé le 18 octobre 2013, ainsi qu’au Contrat de Projets Etat Région 2007/2013.

Après plusieurs phases d’études et de concertation menées entre 2001 et 2008, une concertation s’est tenue en novembre-décembre 2008 sur les 5 communes concernées par l’extension de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay. Le Conseil du STIF, par la délibération n° 2009-0571 du 8 juillet 2009, a approuvé le bilan de cette concertation et décidé de poursuivre le projet en invitant les maîtres d’ouvrage (Département de la Seine-Saint-Denis et RATP), à élaborer un schéma de principe complémentaire et le dossier d’enquête publique.

Par ailleurs, une étude d’exploitation de l’ensemble de la ligne a conclu à l’opportunité d’une coupure à Bobigny – Pablo Picasso, et à la nécessité d’adapter les infrastructures existantes situées entre Bobigny et Noisy-le-Sec. Désormais, à échéance de tous ses prolongements, le tramway T1 fonctionnera en trois arcs, dont l’arc est, de Bobigny Pablo Picasso à Val de Fontenay.

Le Schéma de principe de l’opération, portant sur l’ensemble du périmètre de Bobigny à Val-de-Fontenay, a ainsi été approuvé par le Conseil du STIF par la délibération n°2012-371 du 13 décembre 2012.

L’enquête publique sur le projet s’est tenue du 17 juin au 31 juillet 2013. La commission d’enquête a émis un avis favorable au projet du T1 de Bobigny à Val de Fontenay. Cet avis a été assorti de six recommandations, auxquelles les maîtres d’ouvrage ont apporté des réponses.

Le 17 février 2014, le projet a été déclaré d’utilité publique.

**Suite à l’approfondissement des études depuis 2012, la présente délibération a pour objet d’approuver l’avant-projet de l’opération.**

## **2. Objectifs du projet**

Les objectifs poursuivis par l’opération sont les suivants :

- améliorer la desserte en transport en commun de l’Est parisien ;
- densifier le maillage du réseau en assurant des correspondances avec le RER E (Noisy-le-Sec et Val de Fontenay), le RER A (Val de Fontenay), les futurs prolongements de la ligne 11 du métro, la future ligne 15, la future Tangentielle Nord, le futur T Zen 3 et les lignes de bus structurantes ;
- améliorer le cadre de vie en requalifiant les corridors empruntés, notamment l’A186 et la RN186 ;
- relier les centres urbains et rompre l’isolement des quartiers par un accès direct et rapide aux transports collectifs.

### **3. Caractéristiques du projet**

#### **3.1. Présentation du projet**

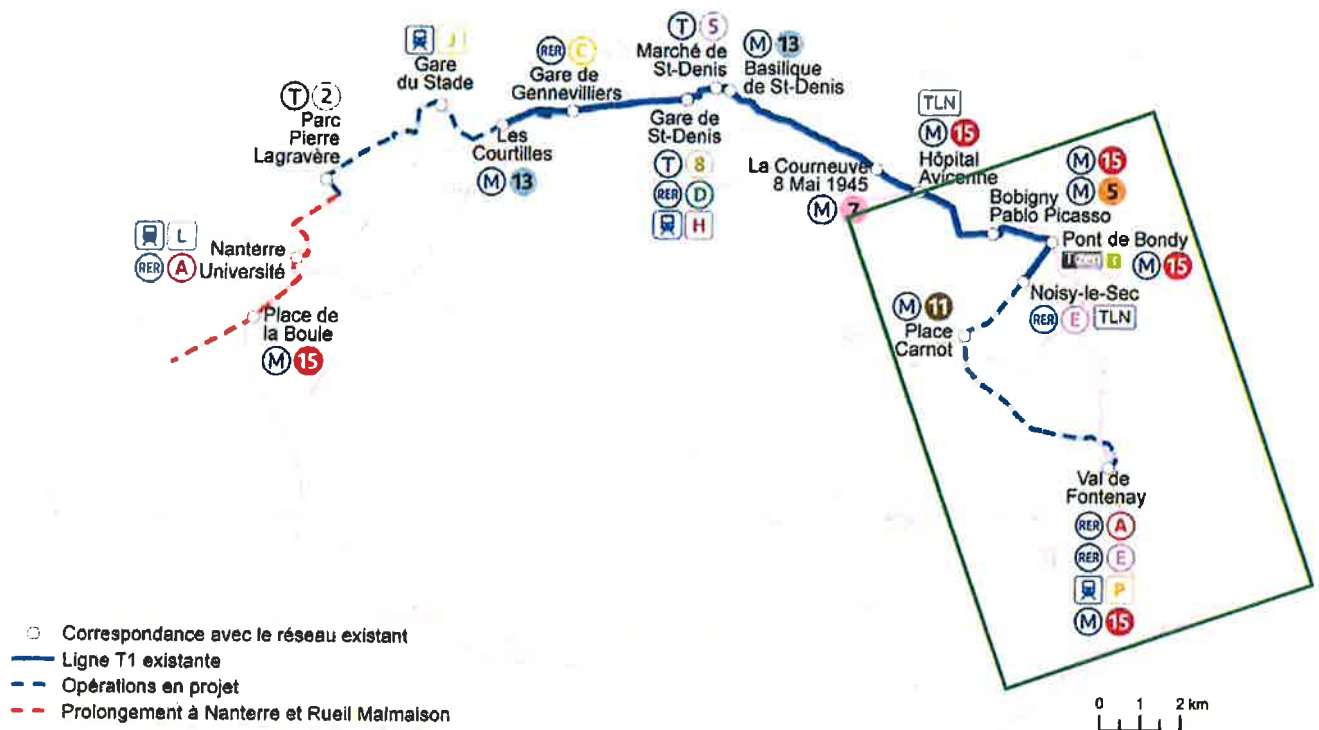
L'opération s'étend sur 10,7 kilomètres, dont 3 sont déjà en exploitation (Bobigny / Noisy-le-Sec). Elle comporte 21 stations dont 16 nouvelles, et permettra plusieurs correspondances avec des modes lourds existants (M5, RER A et RER E) ou à venir (prolongement M11, M15 du GPE, Tangentielle Nord, T Zen 3).

Le projet de prolongement du T1 de Bobigny à Val de Fontenay comprend :

- sur le tronçon existant : l'allongement des quais de stations pour assurer la compatibilité avec un nouveau matériel roulant, l'aménagement d'un double terminus à Bobigny Pablo Picasso, la reprise des aménagements de l'avenue Gallieni à Noisy-le-Sec, et l'amélioration de l'intermodalité tramway / RER à Noisy-le-Sec ; de plus, le projet doit reprendre les caractéristiques de l'infrastructure pour la rendre compatible avec les évolutions législatives, réglementaires et de retour d'expérience, formalisées depuis la conception de cette ligne (années 1990/2000). La reprise du tronçon existant suppose l'examen de l'ensemble des thématiques d'insertion urbaine (masque à la visibilité, géométrie et phasage des carrefours, marquage du Gabarit Limite d'Obstacle, obstacles fixes, signalisation horizontale et verticale...), et doit se conformer aux exigences du dossier de sécurité régularisé (DSR T1).
- sur le tronçon à créer : la réalisation d'une infrastructure nouvelle entre les gares de Noisy-le-Sec et Val de Fontenay ; la création d'un site de maintenance et remisage (à Montreuil, lieu-dit les Murs à Pêches) ; la création d'un cheminement de correspondance avec les RER A et E à Val-de-Fontenay ; le réaménagement de l'espace public de façade à façade sur les espaces traversés, avec notamment la création de nouveaux franchissements de l'A3 et de l'A86 et la démolition de l'A186 afin de créer une « avenue paysagère ».

L'essentiel du tracé se réalise en site propre, hormis dans l'avenue Jean Jaurès, à Noisy-le-Sec, où le tramway circulera en voie banalisée sur environ 550 mètres. Les stations sont implantées tous les 500 m environ, assurant une desserte fine des territoires traversés.

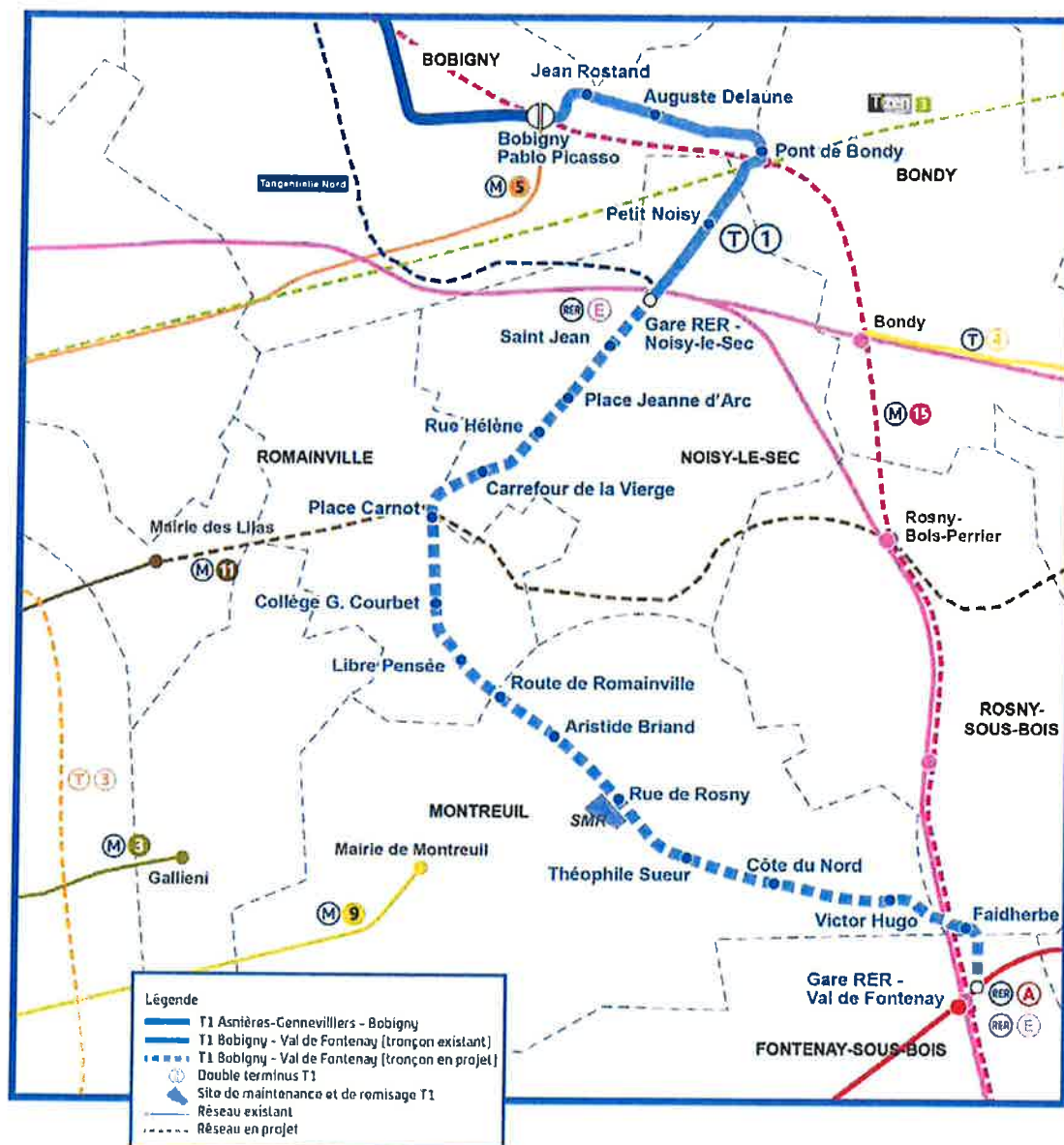
La continuité des circulations douces est assurée sur l'ensemble de l'itinéraire, avec la création d'aménagements sécurisés pour les piétons et les cyclistes.



Le prolongement du T1 concerne deux départements (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), la communauté d'agglomération Est Ensemble et six communes : Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

### 3.2. Description du tracé du prolongement

A Noisy-le-Sec, le terminus actuel « Gare de Noisy » est déplacé et rapproché de la gare, pour faciliter les correspondances et apaiser les échanges. Le prolongement se poursuit dans Noisy-le-Sec par la rue Jaurès, sur un site banalisé en double sens jusqu'au croisement de la rue Damoiselet, puis en site propre latéral ouest, longé de deux voies routières circulées. Outre la gare de Noisy, deux stations permettent la desserte de la rue Jean Jaurès.



Le parcours du tramway emprunte ensuite la rue Anatole France en site propre axial. Les stations rue Hélène et Carrefour de la Vierge permettent une desserte fine de ce secteur fortement dénivélé. La rue Anatole France est maintenue en double sens jusqu'à Romainville, au niveau de la place Carnot.

Après la traversée de la place Carnot, la plateforme s'inscrit sur la commune de Romainville en site propre latéral ouest sur le boulevard Barbusse. La station place Carnot permet la desserte de la place, au droit de la future station de métro ligne 11. Plus loin sur ce boulevard, le projet prévoit le réaménagement du square des Mares, et la station Gustave Courbet permet la desserte d'équipements scolaires.

Le franchissement de l'A3 est assuré par un nouvel ouvrage et reconfigure totalement les accès autoroutiers, en visant à rendre plus urbaine cette zone. Le pont existant est reconfiguré et l'ouvrage de « 3<sup>ème</sup> niveau » ou OA 81 déconstruit.



*Perspective du franchissement de l'autoroute A3 à Romainville*

Passé l'A3, l'infrastructure autoroutière (A186) est démolie, le terrain nivelé et une avenue paysagère aménagée. La station Libre Pensée constitue la dernière halte sur le territoire de Romainville avant l'arrivée du tramway sur la commune de Montreuil.

Le tramway circule ensuite en site propre latéral sur l'ensemble de cette avenue plantée, bordée d'un axe routier à double sens au sud, d'une piste cyclable au nord, et ponctuellement de voies ou de contre-allées pour assurer la desserte des riverains. De larges trottoirs sont aménagés et les débouchés des voies adjacentes sont réaménagés pour assurer leur connexion à cet axe. Cette opération libère également d'importantes emprises foncières.

La station rue de Rosny est ensuite aménagée à proximité du site de maintenance et de remisage et marque l'entrée dans le secteur piétonnisé des Mûrs à Pêches. Ce site de maintenance intégrera des dispositions constructives de haute qualité environnementale et permet la réalisation de l'ensemble des opérations de maintenance pour 40 rames.



*Photomontage - perspective du SMR.*

Depuis le secteur Théophile Sueur, la plateforme est de nouveau accompagnée d'aménagements routiers. Passée la place du marché, le tramway pénètre sur la rue de la Côte du Nord en site propre latéral nord, dessert la station Côte du Nord, puis emprunte la rue des Ruffins.



*Perspective aérienne de la rue de Ruffins et de la station V. Hugo*

En contrebas, la station Victor Hugo marque l'entrée sur la commune de Fontenay et est aménagée au sein d'un nouvel espace public. Un nouvel ouvrage complexe dédié au tramway permet le franchissement de l'A86, puis le passage sous les voies du RER E. L'ensemble des circulations routières du secteur est retravaillé.

Le tramway s'inscrit ensuite en site propre latéral le long de l'avenue De Lattre de Tassigny, desservant les stations Faidherbe puis le terminus Val de Fontenay. Ce dernier est aménagé le long de la voirie, à 250 m environ de la gare de Val de Fontenay. Le cheminement piéton existant est réaménagé afin de faciliter la correspondance.



*Perspective sur le terminus Val-de-Fontenay*



*Photomontage - perspective du terminus à Val de Fontenay*

### **3.3. Prévisions de trafics et bilan socio-économique**

Les rames assurant la desserte de la ligne circuleront toutes les 4 minutes en heure de pointe et toutes les 6 minutes aux heures creuses. La vitesse commerciale de 17 km/h environ permettra de relier Bobigny Pablo-Picasso à Val de Fontenay en 35 minutes.

La ligne sera empruntée chaque jour par près de 46 000 voyageurs, dont 5 800 à l'heure de pointe du matin à horizon 2020, sur le prolongement, tandis que 102 000 habitants et 54 000 emplois seront situés à moins de 400 m d'une station.

Le taux de rentabilité interne du projet est évalué à 8,4 %. Le projet présente donc un intérêt socio-économique pour la collectivité.

## **4. Organisation de la maîtrise d'ouvrage**

Par sa délibération n°2009/0571 du 8 juillet 2009, relative au bilan de la concertation de 2008 et à la préparation du schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête, le Conseil du STIF a désigné le Conseil général de Seine-Saint-Denis en qualité de maître d'ouvrage des études et travaux de voirie et coordinateur, et la RATP maître d'ouvrage des travaux du système de transport.

## **5. Evolutions depuis le schéma de principe**

### **5.1. Modalités d'exploitation**

Pour assurer une bonne qualité de service, notamment en termes de régularité et de vitesse commerciale, la ligne T1 sera scindée, à terme, en trois arcs :

- un arc est, de Bobigny Pablo Picasso à Val de Fontenay ;
- un arc central, de Bobigny Pablo Picasso à Asnières – Gennevilliers Les Courtilles sur 14 km et 31 stations ;
- un arc ouest, d'Asnières – Gennevilliers Les Courtilles à Rueil.

Entre l'arc est et l'arc central, le double terminus de Bobigny Pablo Picasso met en œuvre un fonctionnement en « coupure diamétralisée de régulation », comparable à la situation d'Asnières – Gennevilliers Les Courtilles.

Cette configuration présente les fonctionnalités attendues d'un terminus : un quai d'arrivée, un quai de départ, une voie de réserve et une voie de retournement en arrière gare, et une communication d'avant gare.

La nouvelle organisation permet de réduire l'emprise du système de transport et de proposer aux voyageurs traversants des correspondances quai à quai, voire sans rupture de charge pour les personnes le désirant, en restant dans la rame.

Elle est beaucoup plus compacte que dans la configuration issue du schéma de principe et contribue à réduire substantiellement l'importance des travaux.

La répartition pour la gestion ultérieure des ouvrages est également détaillée dans l'AVP. Les conventions d'occupation des domaines et d'entretien/maintenance s'appuieront sur ces principes. Les recettes commerciales générées par le système de transport seront utilisées pour financer l'offre de transport de la ligne T1.



## **5.2.Coût du projet**

L'estimation présentée par les maîtres d'ouvrage est de 458,4 M€ H.T. aux conditions économiques de janvier 2011, hors matériel roulant.

Pour mémoire, au schéma de principe, le coût du projet avait été estimé par les maîtres d'ouvrage à 484,6 € H.T. aux conditions économiques de janvier 2011. Lors de l'approbation de ce schéma de principe, le STIF, après analyse complète des coûts poste par poste, avait identifié plusieurs pistes pour optimiser les coûts, et dans ces conditions avait arrêté, une estimation prévisionnelle à 450 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2011, en demandant aux maîtres d'ouvrages d'engager des optimisations de coût du projet, lors de la phase d'études d'avant-projet.

Dans le détail, deux postes ont connu une augmentation de coût, en raison d'une plus grande précision des études menées entre la remise du schéma de principe et la production de l'AVP, qui concernent les acquisitions foncières (+5,2 M€) et les travaux dans le secteur de l'A3 (+ 5,5 M €). En revanche, des diminutions conséquentes ont été réalisées, résultant à la fois d'ajustement du périmètre de l'opération (moins reprise des voies convergeant vers l'axe supportant le tramway) et d'optimisations techniques (nouvelle configuration du double terminus de Bobigny : -7,8 M€).

## **5.3.Calendrier**

Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :

- Début des travaux préparatoires : début 2016
- Mise en service : horizon 2019

## **5.4.Financement**

Le financement des études relatives au schéma de principe a été assuré par la Région et l'Etat dans le cadre du contrat de projet Etat – Région 2007-2013, pour un montant de 10 M€. Ces études ont été complétées par une étude d'exploitation financée à 100% par la Région, pour un montant de 700 k€.

Le Conseil général a par ailleurs financé sur fonds propres des acquisitions foncières d'opportunité de 2001 à 2011, à hauteur de 2 M€.

Les études pour constituer le dossier d'avant projet et pour réaliser les premières acquisitions foncières ont été financées par l'Etat et la Région à hauteur de 22M€ dans le cadre de la convention de financement n°2, notifiée le 22 octobre 2013.

Les financements ont permis de couvrir la majeure partie des phases études (y compris PRO). Un avenant à la convention de financement n°2 est en cours d'élaboration pour finaliser les dernières études et permettre la poursuite des acquisitions financières. La finalisation du plan de financement pour engager la réalisation est suspendue à la formalisation du cadre contractuel entre l'Etat et la Région : elle devra intervenir au cours du premier trimestre 2015, pour tenir l'horizon de mise en service fixé à 2019.

## 6. Délibération

Il est donc proposé au Conseil de délibérer pour :

- approuver l'avant-projet relatif au prolongement du T1, de Bobigny à Val de Fontenay, avec :
  - un coût d'objectif de 458,4M€ HT aux conditions économiques de janvier 2011 ;
  - un planning directeur prévoyant une mise en service fin 2019, sous condition d'une finalisation du plan de financement au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2015 ;
- demander aux maîtres d'ouvrage, dans la poursuite du projet, de poursuivre leurs efforts de maîtrise des coûts et des performances du projet moyennant une gestion appropriée des interfaces et des risques liés au projet et à son environnement, et d'en reporter régulièrement les éléments auprès du STIF ;
- demander à la RATP, en étroite collaboration avec le STIF, de poursuivre son travail d'estimation et d'explication des coûts d'exploitation proposés ;
- demander aux financeurs du projet (Etat, Région Ile-de-France, autres collectivités), l'établissement au cours du premier trimestre 2015 d'une convention de financement permettant la réalisation de l'opération conformément au coût d'objectif du projet AVP et à l'échéance de mise en service validés à l'article 1 ;
- autoriser la Directrice générale du STIF à prendre tout acte permettant de concrétiser l'opération.