



32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
Tel: 01 43 35 22 23 Fax : 01 43 35 14 06  
[www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org) courriel: [aut@aut-idf.org](mailto: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.*

**L'AUT approuve globalement les projets d'amélioration de la desserte en transports collectifs, surtout dans l'Est parisien, assez mal desservi aujourd'hui. La proposition de compléter des lignes locales de bus par une nouvelle section du tramway T1 ne pourra qu'améliorer la régularité, la fiabilité et le confort des populations desservies...**

## QUEL INTÉRÊT 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, quel que soit son âge, ses bagages ou son éventuel handicap.

Les courtes interstations 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 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 METROPHÉRIQUE. 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 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 TRACÉ À NOISY POUR LE PROLONGEMENT DU TRAM T1 ?

---

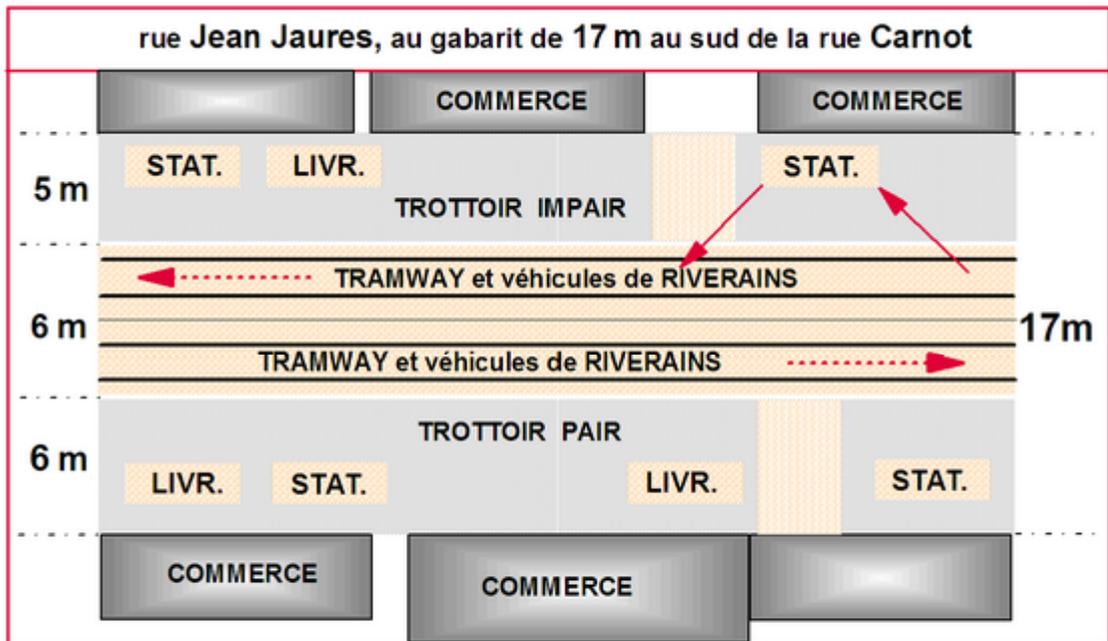
L'AUT est attachée à l'identité des tracés aller et retour des lignes de transports urbains. Pour des raisons de lisibilité, de cohérence urbaine et d'attractivité notamment pour les voyageurs non réguliers, il nous paraît important de faciliter l'usage des bus et des tramways. Nous préconisons donc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

A 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 :

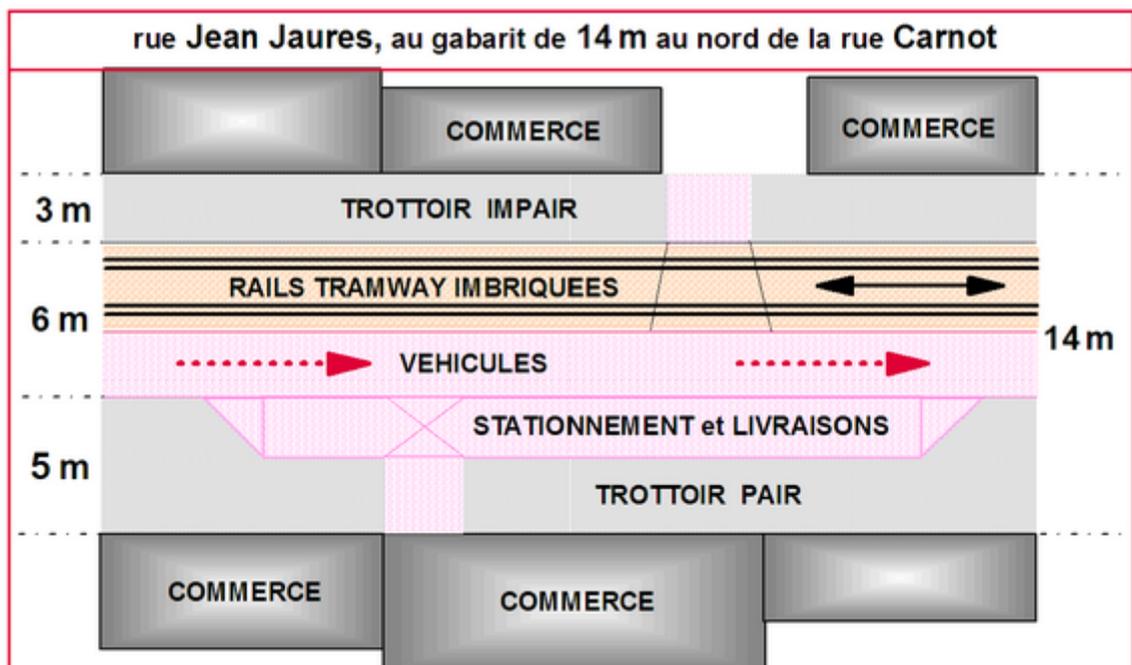
1. Entre les stations de tramway Mairie de Noisy-le-Sec et Saint Jean, la rue Jean Jaurès est large de 17 mètres. L'AUT propose, à l'instar de ce qui a été réalisé et fonctionne rue Gambetta au Mans de faire cohabiter la circulation auto éventuellement limitée aux riverains avec celle des tramways sur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



2. L'espace public devrait être requalifié (pavage, mobilier urbain). Le gabarit des voies de circulation, 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).



3. 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 deux 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.