

# T

# 1

# TRAM' BOBIGNY

# VAL DE FONTENAY

# infos

ÉTÉ 2021 / N° 8

## RETOUR EN IMAGES

La démolition de l'A186 | page 2

## DOSSIER

Un nouveau pont  
au-dessus de l'A3 | page 4

## ACTUALITÉ

Le point sur les travaux  
concessionnaires | page 7

## FOCUS

Les agents de proximité  
à votre écoute | page 8

## ÉDITO

Mise en service en 1992, la première ligne de tramway francilienne est aujourd'hui en pleine transformation : réaménagement des stations existantes, prolongements à l'est et à l'ouest, modernisation du matériel roulant...

Aujourd'hui, la RATP conduit en co-maîtrise d'ouvrage avec le Département de la Seine-Saint-Denis la réalisation du prolongement du T1 à Val de Fontenay, consistant à adapter 3 km de ligne actuelle entre Bobigny-Pablo Picasso et la gare de Noisy-le-Sec, et à créer 7,7 km de ligne supplémentaires avec 15 nouvelles stations.

L'année 2020 a marqué une étape majeure dans le projet de prolongement. Le dossier d'avant-projet modificatif a été approuvé en juin par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités puis une nouvelle convention de financement a été signée en septembre, permettant de lancer les travaux jusqu'à Rosny.

Le début de l'année 2021 a été marqué par l'approbation du permis de construire du site de maintenance et de remisage des tramways qui sera situé à Montreuil, le démarrage des travaux du système de transport, notamment avec la démolition de la passerelle piétonne de Bobigny en février 2021 et le lancement de la rénovation d'une sente piétonne à Val de Fontenay en avril 2021.

La dynamique se poursuivra au cours du second semestre 2021 avec des travaux sur le site de maintenance existant de Bobigny, le début du terrassement de la plateforme du tramway, et la construction du nouveau site de maintenance et de remisage des rames de Montreuil.

Le paysage de la ligne va donc connaître une transformation importante dans les années à venir au gré de l'avancement des travaux. La RATP se félicite de la dynamique enclenchée autour de cette ligne structurante des transports franciliens !

L'équipe RATP



la ligne qui change tout

[www.t1bobigny-valdefontenay.fr](http://www.t1bobigny-valdefontenay.fr)

## LA DÉMOLITION DE L'A186

Malgré la crise sanitaire, le projet T1 avance. La démolition de l'ancienne autoroute A186 à Romainville et Montreuil s'est achevée, comme prévu début 2021, après 21 mois de travaux. Ces travaux d'envergure marquent déjà une considérable transformation du territoire, jusqu'alors coupé par cet ouvrage inachevé.

Le premier « coup de pelle » donné à l'A186, en présence des riverains et des élus du territoire le 14 juin 2019, a marqué le lancement des travaux du T1.

L'autoroute définitivement fermée, les premiers travaux de juin à septembre 2019 ont consisté à préparer le terrain en retirant tous les équipements de l'ancienne autoroute : glissières de sécurité, panneaux d'information, débroussaillage, etc.

Évènement de lancement des travaux en présence des élus du territoire – Juin 2019



Première démolition de l'autoroute à Romainville, secteur Libre Pensée – Octobre 2019



Une fois le terrain dégagé et sécurisé, les travaux de démolition ont démarré.

Le chantier a été organisé en différents tronçons successifs afin de minimiser les impacts pour les riverains et maintenir continuellement la circulation dans les voiries locales et les rues traversantes de l'A186 (rues de la Libre Pensée, du Docteur Calmette et de Rosny, route de Romainville, boulevard Aristide Briand).

« C'est un chantier hors norme et atypique. C'est la première fois qu'une autoroute entière est détruite en France, qui plus est en plein centre-ville. »

Jérémy Francou, ingénieur travaux pour l'entreprise COTEG

### LES GRANDS DÉFIS DE CE CHANTIER

- ▶ Le maintien de la circulation lors des démolitions
- ▶ La réutilisation de l'ensemble des terres sur site pour limiter les mouvements de camions dans le quartier
- ▶ Les aléas liés à la crise sanitaire (arrêt du chantier, précautions sanitaires et réorganisation des équipes...)
- ▶ Un chantier complexe en zone urbaine

# RETOUR EN IMAGES



Avancée du chantier en direction de Montreuil – Juillet 2020

Le chantier s'est progressivement déplacé vers Montreuil en 2020. Les terrassements ont ponctuellement nécessité l'utilisation de chaux sur les terres argileuses.



Autoroute entièrement démolie – Mai 2021

Progressivement, l'ancienne autoroute a disparu laissant apparaître la ville et l'horizon.



Entre novembre 2020 et février 2021, un atelier de concassage a été installé sur le chantier pour transformer le béton issu de la démolition en matériaux de toute petite taille, destinés au prochain chantier du T1 : la construction de l'avenue paysagère entre Romainville et Montreuil.

« Le défi, qui me tient le plus à cœur sur ce chantier, est d'avoir réussi à réutiliser le plus possible de matériaux en place, que ce soit les terres avec la réutilisation des déblais en remblais ou le concassage des produits de démolition des ouvrages. »

Découvrez l'atelier de concassage en vidéo



<https://www.youtube.com/watch?v=zWKCgFFstSI>

Amélie Bourlieux,  
responsable d'opérations T1  
au Département de la  
Seine-Saint-Denis

## LES CHIFFRES DU CHANTIER

**21**  
mois  
de travaux

Jusqu'à **45 compagnons**  
mobilisés en même temps sur le chantier

**19 000 m<sup>3</sup>**  
de béton concassé

**2** concasseurs de  
90 et 50 tonnes

**100 000 m<sup>3</sup>** de terre à déplacer sur site  
pour mettre à niveau le sol

## UN NOUVEAU PONT AU-DESSUS DE L'A3

Depuis l'été 2019, des travaux ont également démarré à Romainville au-dessus de l'autoroute A3, où un nouveau pont est en construction.

À la frontière entre Romainville et Montreuil, afin de créer une liaison simple et apaisée entre les deux rives de l'autoroute A3, un nouvel ouvrage de franchissement est en fin de construction. Il reliera directement le boulevard Henri Barbusse à Romainville à la future avenue paysagère qui remplacera l'ex-A186 à Montreuil.

À terme, ce nouveau pont accueillera l'ensemble des modes de déplacement : le futur tramway, les véhicules, mais également les piétons et cyclistes puisque ses dimensions généreuses (27,5 mètres de large) permettent l'aménagement de pistes cyclables et de larges trottoirs. La circulation des modes doux aux côtés des automobilistes sera rendue possible dans la continuité de l'avenue paysagère sur des espaces aux dimensions agréables.

Le cadre de vie des habitants se trouve amélioré grâce aux alignements d'arbres et d'espèces végétales (robiniers, frênes, bouleaux) choisies pour leur grande taille, en cohérence avec l'échelle du site.

« La principale contrainte : impacter au minimum l'exploitation de l'autoroute A3. »

Philippe Matte, ingénieur travaux pour l'entreprise Eiffage

La construction de l'ouvrage de franchissement de l'A3 en vidéo, c'est ici :



<https://www.youtube.com/watch?v=7b5r8YA650U>

Ouvrage de franchissement de l'A3 (intentions d'aménagements)



Afin de permettre la démolition de l'ancienne bretelle (pont au-dessus du boulevard Branly) reliant l'ex-A186 à l'A3 vers Paris, l'autoroute A3 sera fermée à la circulation pendant 5 jours du 12 août à 22h00 au 18 août 2021 à 5h00. Une communication spécifique sera diffusée ultérieurement (site internet, journal des villes, panneaux de déviation, message sur les panneaux de l'autoroute...).

## COMMENT SE DÉROULE LA CONSTRUCTION DE CE NOUVEAU PONT ?

La création d'un nouvel ouvrage de franchissement au-dessus d'une autoroute en service est une véritable prouesse technique. Elle nécessite la mise en place d'une méthodologie et d'un phasage précis et rigoureux. Le chantier doit composer avec l'environnement qui l'entoure et s'articuler à de nombreuses variables extérieures : préservation de l'environnement, maintien de la circulation autoroutière, mesures de maîtrise des nuisances sont autant d'éléments qui guident son organisation.



1. Dans un premier temps, **des travaux de dévoiement des réseaux d'électricité, d'eau, d'assainissement enterrés sous l'A3 ont lieu**. Ils permettent de réorganiser les réseaux souterrains pour ne pas gêner les travaux de fondation du futur pont.



2. **Les bas-côtés de l'A3 sont élargis et des murs de soutènement sont construits**. Ces murs servent à stabiliser les talus de l'autoroute dans la zone où est créé le pont.



3. La construction de l'ouvrage débute par ses fondations, étape essentielle permettant de répartir la charge du pont. **Les fondations sont réalisées dans le sol** grâce à des pieux forés sur lesquels les semelles des piles et culées de l'ouvrage seront coulées.



4. Ensuite, **les culées et piles nécessaires à la pose du tablier du pont sont montées** à l'aide de techniques de coffrage, de ferrailage et de coulage de béton. Au total, l'ouvrage reposera sur deux piles et deux culées.



5. **Le tablier du pont est posé sur les appuis préalablement construits** (piles et culées). Des poutres préfabriquées sont installées. Elles forment la structure du tablier qui sera complétée par un coffrage sur lequel la dalle de béton de l'ouvrage est coulée.



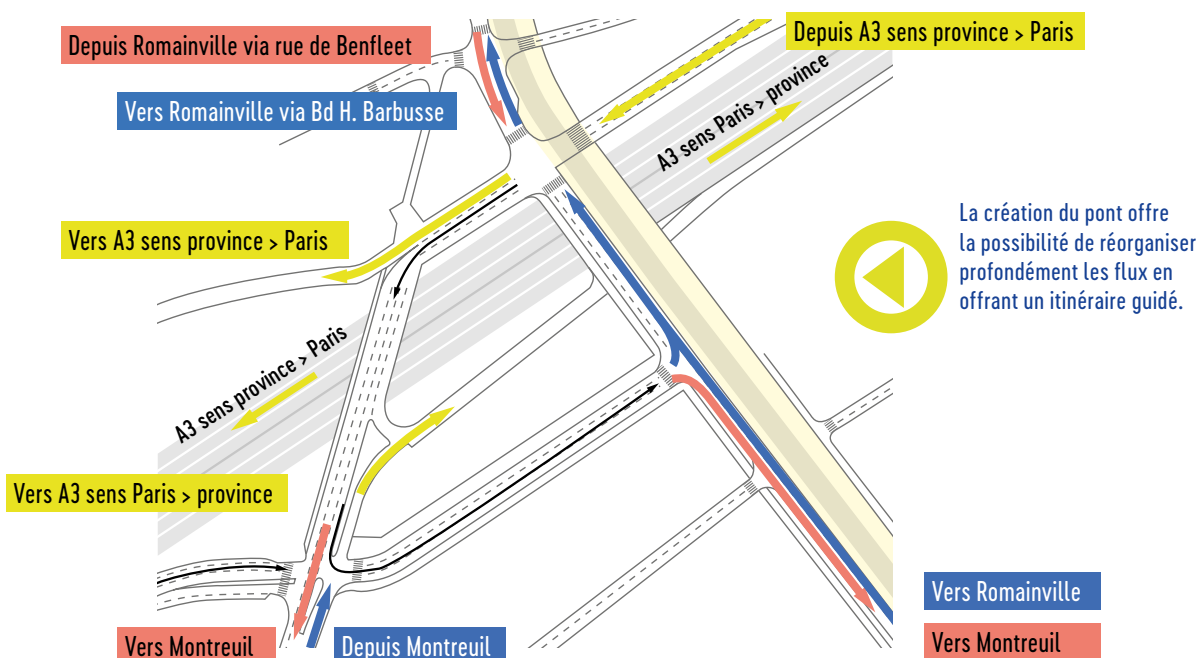
6. Enfin, l'ultime étape consiste à réaliser l'étanchéité de l'ouvrage et l'enrobé de la route puis installer les équipements de circulation (garde-corps, signalisation, marquage, etc.).

**Ce nouveau pont sera ouvert à la circulation à l'été 2021 et la mise en service du tramway est prévue fin 2025.**

# LA CIRCULATION RÉORGANISÉE AUTOUR DE L'A3 À ROMAINVILLE

La construction du nouveau franchissement de l'A3 répond à un objectif majeur : la fluidification des flux. Pensé pour permettre la cohabitation entre tous les modes de circulation, il permet une pacification des échanges.

Le nouvel axe accueillera les circulations de Montreuil vers Romainville. Les flux dans la direction Romainville vers Montreuil se feront sur le pont Branly actuel. L'autoroute A3 restera accessible depuis Romainville et Montreuil pour aller à Paris ou vers la Province. La géométrie des bretelles sera modifiée mais leurs accès restent inchangés.



## COMMENT REJOINDRE L'A3 DEPUIS ROMAINVILLE ?

Grâce aux nouveaux sens de circulation, il sera possible de rejoindre l'A3 par la rue de Benfleet ou la rue Marcel Ethis. En sortant de l'autoroute, la place Carnot sera accessible directement par le boulevard Henri Barbusse.

## ET DEPUIS MONTREUIL ?

À terme, les habitants de Romainville (quartier Libre pensée) et Montreuil pourront rejoindre l'A3 en empruntant l'avenue paysagère jusqu'au nouvel ouvrage de franchissement de l'autoroute pour accéder ensuite au pont Branly et rejoindre les bretelles d'accès vers Paris ou vers la province.



## LA PAROLE À CÉCILE HUMBERT

*Selon vous, quels seront les effets de ce nouvel ouvrage pour le cadre de vie des habitants ?*

*Cet ouvrage permettra d'améliorer l'offre de transport en accueillant la plateforme de tramway mais également une piste cyclable bidirectionnelle, un large trottoir pour les piétons et des voies de circulation pour les automobilistes. La circulation sera ainsi mieux partagée, fluidifiée et apaisée. De plus, les piétons et les cyclistes pourront circuler en toute sécurité.*

## LE POINT SUR LES TRAVAUX CONCESSIONNAIRES

Depuis l'été 2019, des travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires ont lieu sur l'ensemble du tracé du tramway T1, et plus spécifiquement à Noisy-le-Sec, rues Jean Jaurès et Anatole France. Ces travaux se poursuivent à Noisy-le-Sec jusqu'au 2<sup>ème</sup> trimestre 2022 et vont s'étendre sur la commune de Romainville autour de la place Carnot. Pendant cette période, différents concessionnaires se succèdent pour déplacer, sécuriser voire moderniser leurs réseaux et canalisations (eau et assainissement – électricité – téléphonie, etc.). Cette première étape, préparatoire au chantier, permet de libérer les futures emprises et de dégager les réseaux se trouvant sous la future plateforme, pour ne pas interférer avec l'exploitation future du tramway ou sous la future chaussée.

Ces travaux s'organisent selon trois zones.

### ► Secteur de la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec

À partir de septembre 2021 (pour une durée approximative de 8 mois), le Département a fait le choix d'organiser les travaux des dévoiements des réseaux à réaliser par VEOLIA, GRDF et ENEDIS sur le linéaire complet de la rue Jean Jaurès en simplifiant et unifiant deux phases principales de travaux :

→ Phase 1 : intervention côté impair de la rue à partir de septembre 2021 pour une durée estimée à 4 mois. La voie de circulation « tous véhicules » est neutralisée. L'ensemble des véhicules emprunteront la voie bus. La largeur des trottoirs côté impair sera réduite.

→ Phase 2 : intervention côté pair de la rue à partir de janvier 2022 pour une durée estimée à 4 mois. Les conditions de circulation sont les mêmes que pour le côté impair mais inversées.

### ► Secteur rue Emile Zola à Noisy-le-Sec

### ► Place Carnot - rue Henri Barbusse à Romainville

**Les dates précises de ces travaux, ainsi que leurs impacts (circulation, emprise, arrêt de bus, etc...) seront précisées par une communication spécifique sur le site internet du projet et par des flashes-Infos distribués directement dans les boîtes aux lettres des riverains et commerçants en amont des travaux.**



Travaux concessionnaires  
rue Anatole France à  
Noisy-le-Sec  
Novembre 2020

## RESPONSABLE D'OPÉRATIONS T1 AU DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS

### Comment intégrez-vous le vélo dans vos réflexions ?

*Le projet du prolongement du Tramway T1 va bien au-delà de la construction d'un tramway. Il s'agit d'un projet global d'aménagement urbain où les modes de déplacement doux sont mis en avant. Un travail en coopération avec les chargés des projets vélo du Département mais également avec les villes et les associations vélo a été mené pour donner une vraie place aux pistes cyclables dans les aménagements ainsi que dans le dimensionnement de ce nouvel ouvrage.*

*Les cyclistes pourront ainsi relier Bobigny à Val de Fontenay sur des pistes cyclables sécurisées, longeant la plateforme de tramway.*

### Que représente ce projet pour vous ?

*À titre personnel, ce projet de construction d'un nouveau franchissement et de la démolition d'un ouvrage d'art au-dessus d'une autoroute en circulation est exceptionnel. Il s'agit d'une expérience professionnelle peu commune qui me permet de travailler avec de nombreux partenaires privés et publics et de toucher à différents domaines aussi bien techniques, administratifs, financiers ; mais aussi de communiquer avec les usagers pouvant être impactés ou tout simplement intéressés par les travaux. Il s'agit d'un important challenge de concilier les travaux d'ouvrage d'art au-dessus d'une autoroute tout en garantissant la circulation des usagers.*

# FOCUS

## LES AGENTS DE PROXIMITÉ À VOTRE ÉCOUTE

Conscients des préoccupations que causent les travaux, les équipes du T1 veillent à maintenir le dialogue avec les riverains.

Deux agents de proximité sont déployés pour accompagner la période des travaux. Ils sillonnent quotidiennement le territoire pour aller à votre rencontre et répondre à toutes vos questions sur le projet ou les travaux.

Grâce à leur présence et aux échanges, les impacts des travaux peuvent être mieux anticipés et des solutions peuvent être mises en place.

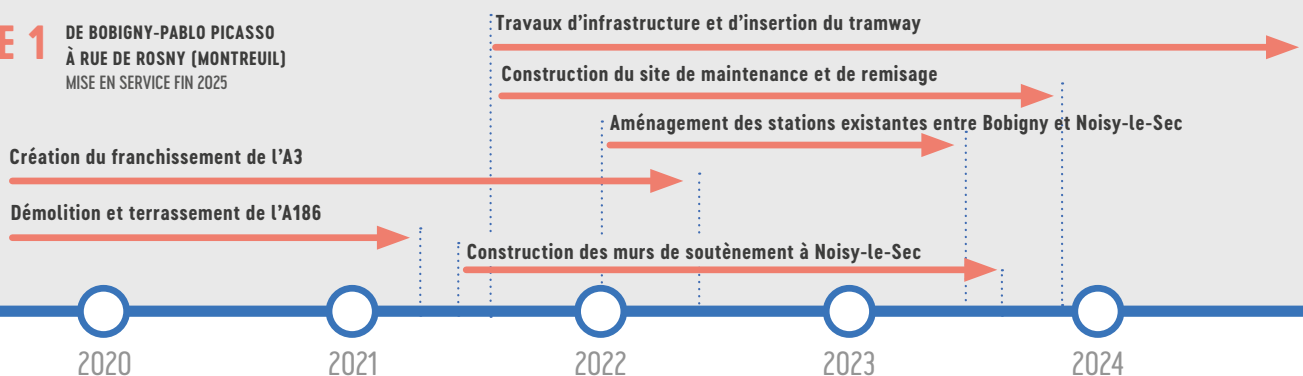


Saïd, le premier agent mobilisé, est sur le terrain depuis l'été 2020. Il a été rejoint quelques mois plus tard par Sonia, dédiée aux professionnels riverains.

Liens essentiels entre les riverains et l'équipe projet, les agents de proximité veillent à transmettre vos attentes et sollicitations aux maîtres d'ouvrage.

## LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL

### PHASE 1 DE BOBIGNY-PABLO PICASSO À RUE DE ROSNY (MONTREUIL) MISE EN SERVICE FIN 2025



## LES ACTEURS DU PROJET

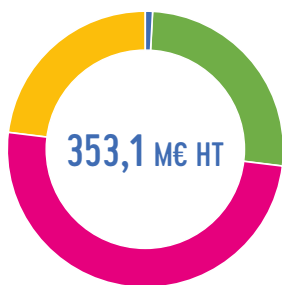
### LA CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE

Le Département de la Seine-Saint-Denis assure la coordination générale du projet. Il réalise les aménagements de voirie et les espaces publics associés permettant l'insertion du futur tramway.

La RATP réalise le système de transport, les stations ainsi que le site de maintenance et de remisage des rames (SMR).

Le Département du Val-de-Marne a délégué sa maîtrise d'ouvrage au Département de la Seine-Saint-Denis pour une meilleure coordination du chantier (commune de Fontenay-sous-Bois).

COÛT ET FINANCEMENT DE LA PREMIÈRE PHASE : 394 M€ HT DONT 353,1 DÉJÀ FINANCÉS DANS LE CADRE DU CPER 2015-2021



- État : 113,3 M€
- Région : 206,8 M€
- Département de la Seine-Saint-Denis : 30 M€
- Département du Val-de-Marne : 3 M€

### LES PARTENAIRES FINANCEURS

L'État, la Région Île-de-France, les Départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne

Dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020, l'État et la Région Île-de-France participent financièrement au développement des transports franciliens. Avec eux, les Départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne sont co-financeurs du projet.

#### Île-de-France Mobilités

Au cœur du réseau de transports Franciliens, Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs, investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Elle veille au respect du calendrier et des coûts et finance intégralement le matériel roulant.



Pour suivre l'actualité du projet : [t1bobigny-valdefontenay.fr](https://www.t1bobigny-valdefontenay.fr)  
N'hésitez pas à nous adresser vos questions et remarques : [t1vdf@seinesaintdenis.fr](mailto:t1vdf@seinesaintdenis.fr)