

Comité de ligne T1

Compte rendu de la réunion du 22 juin 2026

La liste des présents figure en pièce jointe.

Introduction

Pierre-Olivier CAREL, délégué territorial 93 pour Ile-de-France Mobilités accueille les participants et rappelle les règles de participation sur Teams.

Lionel POUPAT, adjoint à la cheffe de département Offre Paris Petite Couronne à Ile-de-France Mobilités, remercie les participants connectés pour leur présence, rappelle que le précédent comité de ligne T1 s'est tenu en 2024. Le comité de ce jour a pour objectif de faire le point sur un certain nombre de projets, certains étant arrivés en exploitation, d'autres étant encore en cours.

Partie 1 : Caractéristiques du T1

Adam KAZMIERCZAK, chargé d'offre tramway, rappelle que le T1, inauguré en 1992, connaît depuis 2024, la ligne connaît des fermetures pour travaux importantes ainsi que la fermeture liée à l'incident du pont de L'Île-Saint-Denis. Cette ligne forte accueillait, avant les fermetures, environ 160 000 voyageurs par jour ouvré. Actuellement, avec l'itinéraire limité, elle en accueille 130 000. La ligne dispose aujourd'hui de 37 tramways du modèle TW20. La ligne tourne avec un intervalle de 5 min en heure de pointe en semaine et 6 Min en heure creuse en semaine. Sa vitesse commerciale théorique est autour de 15 km/heure. L'offre n'a pas changé depuis le dernier comité de ligne.

Partie 2 : Contexte actuel d'exploitation

- **Travaux du Pont de L'Île-Saint-Denis**
- **Travaux du Pôle M15 du Pont de Bondy**
- **Les substitutions routières**
- **Sujets SLT**
- **Points durs de circulation**

Marion Alfaro, Directrice Générale Adjointe du pôle aménagement et développement durables, Département de la Seine Saint Denis, présente l'état d'avancement des travaux du pont de l'Île Saint Denis, les tests à venir et la réflexion sur la réouverture à la circulation automobile ainsi que les étapes nécessaires avant la reprise d'exploitation du tramway par la RATP (contrôles, essais).

- Les travaux de remplacement de l'arc endommagé du pont de l'Île Saint Denis ont débuté en mai, l'objectif contractuel de fin des travaux au 31 juillet est maintenu, les opérations principales de remplacement de l'arc endommagé étant terminées. Des tests de comportement des nouvelles pièces du pont sont prévus la semaine prochaine, incluant le passage de camions chargés, pour vérifier la solidité de l'ouvrage avant la réouverture.
- Réflexion sur la Circulation Automobile : Le département mène une réflexion sur la réouverture ou non du pont à la circulation automobile. Aujourd'hui, cette circulation est fermée depuis plus d'un an, la question du maintien de cette interdiction se pose une fois le tramway remis en service. Le département y travaille avec les communes concernées et va lancer une concertation sur la possible réouverture ou non de ce pont, avec une réunion publique prévue le 3 juillet à l'Île Saint Denis.

Magali LECLER, IDFM/RATP Contract manager, RATP précise que la RATP procède actuellement à des travaux sur la chaussée (rue Méchin) et sur les joints du pont, elle procédera dans les semaines à venir à des vérifications d'infrastructure. Comme le tramway est arrêté depuis un an, une légère pellicule de rouille s'est formée sur les voies, il est donc nécessaire de mener un certain nombre d'opérateurs, comme des meulages et décalaminages des voies, en vue d'une reprise de l'exploitation du tramway pour la rentrée scolaire 2026.

Lionel POUPAT, IDFM, réagit à l'annonce de la concertation menée par le Département de Seine-Saint-Denis pour préciser qu'Île de France Mobilités a été informé de cette hypothèse récente et se félicite de la concertation des habitants à ce sujet. IDFM attend néanmoins une saisine officielle du Département, car des adaptations techniques nécessitant des financements supplémentaires pourraient être nécessaires pour adapter la plateforme tramway. Une saisine officielle permettrait à IDFM d'étudier la faisabilité du projet et d'examiner l'ensemble des impacts y compris sur le réseau de bus.

Revue des points durs de circulation :

- La végétation le long de la ligne, notamment entre Bobigny et Saint-Denis, pose des problèmes de visibilité pour les conducteurs, nécessitant des campagnes régulières d'égouttage et de taille, en tenant compte des contraintes environnementales et budgétaires.
- La dégradation des chaussées et des carrefours, parfois sur le périmètre RATP ou des différents gestionnaires de voirie, nécessite des interventions d'urgence ou des programmations plus complexes, en concertation avec les communes concernées.
- Le passage à niveau unique de Bobigny, long d'environ 1 km, est un point de fragilité pour l'exploitation, car tout dysfonctionnement ou blocage peut entraîner l'arrêt du trafic ; des projets de sécurisation sont en cours avec la ville, le département et la préfecture.
- L'utilisation fréquente et parfois dangereuse de la plateforme tramway par les forces de police (vitesse excessive, dépassements) entraîne des risques pour la sécurité et la robustesse de l'exploitation, ainsi que des dégradations sur les infrastructures.

Partie 3 : Indicateurs d'exploitation et trafic

- **Production de l'offre 2023 - 2026**
- **Production aux heures de pointe**
- **Régularité**
- **Fréquentation**
 - La production globale de l'offre sur la ligne T1 est proche de 100% en 2026. Cela est liée au fait que la ligne est plus courte, son exploitation est ainsi facilitée, notamment grâce à la non-exploitation du tronçon compliqué de la rue Méchin et du Pont de L'Île-Saint-Denis. De plus, ce résultat se réfère à l'application d'une nouvelle offre adaptée qui prend en compte la non-exploitation de la partie ouest de la ligne.
 - L'indicateur de production en heures de pointe atteint 99% sur la période janvier-mai 2026, contre 80% les années précédentes.
 - La régularité atteint 96,2% à fin mai 2026, en nette amélioration grâce au renouvellement du matériel roulant, à la réduction de la longueur de la ligne et à la suppression temporaire des zones mixtes perturbatrices mentionnées ci-dessus.
 - Le trafic est en baisse d'environ 20% entre 2024 et 2026, principalement à cause des interruptions temporaires de circulation successives et de la réduction du linéaire exploité depuis mai 2025.

Partie 4 : Revue de projets

- **Revue PACT T1**
- **Bilan du renouvellement MR**
- **Travaux Pôle M15 – La Courneuve**
- **Conventions d'Occupation et de Maintenance**
- **PEX à venir**
- **Prolongements Est et Ouest**

- **Renouvellement du matériel roulant et réduction des nuisances sonores :**
 - Les 37 rames TW20 ont été livrées, dont 36 sont aptes à la circulation, et le dernier TFS a quitté le site de maintenance de Bobigny en mars 2026.
 - Réduction du bruit métallique : une étude est en cours pour adapter les jupes latérales des rames, avec l'ajout d'une mousse pour atténuer le bruit ; un prototype est testé en juin 2026, avec un déploiement généralisé prévu en fin d'année si les résultats sont concluants. Le reprofilage et le meulage des rails ont également permis de réduire les vibrations et le bruit, améliorant le confort des riverains et voyageurs.

- **Conventions d’Occupation, d’Entretien et de Maintenance :**

- Le travail sur les conventions pour la partie ouest de la ligne historique dans le département de Seine-Saint-Denis est quasiment terminé, avec une dernière visite terrain prévue le 30 juin. Pour rappel les précédentes conventions datent des années 1990.
- La préfecture de Seine-Saint-Denis souhaite que la nouvelle convention soit signée pour la partie ouest en septembre 2026, en vue de la réouverture du pont de l’Île Saint Denis ; la partie est (Bobigny, Noisy-le-Sec) suivra d’ici fin 2026.
- Le département 92 dispose déjà de conventions signées depuis 2012.
- Ces conventions visent à homogénéiser les responsabilités et les modalités d’entretien, d’occupation et de maintenance sur l’ensemble de la ligne, en cohérence avec les autres lignes de tramway.

- **Projets de prolongement et calendriers :**

- **Prolongement Est :** le prolongement vers Val de Fontenay est découpé en deux tranches : la première jusqu’à rue de Rosny (mise en service prévue fin 2028), la seconde jusqu’à Val de Fontenay (horizon 2030), avec 8 km de ligne et 15 nouvelles stations ; des difficultés subsistent sur la libération des terrains et le financement.
- **Prolongement Ouest :** le prolongement vers Colombes (mise en service prévue à l’horizon 2031) puis vers Rueil-Malmaison (horizon 2031) connaît des contraintes techniques sur le pont SNCF de Rouen (entre Petit Nanterre et Archéologie, Nanterre) qui retardent la connexion complète, prévue en 2035.

- **Programme d’amélioration de la performance d’exploitation :**

- Une étude de temps de parcours sera lancée à la reprise de l’exploitation sur le tronçon ouest, afin de vérifier l’adéquation entre le niveau d’offre et le parc matériel roulant.
- Les résultats de l’étude permettront de définir le nombre de rames à injecter en fonction des périodes de la journée et d’ajuster le niveau d’offre avec Ile de France Mobilités.
- Les résultats sont attendus pour décembre 2026.

Temps d’échange :

Eric SAWADOGO, Directeur Prévention, Santé Publique, Cadre de Vie, Mairie de L’Île-Saint-Denis, questionne les équipes au sujet d’un calendrier pour l’aménagement du mobilier de la station de tramway, qui ne correspond plus au standard actuel des stations rénovés récemment. Il souhaite des informations complémentaires concernant la signalisation des cheminements piétons aux extrémités du chantier de la rue Méchin.

- **Les équipes de la RATP** renvoient vers le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis pour les précisions liées au calendrier de réalisation des aménagements sous périmètre départemental. Concernant le mobilier, la RATP n’a pas prévu de le modifier, étant donné sa récente création (2012). Les Bornes d’Informations Voyageurs (BIV) seront en revanche remplacées par des bornes nouvelle génération sur l’ensemble de la ligne T1. Toute la partie exploitée aujourd’hui a fait l’objet de ce déploiement, la partie ouest (de L’Île-Saint-Denis à Asnières inclus) en bénéficiera également.

- **La ville de L'Île-Saint-Denis** remercie le CD93 et la RATP pour les différents aménagements réalisés sur la plateforme tramway.

Alexis ZHANG, Chargé de mission mobilités, EPT Boucle Nord de Seine, souhaite savoir quand auront lieu les essais de circulation entre la Gare de Saint-Denis et Asnières, et quelle est leur durée ? Il demande également si la concertation est limitée aux habitants de L'Île-Saint-Denis, ou si elle sera étendue aux villes voisines (Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne...)

- **Marion ALFARO** indique que la concertation s'adresse bien à toutes et tous. La première réunion publique du 3 juillet a été organisée à la demande du maire, elle est ouverte à tous, pas qu'aux habitants de L'Île-Saint-Denis. Toutes les villes potentiellement impactées ont été associées : Saint-Denis, Saint-Ouen, Epinay-sur-Seine, Villeneuve-la-Garenne, à la préparation de cette concertation. Il n'y a pas eu pour le moment de demande de réunion publique de la part de ces communes, mais si elles le souhaitent, le département est disponible pour les monter.
- **La RATP** explique qu'il n'est pas prévu de mener des essais de reprise d'exploitation. Le programme de la RATP consiste essentiellement en des opérations de décalaminage et de reprofilage de voie pour supprimer la rouille accumulée et les effets ondulatoires du rail. Il faudra prévoir une petite marche à blanc pour réhabituer les automobilistes et les riverains ainsi que les conducteurs, sans qu'il ne s'agisse d'essais à proprement parler.

Christophe PIERCY, Président de l'AUT Plaine Commune, partage son inquiétude concernant la voirie située près du pont Palmers. La traversée cyclable des voies du tramway entre Cachin et Raspail est très difficile en raison de crevasses dans l'enrobé. Si la reprise de l'enrobé peut améliorer la plate-forme du tram tout en sécurisant le cycles, ce serait appréciable pour tout le monde.

- **La RATP** explique que de la reprise de rails est prévue entre Six Routes et Saint-Denis. En général, la reprise du rail se fait en même temps que la reprise des enrobés à proximité du rail. Cette reprise conjointe répondra peut-être à la problématique soulevée de dégradation constatée.

Christophe PIERCY, Président de l'AUT Plaine Commune, demande si IDFM et la RATP ont réalisé des simulations sur la reprise de la circulation routière, avec des solutions modérées comme un sens unique, ou une circulation réservée aux véhicules d'urgence ? Quelles sont les conséquences du retour à un plein usage routier du pont de l'île Saint-Denis ? Avoir une circulation locale sur Méchin fait-il une grande différence avec une circulation importante pour la régularité du tramway ?

- **La RATP** rappelle que la mixité des usages de la rue Méchin engendre des difficultés diverses : ralentissements, accrochages légers qui pénalisent l'exploitation. La suppression de la circulation automobile serait une amélioration pour l'exploitation du T1.
- **Lionel POUPAT, IDFM**, précise qu'à ce stade, Île-de-France Mobilités attend une saisie officielle à la fois sur les incidences tramway et sur les incidences sur le réseau bus. Le réseau bus est peu touché, mais il y a un impact sur les services de nuit et de substitution à étudier. L'ensemble des aspects doit être approfondi avant que l'AO exprime un avis sur la question.

Rivo VASTA, Expert aménagements cyclables, Collectif Vélo Ile-de-France, : le passage à niveau de Bobigny est un accès cyclable intéressant pour rejoindre le réseau cyclable du parc département de la

Bergère. Tout le cheminement est difficile. Dans le cadre des aménagements envisagés, est-ce que cet usage-là est pris en compte ?

- **La RATP** précise qu'il est prévu de maintenir une zone de circulation au travers des bornes car la préfecture, le département et l'exploitant de la chaufferie continueront à accéder au parc. L'accès, prévu pour laisser passer des véhicules, permettra aussi aux cyclistes de passer.
- **Rivo VASTA** remercie la RATP pour ces éléments. Il indique être rassuré s'il n'est pas question de créer des fosses anti-franchissement dans ce secteur, et appelle à la vigilance concernant la présence de bordures hautes et inconfortables. Il remercie par avance en cas de reprise d'avoir ces enjeux vélo en tête lors de la conception des aménagements.
- **Christophe PIERCY** ajoute que des travaux sont prévus rue du Chemin Vert. Cet axe offrira une liaison cyclable beaucoup plus efficace et non perturbée par les abords de la voie de remisage du tramway.

Bernard GOBITZ, vice-président de l'AUT FNAUT IDF et représentant des associations et collectifs d'usagers au Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités, demande s'il existe de nouveaux éléments sur le planning de mise en service du prolongement à l'est, et rappelle que cela fait 7-8 ans que la Place Carnot à Romainville est en travaux. Quelles sont les difficultés rencontrées qui retardent ce chantier ? Après comparaison de deux photographies du chantier aux abords de l'autoroute A3 prises en 2021 puis en 2026, il constate que l'état est le même, il ne semble s'y être strictement rien passé.

- **Marion ALFARO** précise que le chantier a rencontré un certain nombre d'aléas qui sont aujourd'hui sous contrôle. La mise en service jusqu'à Rue de Rosny est pour fin 2028, c'est ce que le département a annoncé à l'ensemble des élus du territoire. Pour la 2^e tranche fonctionnelle, de Rue de Rosny à Val-de-Fontenay, une opération de libération de terrains occupés dans le secteur des Ruffins amène de la complexité. Le préfet de Seine-Saint-Denis pilote cette opération, déterminante pour la suite du calendrier. Une question importante est aussi celle du financement de la tranche fonctionnelle 2, car le CPER finance les travaux en cours et son financement se termine l'an prochain. Il faudra que le prochain CPER prenne le relais, et la négociation se joue entre L'Etat et la Région.
- **La RATP** ajoute que les travaux du système de transport sont aussi en cours. Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) des Murs à Pêches est sorti de terre, il est aujourd'hui au stade des levées de réserve.
- **Bernard GOBITZ** remercie le CD93 et la RATP pour ces précisions.

Laëtitia LAFONT, Cheffe de projets territoriaux à la DRIEAT, demande si l'interconnexion au niveau du pont de Rouen en 2025 a été bien confirmée par la SNCF ; et **François LEFORT, représentant de l'association la Rustine de Nanterre**, demande des précisions sur l'offre cible à la mise en service du prolongement ouest. Y aura-t-il un tronçon autonome Rueil-Pont de Rouen avant 2035, et quand ?

- **Ana LOPEZ-ANTOLIN, cheffe du pôle Sites Propres en Exploitation, IDFM**, indique que la SNCF a bien confirmé que les travaux sur le pont ne pourront pas avoir lieu avant 2035. Dans le cadre du planning de réalisation du prolongement à l'Ouest, Île-de-France Mobilités en tant que maître d'ouvrage, regarde et analyse la possibilité d'ouvrir la ligne sur la partie ouest, c'est à dire entre le pont de Rouen et le terminus à Rueil-Malmaison pour ne pas pénaliser l'ensemble de la

ligne. IDFM est en train d'organiser la création sur ce SMR d'un petit poste de commande pour pouvoir gérer toute la partie exploitation, ce qui n'était pas prévu au départ. Les études et les analyses sont en cours et nous ne manquerons pas de revenir vers les parties prenantes. L'objectif est de ne pas faire attendre les habitants de l'ouest de la ligne en attendant ces travaux du pont de Rouen.

- **François LEFORT** demande si cette adaptation serait à horizon 2031 ?
- **Ana LOPEZ-ANTOLIN** confirme que c'est l'horizon cible aujourd'hui, l'impact de l'adaptation du SMR pour pouvoir exploiter ce tronçon de manière autonome doit être précisé.

Pierre-Olivier CAREL remercie les participants pour ces échanges nourris, précise que le support leur sera bien adressé, ainsi qu'un compte-rendu de ce comité.

* *

* * * * *

COMITÉ DE LIGNE DU T1 DU 22.06.2026

-Liste des participants-

Ile-de-France Mobilités

Comité des Partenaires de la Mobilité

HIRON Philippe

VASTA Rivo

BRUNIS Bastien

SYLLA Fatou

Direction des Mobilités de Surface

CROLET Philippe

POUPAT Lionel

LOPEZ-ANTOLIN Ana

KAZMIERCZAK Adam

Relations avec les Territoires et les Voyageurs

ARTIS Sandrine

CAREL Pierre-Olivier

BEAL Amélie

Opérateurs et Gestionnaires d'Infrastructure

RATP

LECLERC Magali

SACCHET Thierry

BEN CHEMSI Hakim

AUBIN Charles

HAZARD Damien

BETTOCCHI Jérôme

DUPLOUICH Mélanie

JEGU Stéphanie

Conseils Départementaux

Conseil Départemental des Hauts-de-Seine

BARTOSIK Matthieu

Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis

ALFARO Marion

GUYOT Fanny

CELIE Océane

CHAPUIS PREVOST Thibault

DA SILVA Stéphanie

Intercommunalités

EPT 5 Boucle Nord de Seine

ZHANG Alexis

EPT 6 Plaine Commune

BONFILS Marie

COUTUREAU Jules

EPT 9 Grand Paris Grand Est

ANDRIANANJA Michael

Communes

Mairie de Bobigny

MONTEIRO Annie

Mairie de L'Île-Saint Denis

ANQUEZ Marie

SAWADOGO Eric

Mairie de Saint-Denis

CHIARABINI Nicolas

Mairie de Villeneuve-la-Garenne

FRANCOIS Alain-Xavier

Associations et Collectifs d'usagers

AUT FNAUT Ile-de-France

PELISSIER Marc

GOBITZ Bernard

GUGGENHEIM Abel

AUT Plaine Commune

PIERCY Christophe

Association La Rustine de Nanterre

LEFORT François

Etat

Sous-Préfecture de Saint-Denis

USCLAT Bastien

DRIEAT UD92

LAFONT Laëtitia

MULLER Sybille

Autres

EPI 78-92

PIROT Guilhem

BOURGET Romain