

Ligne de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE
DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE NOISY-LE-SEC

BOBIGNY, NOISY-LE-SEC, ROMAINVILLE, MONTREUIL, ROSNY-SOUS-BOIS
ET FONTENAY-SOUS-BOIS



seine-saint-denis

SOMMAIRE

PREAMBULE	2
1. PRESENTATION DU PROJET	4
1.1. Contexte général	4
1.2. Insertion et aménagements majeurs du projet sur le territoire de la commune de Noisy-le-Sec.....	5
1.3. La prise en compte de l'environnement.....	10
2. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT	11
2.1. Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	11
2.2. Compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)	11
2.3. Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Noisy-le-Sec	11
3. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE NOISY-LE-SEC.....	12
3.1. Contexte	12
3.2. Mise en compatibilité du règlement	12
3.3. Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés	13
3.4. Compatibilité avec les servitudes d'utilité publique et autres protections réglementaires.....	13
ANNEXES	15

PREAMBULE

L'insertion d'une infrastructure de transport de la nature d'un tramway a de fortes implications spatiales. Il convient d'en analyser les incidences et la compatibilité avec les orientations inscrites dans les documents d'urbanisme des territoires traversés et leurs traductions réglementaires.

Le présent dossier a pour objet la prise en compte du projet d'extension du tramway T1 entre le pôle Pablo Picasso de Bobigny et la gare RER de Val de Fontenay au sein des différents documents qui s'appliquent au territoire de la ville de Noisy-le-Sec.

La commune dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). Par ailleurs, le schéma directeur (SDRIF) et le Plan de Déplacements Urbains de la Région (PDUIF) sont des documents de référence qui s'applique sur le territoire communal. Le présent dossier reprend les extraits des documents précités et les dispositions qu'il est nécessaire de faire évoluer pour la réalisation de cette opération.

Le dossier examine :

- les principales caractéristiques du projet,
- la compatibilité avec les orientations générales d'aménagement,
- les incidences du projet sur le PLU en vigueur.

Compte tenu de la nature du projet, la procédure de mise en compatibilité est à l'initiative et sous la responsabilité du Préfet. L'utilité publique du projet et la compatibilité des dispositions du document d'urbanisme avec l'opération seront appréciées par cette autorité.

Conformément aux dispositions des articles L.123-14 et suivants du Code de l'Urbanisme, les enquêtes publiques de mise en compatibilité du PLU et préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération sont menées conjointement. L'arrêté prononçant l'utilité publique emportera les nouvelles dispositions du PLU.

Déroulement de la procédure d'adoption du PLU mis en compatibilité

L'examen du dossier par le Préfet

Le Préfet détermine si le projet est compatible ou non avec les dispositions du PLU de la commune et engage la procédure régie par l'article L.123-14 et suivants du Code de l'Urbanisme si nécessaire.

L'examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec la déclaration d'utilité publique font l'objet d'un examen conjoint de :

- l'Etat ;
- la commune ;
- l'établissement public de coopération Intercommunal chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), lorsqu'il existe ;
- la Région ;
- le Département ;
- l'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les périmètres de transports urbains ;
- les chambres consulaires.
- les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, à leurs demandes.

A l'issue de cet examen conjoint, un procès verbal est dressé.

L'enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU de la commune, dès lors que cette opération n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme.

L'avis du Conseil Municipal

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport, les conclusions de la commission d'enquête et le procès verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

La déclaration d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique du projet emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. En conséquence, le PLU est modifié par la déclaration d'utilité publique. La mise en compatibilité est effective dès la publication de la déclaration d'utilité publique.

PLAN DE SITUATION

POSITIONNEMENT DU TRACÉ

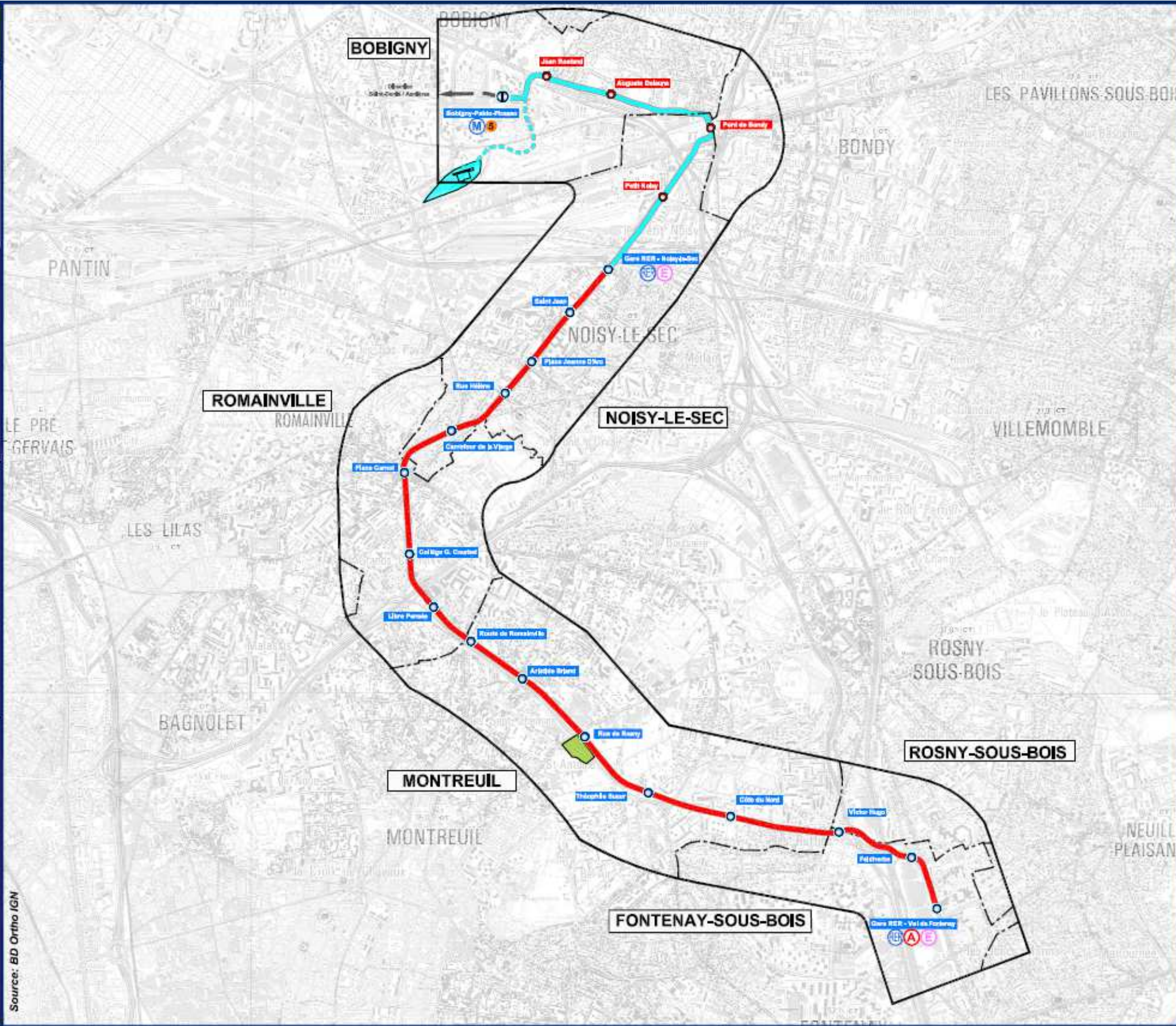
- Tracé Tramway T1 projet
- Tracé Tramway T1 existant
- Vole d'accès au site de maintenance et de remisage
- Stations nouvelles
- Double terminus
- Stations réaménagées
- Gare RER / Métro
- Site de maintenance et de remisage existant
- Site de maintenance et de remisage projeté

- Zone d'étude
- Limite communale



0 0,5 1km

Source: BD Ortho IGN



1. Présentation du projet

1.1. Contexte général

Description

Le prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay relie le pôle multimodal de Bobigny Pablo-Picasso au quartier du Val-de-Fontenay à Fontenay-sous-Bois en desservant Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Rosny-sous-Bois.

D'une longueur totale de 11 km, le projet adapte 3 km de la ligne T1 existante. Un double terminus au pôle Pablo Picasso de Bobigny est créé. Les quais de stations sont allongés jusqu'au terminus actuel ; Noisy-Le Sec – gare RER.

8 km de ligne nouvelle sont créés en direction de Val de Fontenay. Pour assurer la continuité du tracé, deux ouvrages de franchissement des autoroutes A3 et A86 sont construits à Romainville et Fontenay-sous-Bois, l'autoroute A186 implantée sur Romainville et Montreuil est déconstruite, un site de maintenance est créé sur la commune de Montreuil.

S'ajoutent aux infrastructures nécessaires au système de transport, des aménagements d'insertion urbaine le long du tracé. Les espaces publics seront réaménagés et requalifiés dans le cadre de l'intégration du projet.

Caractéristiques du Tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay

Longueur de la ligne	7,7 km de prolongement et 3 km de ligne existante
Villes concernées	Du nord au sud : Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois (93) et Fontenay-sous-Bois (94)
Départements	Selne-Saint-Denis (93) et Val-de-Marne (94)
Les stations	21 stations (y compris double terminus à Bobigny)
Correspondances	Correspondances existantes et futures : <ul style="list-style-type: none">■ RER E à Noisy-le-Sec et Val de Fontenay,■ RER A à Val de Fontenay,■ Ligne 5 du métro à Bobigny Pablo Picasso,■ Tangentielle légère Nord à Noisy-le-Sec,■ Futurs prolongements des lignes de métro 11 à Rosny-sous-Bois par la place Carnot, et ultérieurement, M9 à Montreuil, M1 à Val de Fontenay,■ Futur T Zen 3 de l'ex RN3, au niveau de la station Pont de Bondy■ Dix-huit lignes de bus, dont les lignes Mobillien 105, 121, 143 et 318,■ Futur prolongement du T4 à Noisy-le-Sec,■ Gares prévues dans le Grand Paris Express notamment à Bobigny Pablo Picasso, à Pont de Bondy et Val de Fontenay,■ Extension du TVM à Val de Fontenay.
Exploitation	Fréquence : 4 min aux heures de pointe/ 6 min aux heures creuses, vitesse commerciale de 16.8 km/h, le temps de parcours entre Bobigny et Val de Fontenay est estimé à 35 min
Traffic prévisionnel	50 300 voyageurs par jour
Matériel roulant	Matériel roulant nouvelle génération type 32 m de long x 2.40 m de large Capacité : 200 voyageurs
Nombres de rames	27 rames
Site de maintenance et de remisage	Montreuil - Murs à Pêches (22 000 m ²)
Estimation	484 M€ pour la totalité de l'opération hors matériel roulant

Source : Département de la Seine-Saint-Denis

Objectifs

Le projet de tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay répond à plusieurs objectifs :

- un objectif de transport visant à améliorer le maillage et la desserte en transports en commun de l'Est parisien, en reliant les centres urbains et les quartiers entre eux ;
- un objectif d'aménagement en accompagnant le projet d'une requalification de l'espace public et en contribuant à faire éclore des projets nouveaux de construction.

Les principaux enjeux identifiés à partir des carences et dysfonctionnements du secteur (repris ci-après) ont motivé ce projet :

- un maillage en transport en commun de l'Est parisien avec des correspondances possibles avec le métro 5, le futur Tzen 3, le RER E, le futur prolongement du T4, le Nouveau Grand Paris, le futur prolongement du métro ligne 11, le pôle RER A et E,
- une meilleure liaison entre les quartiers
- une amélioration du traitement des circulations douces et de la prise en compte des personnes à mobilité réduite
- un réaménagement dans les centres urbains denses
- une requalification de l'A186
- une rénovation du quartier des Ruffins à Montreuil
- une entrée de ville paysagère à Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

1.2. Insertion et aménagements majeurs du projet sur le territoire de la commune de Noisy-le-Sec

Tracé

Sur la commune de Noisy-le-Sec, l'itinéraire emprunté par le tramway T1 débute avec le tracé existant (route de Stains, rue de Paris, l'avenue Gallieni) et se prolonge jusqu'à la Place Carnot à Romainville par les rues Jean Jaurès et Anatole France.

Les stations existantes de gare de Noisy, petit Noisy et du pont de Bondy sont adaptées pour accueillir un tramway de nouvelle génération, plus long que l'actuel T1 en exploitation. Quatre autres stations sont créées à proximité de la rue Saint Jean, de la Place Jeanne d'Arc, de la rue Hélène et du carrefour de la Vierge.

Le détail des aménagements par séquence figure dans la pièce C du dossier d'enquête préalable à la DUP.

L'avenue Gallieni

L'avenue Gallieni représente une des entrées de ville les plus empruntées de la commune de Noisy-le-Sec. Principal axe de liaison entre le centre-ville et l'ex RN3, elle permet aussi une connexion rapide vers les autoroutes A86 et A3.

L'autre caractéristique de l'avenue Gallieni réside dans le fait qu'elle est ponctuée de barrières visuelles et physiques. Ainsi, elle est enjambée par les ouvrages supportant l'autoroute A86 et la voie ferrée. En outre, elle traverse le vaste réseau ferré de la gare de Noisy-le-Sec qui regroupe les voies du RER E, du transport ferroviaire de marchandises, du tram train T4 et celles de la future tangentielle Nord.

Les problématiques rencontrées sur cette portion du territoire sont de diverses natures. Tout d'abord, l'aménagement proposé avec l'arrivée du tramway T1 en 2003, a marqué une rupture linéaire de l'avenue. Séparée en deux par la plate forme du tramway, l'avenue est depuis imperméable aux traversées Est-Ouest. En effet, les surlargeurs imposantes, le mobilier urbain et les aménagements végétalisés ont favorisé cet état de fait.

Ensuite, de nombreux dysfonctionnements ont été relevés sur le carrefour entre l'avenue Gallieni, la rue Emmanuel Arago et l'avenue Alsace-Lorraine. Ce carrefour, peu lisible pour les usagers, est à l'origine de conflits d'usage entre automobilistes, tramway, bus, et piétons. La requalification de l'avenue Gallieni, dans le cadre du projet de prolongement du tramway 1 est l'occasion de traiter et clarifier les usages et de sécuriser cet espace pour l'ensemble des usagers.

Les objectifs de la requalification :

- développer les perméabilités transversales en diminuant les surlargeurs pour reconnecter les quartiers Est et Ouest,
- créer un itinéraire cyclable sécurisé,
- rendre plus lisible le carrefour Gallieni / Arago / Alsace-Lorraine,
- unifier le traitement qualitatif de l'espace public.

La rue Jean Jaurès

La rue Jean Jaurès débute au droit de la gare RER de Noisy-le-Sec et traverse le centre-ville. Cet axe majeur est caractérisé par une forte présence commerciale et la succession de plusieurs séquences urbaines.

Les objectifs poursuivis par le projet sur la rue Jean Jaurès sont les suivants :

- assurer des conditions d'exploitations du tramway conformes aux exigences du STIF,
- garantir la perméabilité du centre-ville et l'accès aux commerces tout en apaisant les flux de circulation pour favoriser les modes doux,
- maintenir et conforter le caractère commercial de la rue en proposant un aménagement adapté au commerce de proximité,
- restituer une capacité de stationnement pour les commerces,
- ne pas obérer les potentialités de mutations foncières le long du tracé.

Le pôle Gare

La place Jean Coquelin est un pôle multimodal majeur car il concentre le terminus du tramway 1 et le lieu d'interconnexion avec la gare RER E et les nombreuses lignes de bus. Cet espace doit aussi absorber des flux automobiles et piétonniers importants.

Les aménagements projetés prévoient de :

- retravailler la sortie du pont afin de clarifier les usages et améliorer la qualité des connexions multimodales,
- installer la plate forme en latéral et au plus proche de la gare pour offrir des quais mieux proportionnés et sécuriser les flux,
- implanter, dans le prolongement des chaussées du pont, une voirie en double sens pour résoudre les nombreux conflits d'usage,
- surélever la chaussée au droit de la gare pour créer un espace unitaire depuis le parvis de la gare jusqu'aux façades de la rive Sud, rendre cohérent visuellement les abords de la gare et de la station de tramway et d'abaisser la vitesse de circulation.

La section rue Sangnier / rue Bouquet

Cette portion, dense, est caractérisée par une présence forte d'habitat (petites maisons de villes, petit collectif, variété des styles architecturaux...) et d'activités commerciales et de services. Par ailleurs, la diversité de la qualité du bâti, de son implantation ou de son alignement marque fortement cette séquence urbaine.

L'emprise réduite oblige à la mutualisation des usages et à une chaussée de type « banalisée » autrement dit la plate-forme du tramway est ouverte à la circulation générale pour répondre aux objectifs de confort et de sécurité.

Il est donc nécessaire :

- de contrôler le flux de circulation en amont de la rue,
- de prévoir un itinéraire de substitution pour le trafic de transit non destiné au centre-ville,
- d'adapter certains aménagements pour ne pas perturber le passage du tramway.

En outre, et pour une meilleure desserte, la section banalisée entre la rue Sangnier et la rue Damoiselet est en double sens de circulation avec un séparateur entre les deux chaussées pour sécuriser l'axe et éviter les dépassements et les arrêts spontanés.

La section rue Bouquet / rue de Brément

Cette section, contrairement à la précédente, est plus aérée et plus marquée par la présence d'espaces publics et d'équipements. L'ensemble urbain est plus homogène. Les alignements de bâtis sont en retrait de la rue. Des éléments de polarités forts viennent ponctuer cette portion.

A la place des Découvertes, le tramway retrouve son emplacement en site propre et s'insère sur la rive Nord de la rue. Une distinction Des matériaux de voirie est prévue entre la section banalisée et le site propre engazonné afin de naturellement diriger les voitures vers la voirie latérale.

L'implantation de la station Jeanne d'Arc au carrefour de la rue de Brément et la rue Anatole France permet aux usagers d'accéder aux équipements publics (pôle culturel) et commerciaux. De même, le projet vise à raccorder les espaces publics environnants avec les espaces piétonniers des places environnantes.

Le Boulevard Michelet

Pour permettre aux véhicules transitants de ne pas passer par la rue Jean Jaurès et ainsi rentrer en conflit avec le tramway, un itinéraire de substitution est créé en mettant le boulevard Michelet à double sens. Cette nouvelle configuration entraîne de nouveaux aménagements tels que la création de carrefours à feux.

La rue Anatole France

Prolongement de la rue Jean Jaurès, la rue Anatole France commence au croisement de la rue de Brément et de la rue Paul Vaillant Couturier (RD 116), elle relie les quartiers du centre ville de Noisy-le-Sec au plateau de Romainville via la place Carnot.

La section rue de Brément / rue Jules Auffret

Un large espace public minéral marque le début de la rue pour faire place à un front bâti linéaire. La topographie se modifie et esquisse une légère pente. Cette section offre une largeur de façade à façade non négligeable. Cette perception d'espace est accentuée par la présence d'un terre plein central. La voie dispose d'une offre de stationnement linéaire des deux côtés. Progressivement, l'enveloppe urbaine se resserre, l'alignement Nord se rapproche ne permettant pas de maintenir le terre plein central et réduisant fortement les trottoirs.

Le projet prévoit l'insertion axiale de la plate forme sur la rue Anatole France, et ce depuis la rue Jean Jaurès jusqu'à la place Carnot.

L'entrée de la rue Anatole France est marquée par un espace minéral peu attractif entièrement réaménagé avec l'arrivée du tramway. En outre, procédant de la volonté d'apaiser la circulation du centre ville, la voirie est traitée en zone 30 et est élargie pour permettre aux voitures et aux vélos de circuler. Aussi, les poches de stationnement et les plantations sont restituées dès lors que la dimension des trottoirs le permet.

Enfin, pour développer les perméabilités sur le linéaire, des traversées piétonnes, avec des refuges de sécurité, sont implantés tous les 50 mètres environ. A la sortie du carrefour des rues Louise et Hélène, la station Hélène est créée avec un quai central de 4m.

La section rue Jules Auffret / place Carnot

Il s'agit de la partie la plus pentue de la rue. Une fois la rue Jules Auffret passée, seul le front Nord est bâti, l'enveloppe urbaine se resserre et le tissu urbain se modifie : le pavillonnaire devient majoritaire avec la présence de petits collectifs. Le terre plein central disparaît et la voirie, à double sens, laisse place par endroits à un refuge de traversée piétonne. Les trottoirs sont plus réguliers et les stationnements le long de la voie ne sont plus possibles.

Le projet prévoit la création d'une piste cyclable sur le rue Anatole France excepté sur la partie allant du carrefour à la rue Jules Auffret en raison de la pente très marquée sur cette section. La piste cyclable permettra de relier la base de loisirs et plein air au centre ville à la future station de métro M11.

Les autres aménagements prévus sur cette portion consistent, pour traiter la forte différence de niveau entre la voirie et le coteau de la rive Nord, à rehausser les murs de soutènement afin de stabiliser les terres et constructions en surplomb.







Aussi, cette différence de niveau implique la mise en impasse de la rue Emile Zola avec l'accès des riverains depuis la rue du Parc via la rue du Plateau avec le maintien des fonctionnalités existantes. La différence de niveau entre la rue Emile Zola et Anatole France (près de 4,5 m) ne permet pas de les raccorder.

Afin de prendre en compte l'ensemble des usagers, l'accès à la place Carnot fait l'objet de nombres d'aménagements. Ainsi, pour faciliter l'accès aux piétons et PMR, une circulation piétonne à double niveau est créée entre la rue Emile Zola et la rue de la Veuve Aublet (trottoir large de 2 mètres et circulation en surplomb). De même, à partir de la rue de la Veuve Aublet, il est prévu la reprise de l'itinéraire cyclable avec une voirie à nouveau élargie à 4 mètres. L'insertion sur la place Carnot est, de plus, facilitée par la création d'un sas « vélo ».





Enfin, le raccordement avec la rue de la Veuve Aublet est repensé en carrefour pour offrir un linéaire de stockage pour les véhicules tournant à gauche. Cet aménagement permet de fluidifier la circulation sur la place. Ce parti d'aménagement permettra également de libérer de l'espace pour créer un petit espace public.



STRUCTURE PAYSAGERE

POSITIONNEMENT DU TRACE

-  Tracé Tramway T1 projet
-  Tracé Tramway T1 existant
-  Voie d'accès au site de maintenance et de remisage
-  Double terminus
-  Terminus
-  Site de maintenance et de remisage

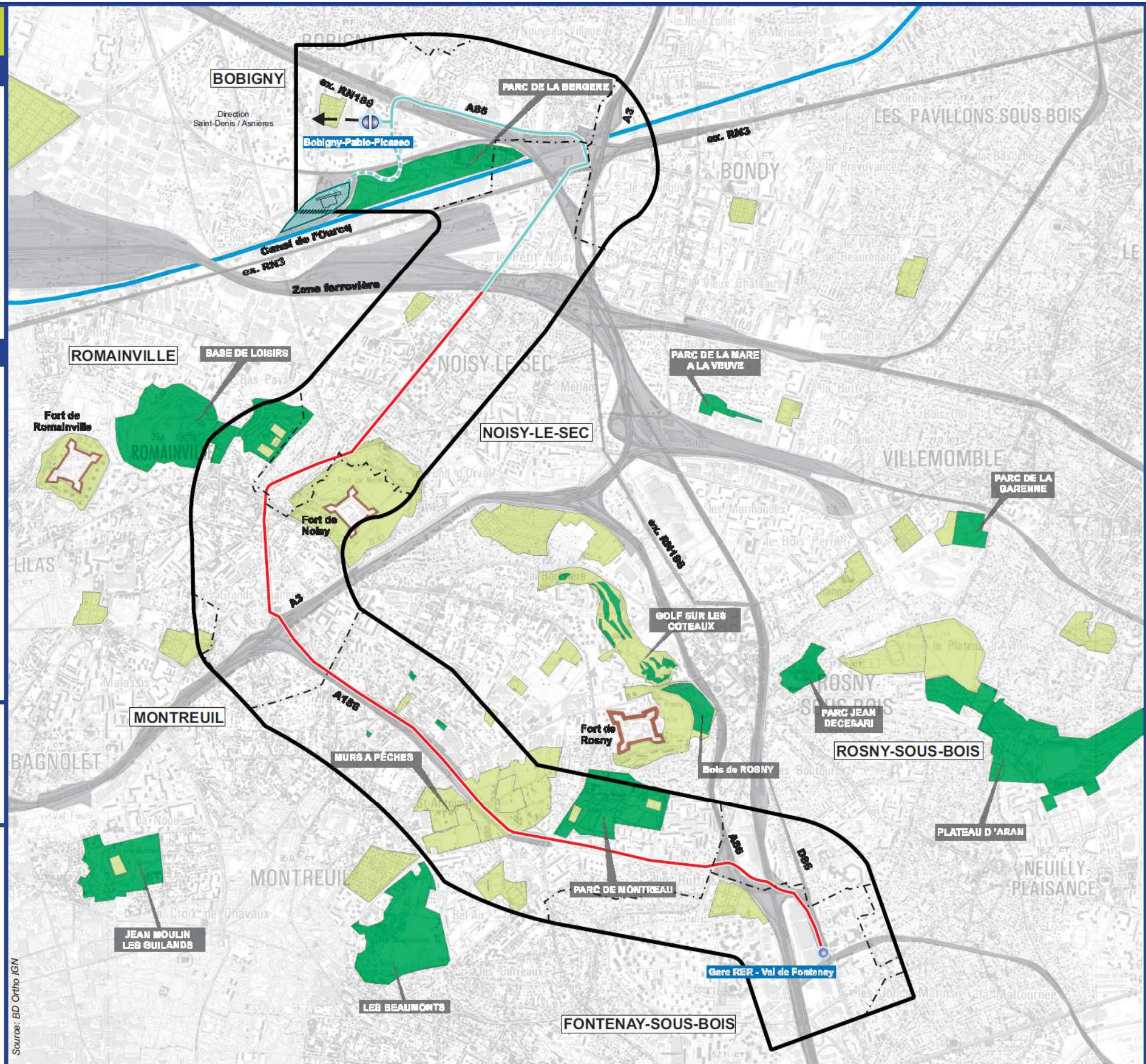
STRUCTURE PAYSAGERE

-  Infrastructures de transport
-  Espaces verts
-  Parcs
-  Canal

-  Zone d'étude
-  Limite communale



0 0.5 1km













MILIEU NATUREL 1/2

POSITIONNEMENT DU TRACÉ

-  Tracé Tramway T1 projet
-  Tracé Tramway T1 existant
-  Voie d'accès au site de maintenance et de remisage
-  Double terminus
-  Terminus
-  Site de maintenance et de remisage

MILIEU NATUREL

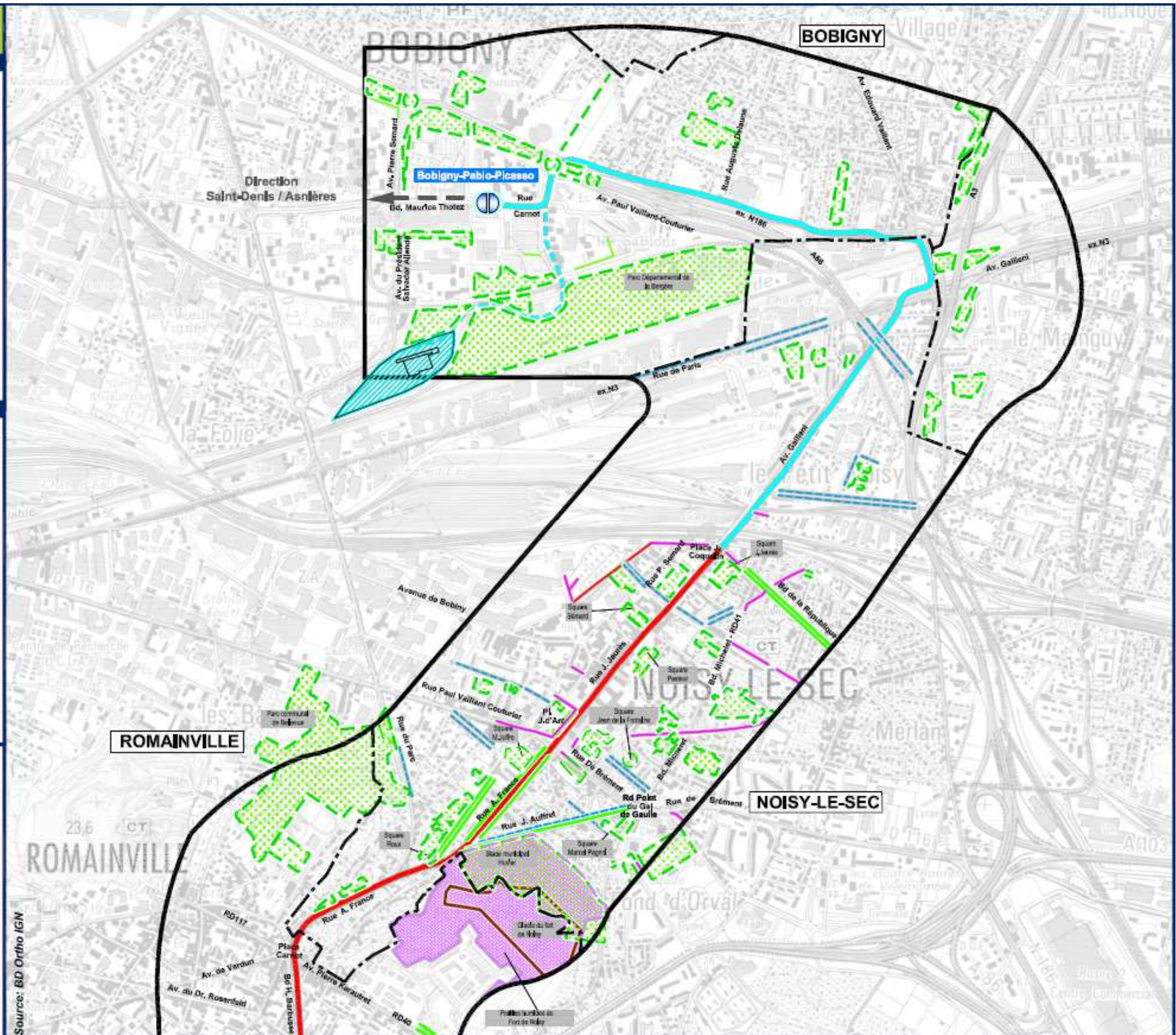
-  Arrêté de protection de biotope
-  Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique de type 1
-  Plantations d'alignement double
-  Plantations d'alignement simple
-  Alignements d'arbres à protéger
-  Espaces verts
-  Zone classée des murs à peches
-  Sites inscrits

-  Zone d'étude
-  Limite communale



0 250m 500m

Source: BD Ortho IGN



1.3. La prise en compte de l'environnement

Incidences générales

De manière générale, le tramway est un mode de transport en commun pratique, régulier et accessible aux personnes à mobilité réduite. Efficace pour concurrencer la voiture lors de déplacements de banlieue à banlieue, il offre également un maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet.

Le tramway influence la circulation générale notamment du fait des reports des automobilistes vers les transports en commun et de la réduction du nombre de bus en circulation. L'utilisation de l'énergie électrique diminue les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants émis par les véhicules utilisant des carburants fossiles. Il participe ainsi à une diminution des pollutions dans l'air. De plus, ce mode de transport est peu bruyant et peut contribuer à l'amélioration générale du niveau sonore.

À terme, le paysage urbain est destiné à évoluer. La réalisation du prolongement du tramway T1 s'accompagne d'aménagement de voiries dont les ambitions sont de proposer la meilleure intégration possible du tramway et de repenser l'organisation spatiale jusqu'aux façades. C'est une opportunité pour reconnecter des secteurs et créer des aménagements en faveur d'une meilleure accessibilité et de repenser la place des piétons et cycles.

L'arrivée du tramway T1 dans le secteur contribue à dynamiser la réflexion urbaine sur les ensembles immobiliers existants d'une part et d'autre part requalifier l'espace public traversé. Le projet s'articule avec les projets de recomposition des espaces extérieurs engagés, favorisant ainsi la dynamique urbaine et la réouverture sur l'espace public.

Incidences sur le site Natura 2000

Un site Natura 2000, comprenant 15 grandes entités regroupées sous l'appellation « Sites de Seine-Saint-Denis » (ZPS n°FR1112013), a été identifié sur le département de Seine-Saint-Denis. Le département du Val de Marne n'est quant à lui concerné par aucun site Natura 2000.

L'infrastructure de tramway projetée ne s'inscrit pas à l'intérieur du site Natura 2000. Néanmoins, trois entités sont localisées à proximité de la zone d'étude, sur le territoire des communes de Montreuil (Parc Communal des Beaumonts et Parc Départemental Jean-Moulin – Les Guillands) et de Rosny-Sous-Bois (Futur Parc Intercommunal du Plateau d'Avron).

Les entités décrites ci-dessus se situent, pour la plus proche, à plus de 2 km du tracé du T1 à Bobigny (cf. carte Natura 2000 – ZPS, p8).

En vertu de l'article R. 121-16 du code de l'urbanisme, « une évaluation environnementale est réalisée à l'occasion des procédures d'évolution suivantes : 1° Les procédures d'évolution des documents d'urbanisme mentionnés à l'article R.121-14 qui permettent la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ; »

L'article R. 414-23 du code de l'environnement décrit les modalités d'évaluation des incidences Natura 2000. Cette évaluation a été réalisée et intégrée dans le dossier d'enquête publique (pièce G – Etude d'impact). Elle conclut que les entités Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis » restant relativement éloignées du prolongement du tramway T1, elles ne constituent pas une contrainte importante dans le cadre de la réalisation de la ligne de tramway T1 Bobigny à Val de Fontenay. En ce sens, le projet tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay n'affecte pas de manière significative les sites Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis ».

C'est pourquoi, la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'est pas susceptible d'avoir un impact sur Natura 2000 et à ce titre, n'est pas soumise à évaluation environnementale. L'étude d'impact du projet, incluse dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, présente plus précisément les mesures prises au titre de l'environnement.

Incidences sur les autres espaces protégés

Sans objet.

2. Situation du projet vis-à-vis des orientations générales d'aménagement

2.1. Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le prolongement du T1 s'inscrit dans le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé en avril 1994. Il prévoit :

- «d'étendre et diversifier le réseau de transports collectifs» et notamment de réaliser des rocade et tangentiels ferrées.
- la création, en proche et moyenne couronne, d'un transport en commun de rocade en site propre, grâce à l'extension à l'Ouest et à l'Est, de la ligne de tramway Saint-Denis / Noisy-le-Sec.

2.2. Compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)

Le projet doit s'inscrire dans le Plan de Déplacements Urbains de la Région, approuvé en décembre 2000. Il définit les principes permettant d'organiser les déplacements des personnes et des marchandises et coordonne l'usage des différents modes de déplacements en privilégiant les modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie (transports collectifs, vélos, notamment).

Le tramway T1, conformément aux orientations du PDUIF :

- poursuit la réalisation de liaisons en transports en commun de rocade en proche banlieue, afin d'aboutir à la mise en place du Grand Tram ;
- améliore la desserte en transport en commun des communes avoisinantes ;
- garantit par le site propre, un bon niveau de régularité et de vitesse commerciale pour le tramway ;
- assure le maillage de la ligne de tramway T1 avec le RER E à Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, le RER A à Val de Fontenay, les futurs prolongements des lignes de métro 11 à Romainville place Carnot et 9 à Montreuil, de la TLN à Noisy-le-Sec, le futur TZen 3 à la station Pont de Bondy, les futures stations de l'arc orange du Grand Paris Express ;
- relie les centres urbains entre eux, recréer les liaisons entre quartiers ;
- aide au développement social des quartiers en rompant leur isolement par un accès direct et rapide aux transports collectifs.

2.3. Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Noisy-le-Sec

Le tramway T1 est évoqué au sein du PADD dans sa partie existante et dans son prolongement vers Val-de-Fontenay.

Il s'inscrit dans les orientations générales du PLU en figurant notamment dans les objectifs du PADD visant à améliorer l'accessibilité des habitants aux modes de transports en commun.

Il est également évoqué au sein des orientations suivantes :

- dynamiser l'axe commercial de la rue Jean Jaurès
- repenser les espaces publics au droit des nouvelles stations de tramway
- favoriser une ville apaisée à pied et en voiture.

L'insertion du tramway s'accompagne d'un aménagement global des axes traversés en cohérence avec l'enjeu suivant :

« il est souhaitable d'augmenter les capacités de déplacements doux, la promotion du partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs aux modes individuels motorisés et la nécessité de donner un nouveau souffle à la pratique du vélo. »

Le projet est donc compatible avec les orientations générales du PLU inscrites dans le PADD.

3. Mise en compatibilité du PLU de Noisy-le-Sec

3.1. Contexte

La présente partie du dossier de mise en compatibilité relatif au PLU, approuvé le 15 novembre 2012, vérifie la compatibilité de l'opération avec les éléments réglementaires constituant le PLU (zonage, servitudes, emplacements réservés) présents sur le tracé et aux alentours du tramway.

Les mises en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et notamment celui de Noisy-le-Sec seront effectués, conformément aux dispositions des articles L.123.12, L.123-14 et suivants, L.123-15 du Code de l'Urbanisme.

3.2. Mise en compatibilité du plan et du règlement

Zonage du PLU

La partie existante du tracé du tramway traverse les zones UA et Na, le prolongement s'inscrira dans les zones :

- UA : dédiée aux espaces de centralité et secteurs de projet de Noisy-le-Sec, à vocation mixte
- UB : à vocation mixte, est dédiée aux tissus assurant la transition entre les espaces de centralité de la commune et les quartiers pavillonnaires
- UC : quartiers pavillonnaires de Noisy-le-Sec, à dominante résidentielle.

Par ailleurs, le tracé traverse les périmètres suivants :

- Linéaires commerciaux protégés et à développer, identifiés au L 123-1-5.7 du code de l'urbanisme
- Centralité commerciale à développer, identifiée au L 123-1-5.7 du code de l'urbanisme

Le projet est compatible avec les dispositions qui s'appliquent au sein de ces secteurs. En conséquence, il ne nécessite pas de modification.

Protections patrimoniales et paysagères inscrites dans le règlement du PLU

Sites inscrits et classés au titre de l'article L123-1-5 7 du code de l'urbanisme

Sur le tracé du tramway, rue Anatole France, rue Jean Jaurès, avenue Gallieni et boulevard Michelet, des ensembles bâtis, des bâtiments d'exception et des bâtiments remarquables ont été identifiés au titre de l'article L123-1-5°7.

Par ailleurs, le projet se trouve dans le rayon de protection des monuments historiques du cinéma Le Trianon et de l'église Saint-Germain de l'Auxerrois au sud de Noisy-le-Sec et du périmètre de la cité du Merlan, cité expérimentale sur une partie du boulevard Michelet.

Le projet passe à proximité des sites inscrits sans toutefois les toucher. Le parti d'aménagement respecte la nature particulière de cet espace et suit les prescriptions des autorités compétentes consultées dans le cadre de ce projet.

Espaces boisés classés

Le projet passe à proximité d'espaces boisés classés sur la rue Anatole France et notamment du glacis du Fort de Noisy.

Espace paysager protégé au titre de l'article L123-1.7 du code de l'urbanisme

Au niveau de la rue Jean Jaurès, le tracé passe à proximité d'un parc classé en espace paysager protégé.

L'opération n'impactant pas leurs périmètres et étant sans incidence sur les dispositions réglementant de ces espaces, il n'y a pas de modification à apporter aux dispositions du PLU.

Emplacements réservés

Des modifications sont apportées aux emplacements réservés existants. Cf. paragraphe 3.3.

3.3. Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés

Aucun emplacement réservé n'est inscrit dans le PLU en vigueur pour la réalisation du projet de prolongement du tramway T1. La mise en compatibilité consiste à renommer l'emplacement réservé D1, prévu initialement pour élargir la rue Anatole France, en « aménagements liés au tramway ».

La rue Anatole France est élargie dans le cadre du projet de prolongement du tramway par le Département. Les surfaces nécessaires au projet sont précisées et sont mises à jour.

Ce nouvel emplacement réservé D1 est étendu aux rue Jean Jaurès, avenue Gallieni et boulevard Michelet pour inclure les espaces nécessaires au projet. Les emprises sur ces rues ne correspondent pas nécessairement à de nouveaux alignements mais à des surfaces qui peuvent se situer aux angles des rues et remonter sur les voies perpendiculaires. Ces terrains sont nécessaires à l'aménagement des espaces publics en lien avec l'arrivée du tramway, notamment pour permettre des stationnements et régulariser des situations foncières.

Le nouvel emplacement réservé D1 empiète sur des emplacements communaux :

- pour élargir la rue Anatole France, 10 m² sont supprimés à C9 dont la vocation est un espace public
- en vue d'optimiser le stationnement, 253 m² sont retirés au C14 rue Jean Jaurès / rue Bouquet destiné initialement à élargir la voie
- en vue de créer une piste cyclable, 108 m² sont ôtés au C30 square des Tilleuls pour un passage public et une piste cyclable à créer.

La liste des emplacements réservés, pièce 5.4 du zonage du PLU de Noisy-Le-Sec, doit être modifiée en correspondance avec les reports graphiques effectués sur le plan de zonage afin de créer les emprises sur les parcelles privées nécessaires au projet.

L'annexe 1 du présent dossier présente la liste des emplacements réservés actuelle, puis la liste des emplacements réservés mise à jour dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU. Des extraits du plan de zonage sont ainsi présentés en annexes 2 et 3.

La mise en compatibilité modifie le tableau en créant un nouvel emplacement réservé au profit du Département.

3.4. Compatibilité avec les servitudes d'utilité publique et autres protections réglementaires

Canalisation de gaz

Le projet est dans le périmètre d'une servitude de canalisation de transports de gaz haute pression en service sur le boulevard Michelet. Ce dossier n'a pas pour vocation de modifier la servitude relative à l'établissement des canalisations de transport et de distribution du gaz. **Le projet tient compte de son existence et des démarches à entreprendre.**

Servitude liée à la présence de chemin de fer

Le tracé se situe à proximité d'une emprise SNCF. **Le projet tient compte de l'existence d'une zone en bordure de laquelle peut s'appliquer la servitude liée à la présence du chemin de fer, celle-ci ne remet pas en cause le projet.**

Autres servitudes

Sont comprises dans le secteur les servitudes :

- protection des installations sportives
- transmission radioélectriques d l'URSSAF de Montreuil dans un rayon de 1 500 m, la station de Fontenay-Sous-Bois dans un rayon de 3 000 m et les Mercuriales de Bagnole dans un rayon de 3 000 m
- aéronautique de dégagement allant de 160 à 170 m du Nord au Sud (aéroport du Bourget)
- faisceau hertzien de « Andilly-Chennevières » (côte NGF 160 sur 200 m de large)
- transmission radioélectriques protection contre : électromagnétisme au Sud de Noisy-le-Sec sur un rayon de 1000 m et les Mercuriales de Bagnole sur un rayon de 3000 m
- Obstacle du Fort de Noisy (côte NGF 172 sur un rayon de 500 m).

Le projet tient compte de leurs existences et des démarches à entreprendre. Elles ne compromettent pas l'opération.

ANNEXES

1. ANNEXE 1 : LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES EN L'ETAT ACTUEL.....	16
2. ANNEXE 2 : LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES APRES MISE EN COMPATIBILITE.....	18
3. ANNEXE 3 : EXTRAITS DU PLAN DE ZONAGE EN L'ETAT ACTUEL	20
4. ANNEXE 4 : EXTRAITS DU PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE	24

1. ANNEXE 1 : LISTE DES EMBLEMENTS RESERVES EN L'ETAT ACTUEL

En rouge les emplacements réservés, objets de la mise en compatibilité.

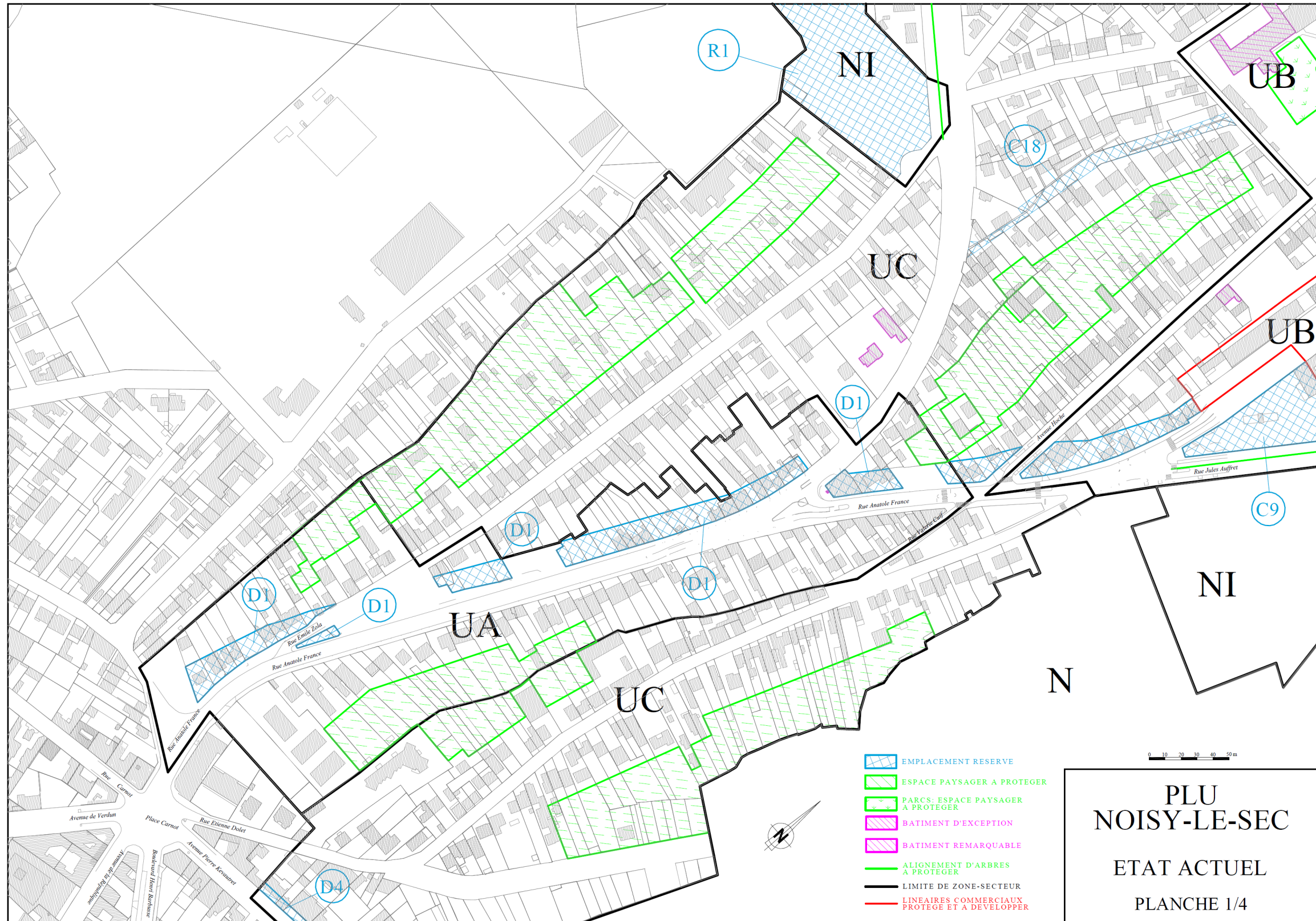
EMPLACEMENT RESERVE	APPELLATION	LOCALISATION	VOCATION	SURFACE EN m²
E.R. COMMUNE	C1	ESTIENNE D'ORVES	EQUIPEMENT SPORTIF, DE LOISIRS ET SCOLAIRE	11990
	C3	RUE CARNOT ET BARBUSSE	PARC DE STATIONNEMENT ET VOIRIE DE LIAISON	4381
	C6	BD GAMBETTA	EQUIPEMENT SCOLAIRE	1023
	C7	AV GALLIENI/RUE ARAGO	EQUIPEMENT PETITE ENFANCE	623
	C9	ANATOLE FRANCE/JULES AUFFRET	ESPACE PUBLIC	2815
	C12	ALLEE SUZANNE	VOIRIE A ELARGIR	282
	C13	RUE DE L'UNION	VOIRIE A ELARGIR	296
	C14	RUE SAINT DENIS, RUE BOUQUET ET RUE DU 19 MARS 1962	VOIRIE A ELARGIR	618
	C15	RUE LAMARTINE	VOIRIE A ELARGIR	447
	C16	CHEMIN DES GROUX	VOIRIE A ELARGIR	458
	C18	CHEMIN DE LA NOSEILLE	VOIRIE A ELARGIR	1154
	C19	RUE ELSA TRIOLET	VOIRIE A ELARGIR	5174
	C20	RUE DU PROGRES	VOIRIE A ELARGIR	314
	C21	RUE DE LA PLACE SAINT MARTIN	VOIRIE A ELARGIR	680
	C22	RUE DE LA FONTAINE	VOIRIE A ELARGIR	1440
	C23	RUE DES GUILLAUMES	VOIRIE A ELARGIR	1082
	C24	RUE DE LA CHASSE	VOIRIE A ELARGIR	127
	C25	RUE DU 14 JUILLET 1789	VOIRIE A ELARGIR	1117
	C26	VILLA DES 3 COMMUNES	VOIRIE A ELARGIR	316
	C27	AVENUE GALLIENI/RUE ARAGO	VOIRIE A ELARGIR	524
	C30	SQUARE DES TILLEUILS	PASSAGE PUBLIC ET PISTE CYCLABLE A CRÉER	4755
	C33	ALLEE JEAN BART	PASSAGE PUBLIC A CRÉER	808
	C34	BD ROGER SALENGRO A LA RUE DE L'AVENIR	PASSAGE PUBLIC A CRÉER	299
	C36	RUE DE LA FONTAINE / RUE DU TROU MORIN	VOIRIE A CRÉER	1777
	C37	ILOT RUE F. GARCIA LORCA /RUE DE LA FONTAINE/RUE DE LA CHASSE	VOIRIE A CRÉER	1077
	C38	RUE DES GUILLAUMES / BOULEVARD GABRIEL	CRÉATION D'UN CHEMINEMENT PIÉTONNIER	300
E.R. DEPARTEMENT				
	D1	RUE ANATOLE France	VOIRIE A ELARGIR	6632
	D2	RUE VAILLANT COUTURIER - RUE DE BREMENT	VOIRIE A ELARGIR	9369
	D4	RUE KERAUTRET	VOIRIE A ELARGIR	623
E.R. REGION				
	R1	RUE DU PARC	ESPACE VERT ET EQUIPEMENT SPORTIF ET / OU DE LOISIRS ET / OU CULTUREL	20245
E.R. ETAT				
	E1	AVENUE DE PARIS	CREATION D'UN RETOURNEMENT	1649
	E3	AVENUE DE ROSNY	SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N°38 SUR LA LIGNE DE GRANDE CEINTURE SNCF	4303

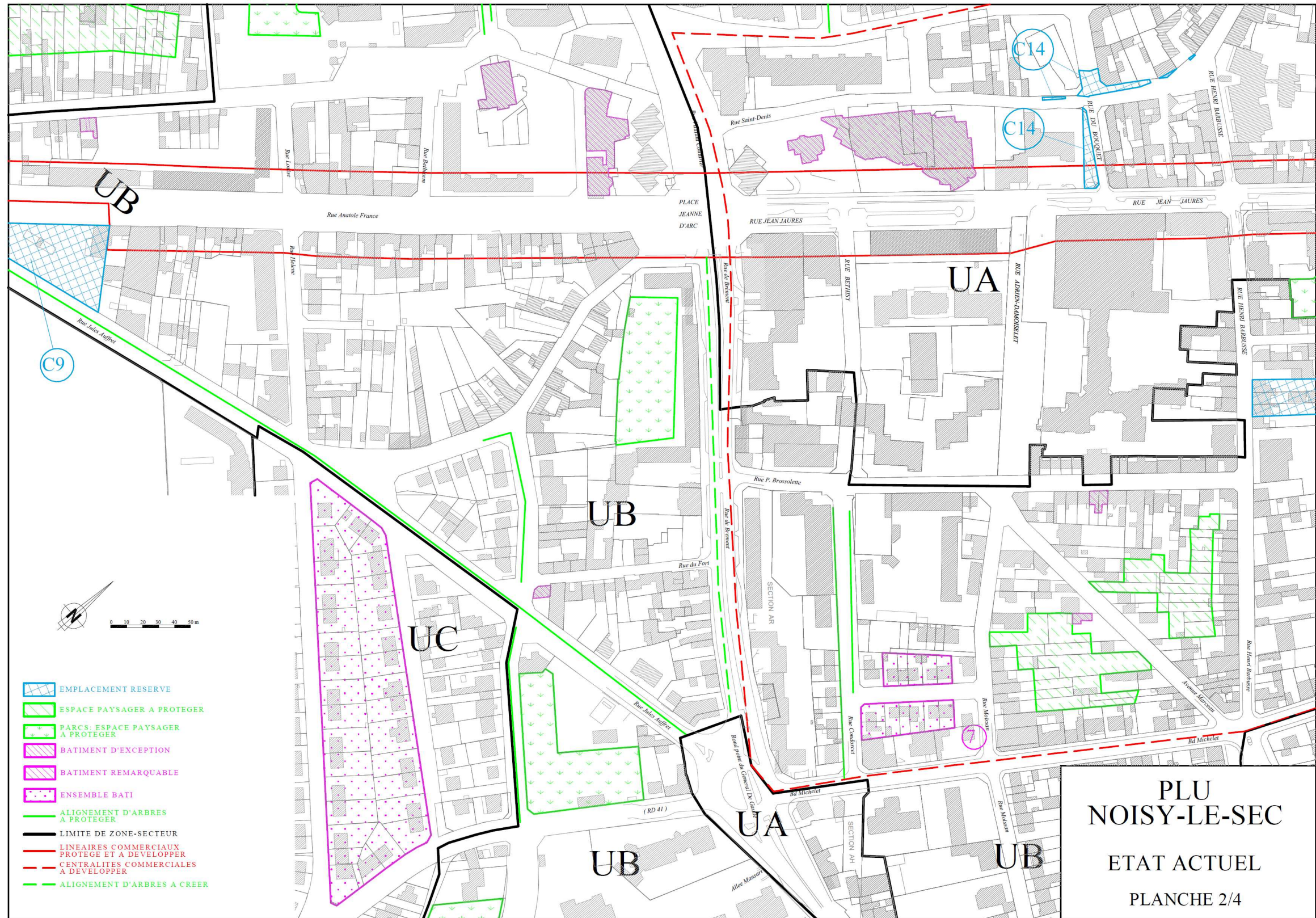
2. ANNEXE 2 : LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES APRES MISE EN COMPATIBILITE

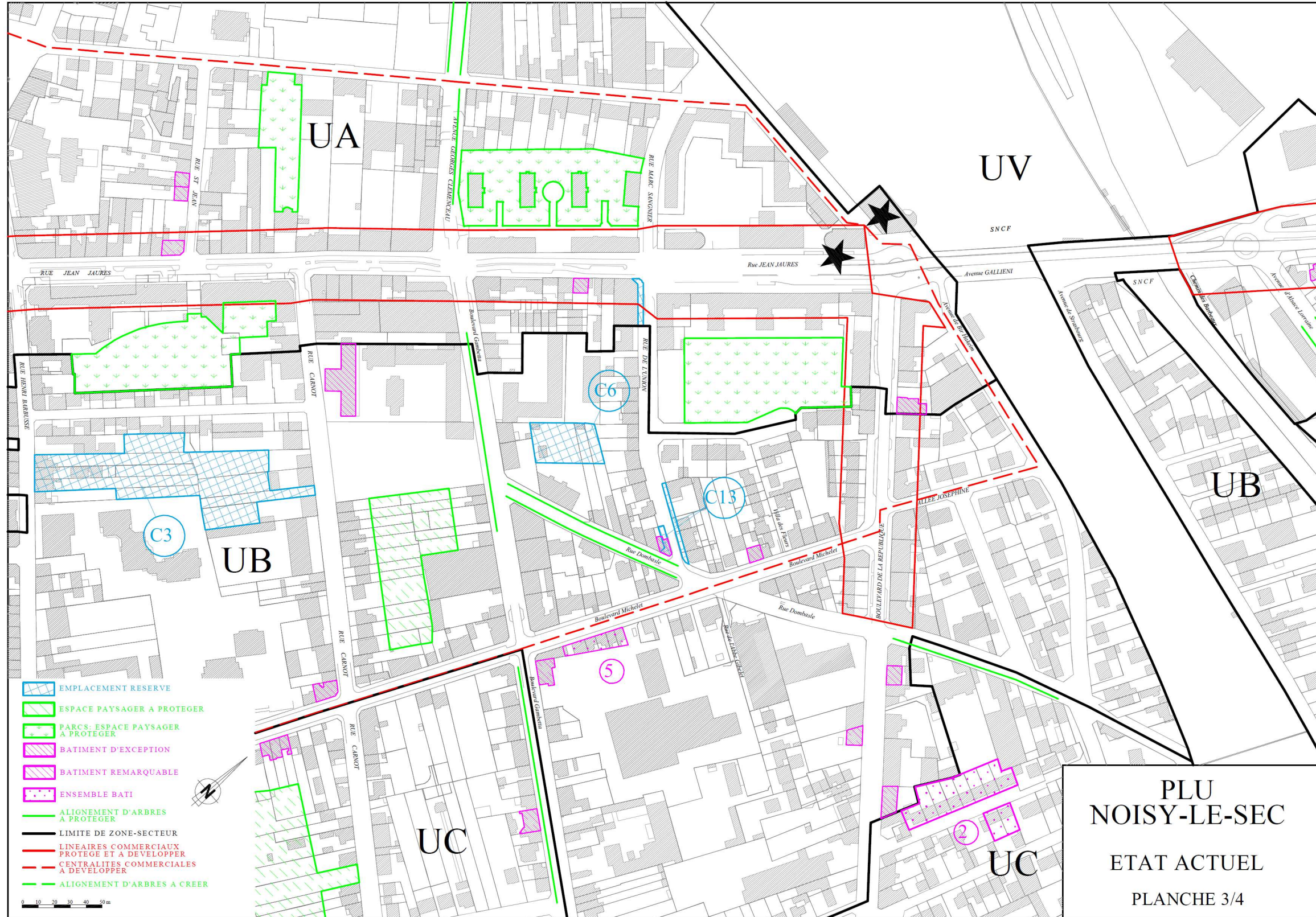
En rouge les emplacements réservés, objets de la mise en compatibilité.

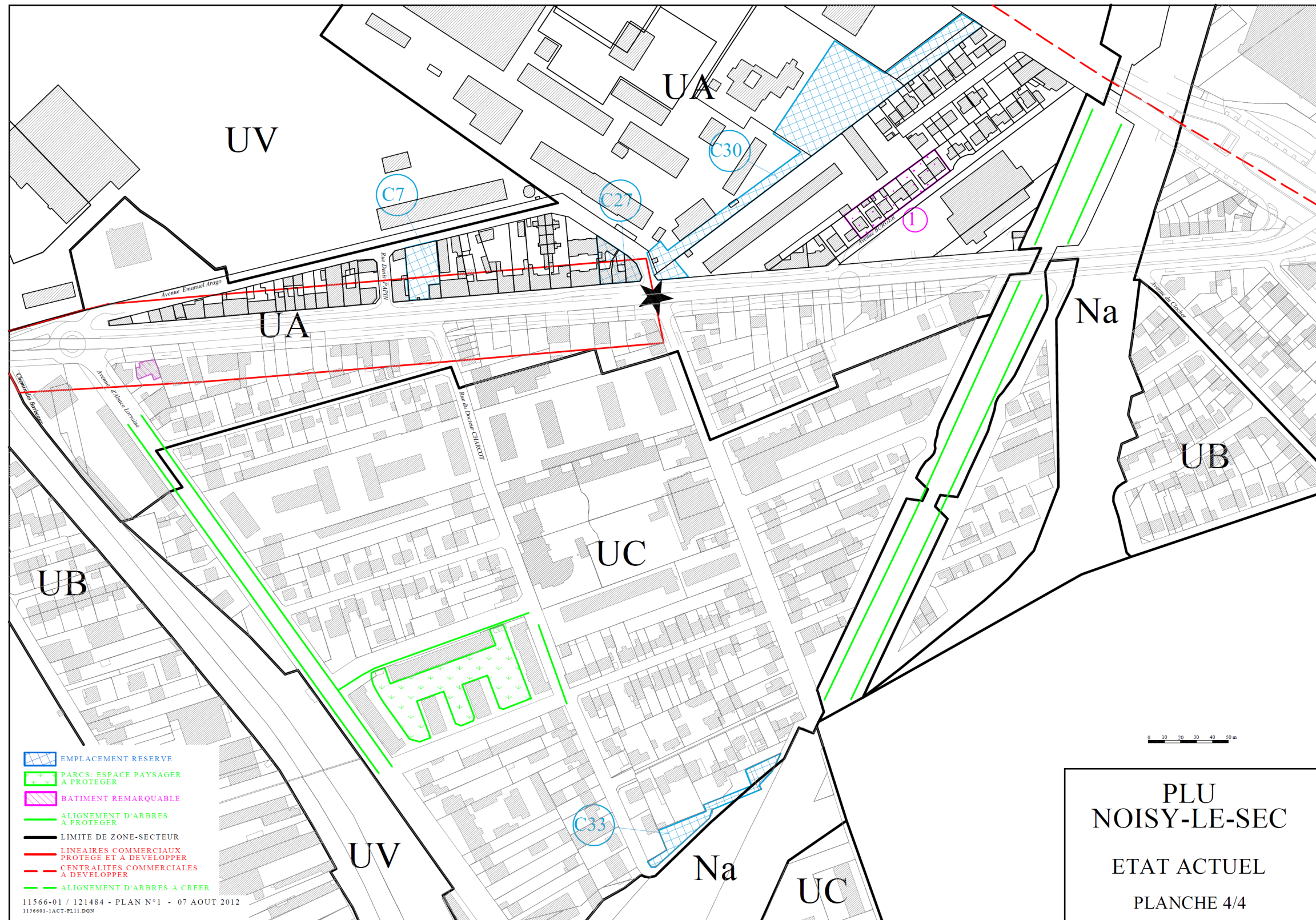
EMPLACEMENT RESERVE	APPELLATION	LOCALISATION	VOCATION	SURFACE EN m²
E.R. COMMUNE	C1	ESTIENNE D'ORVES	EQUIPEMENT SPORTIF, DE LOISIRS ET SCOLAIRE	11990
	C3	RUE CARNOT ET BARBUSSE	PARC DE STATIONNEMENT ET VOIRIE DE LIAISON	4381
	C6	BD GAMBETTA	EQUIPEMENT SCOLAIRE	1023
	C7	AV GALLIENI/RUE ARAGO	EQUIPEMENT PETITE ENFANCE	623
	C9	ANATOLE FRANCE/JULES AUFFRET	ESPACE PUBLIC	2805
	C12	ALLEE SUZANNE	VOIRIE A ELARGIR	282
	C13	RUE DE L'UNION	VOIRIE A ELARGIR	296
	C14	RUE SAINT DENIS, RUE BOUQUET ET RUE DU 19 MARS 1962	VOIRIE A ELARGIR	365
	C15	RUE LAMARTINE	VOIRIE A ELARGIR	447
	C16	CHEMIN DES GROUX	VOIRIE A ELARGIR	458
	C18	CHEMIN DE LA NOSEILLE	VOIRIE A ELARGIR	1154
	C19	RUE ELSA TRIOLET	VOIRIE A ELARGIR	5174
	C20	RUE DU PROGRES	VOIRIE A ELARGIR	314
	C21	RUE DE LA PLACE SAINT MARTIN	VOIRIE A ELARGIR	680
	C22	RUE DE LA FONTAINE	VOIRIE A ELARGIR	1440
	C23	RUE DES GUILLAUMES	VOIRIE A ELARGIR	1082
	C24	RUE DE LA CHASSE	VOIRIE A ELARGIR	127
	C25	RUE DU 14 JUILLET 1789	VOIRIE A ELARGIR	1117
	C26	VILLA DES 3 COMMUNES	VOIRIE A ELARGIR	316
	C27	AVENUE GALLIENI/RUE ARAGO	VOIRIE A ELARGIR	524
	C30	SQUARE DES TILLEUILS	PASSAGE PUBLIC ET PISTE CYCLABLE A CRÉER	4647
	C33	ALLEE JEAN BART	PASSAGE PUBLIC A CRÉER	808
	C34	BD ROGER SALENGRO A LA RUE DE L'AVENIR	PASSAGE PUBLIC A CRÉER	299
	C36	RUE DE LA FONTAINE / RUE DU TROU MORIN	VOIRIE A CRÉER	1777
	C37	ILOT RUE F. GARCIA LORCA /RUE DE LA FONTAINE/RUE DE LA CHASSE	VOIRIE A CRÉER	1077
	C38	RUE DES GUILLAUMES / BOULEVARD GABRIEL	CRÉATION D'UN CHEMINEMENT PIÉTONNIER	300
E.R. DEPARTEMENT				
	D1	AVENUE GALLIENI – RUE JEAN JAURES - RUE ANATOLE FRANCE – BOULEVARD MICHELET	AMENAGEMENTS LIES AU TRAMWAY T1	9603
	D2	RUE VAILLANT COUTURIER - RUE DE BREMENT	VOIRIE A ELARGIR	9369
	D4	RUE KERAUTRET	VOIRIE A ELARGIR	623
E.R. REGION				
	R1	RUE DU PARC	ESPACE VERT ET EQUIPEMENT SPORTIF ET / OU DE LOISIRS ET / OU CULTUREL	20245
E.R. ETAT				
	E1	AVENUE DE PARIS	CREATION D'UN RETOURNEMENT	1649
	E3	AVENUE DE ROSNY	SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N°38 SUR LA LIGNE DE GRANDE CEINTURE SNCF	4303

3. ANNEXE 3 : EXTRAITS DU PLAN DE ZONAGE EN L'ETAT ACTUEL

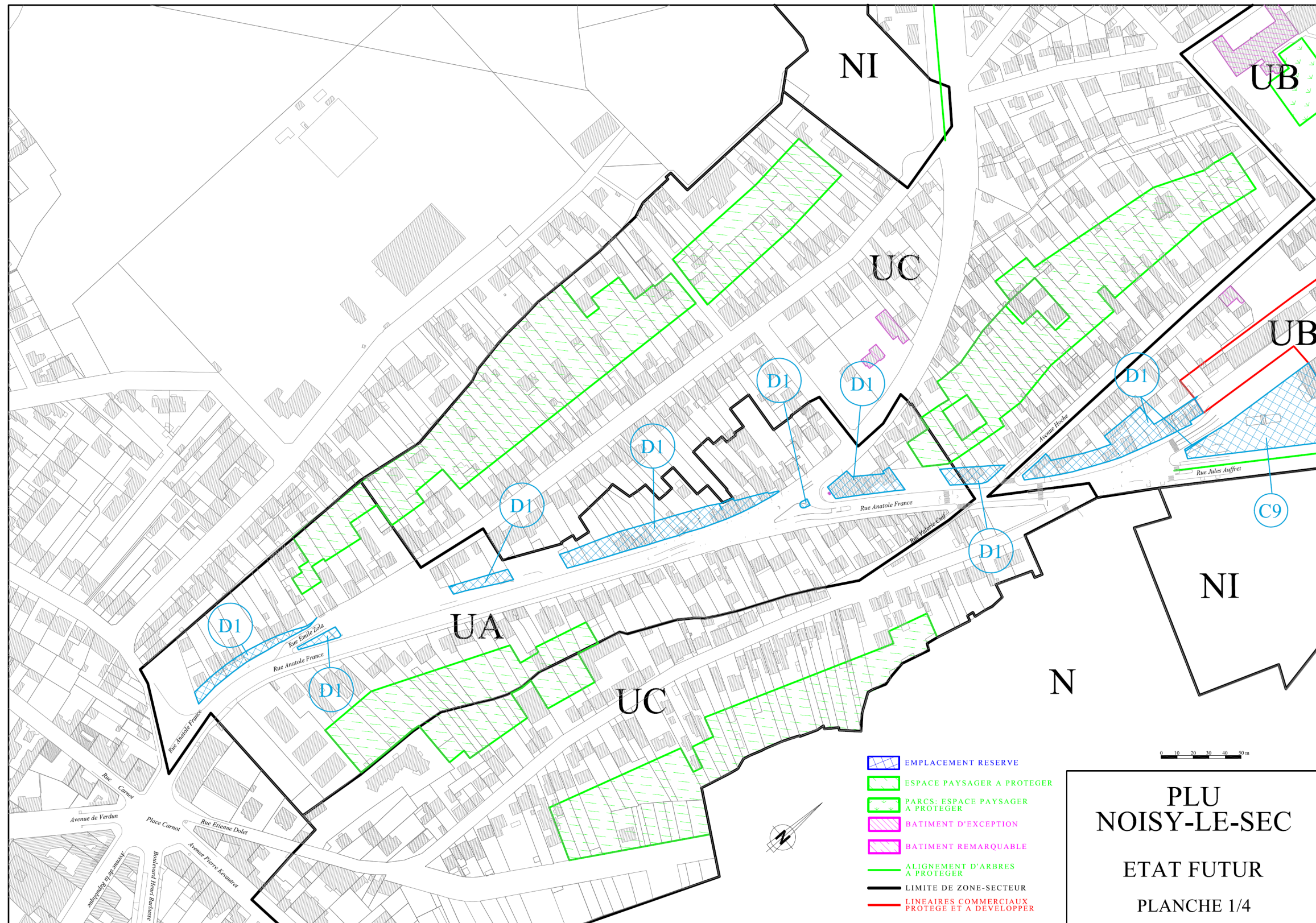


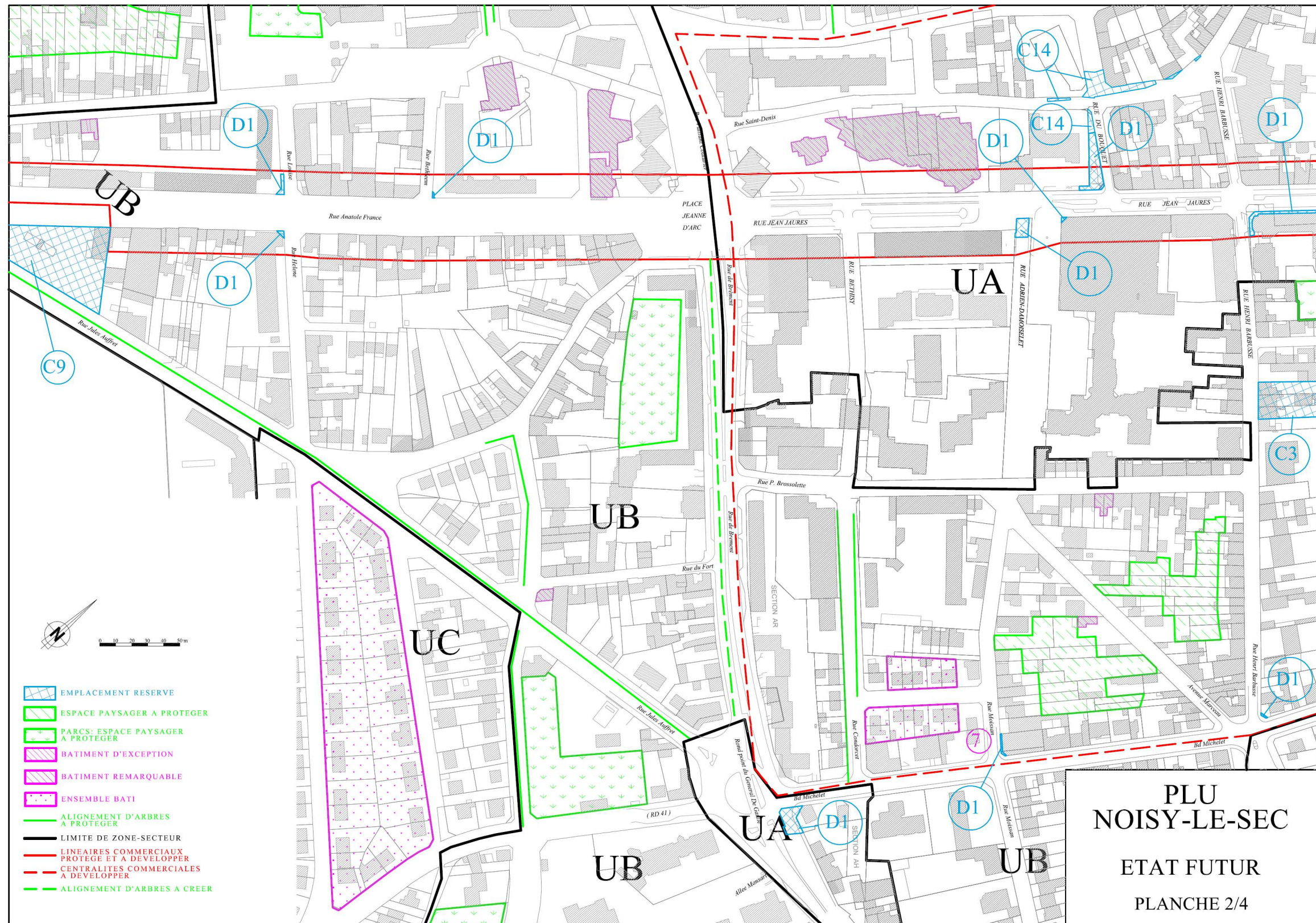






4. ANNEXE 4 : EXTRAITS DU PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE





PLU
NOISY-LE-SEC
ETAT FUTUR
PLANCHE 2/4

