

## **ENQUÊTE PUBLIQUE**

**Du 17 juin 2013 au 31 juillet 2013 inclus.**

**Concernant :**

**L'Enquête Publique unique regroupant :**

- **l'Enquête Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay**
- **L'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.**
  - **L'Enquête Parcellaire.**



**Rapport,**

**Conclusions et Avis Motivé de la Commission d'Enquête**

**Président : VITEL Francis**

**Membres titulaires : DURAFOUR Joanny, BELLACICCO Brigitte**

**Membre suppléant : LINET Marcel**

## SOMMAIRE

<b>A.</b>	<b><i>PRESENTATION GENERALE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.</i></b> .....	<b>3</b>
1)	<b>Objet de l'enquête</b> .....	<b>3</b>
2)	<b>Cadre juridique</b> .....	<b>3</b>
3)	<b>Désignation de la Commission d'Enquête.</b> .....	<b>5</b>
4)	<b>Déroulement de l'enquête.</b> .....	<b>5</b>
5)	<b>Permanences.</b> .....	<b>5</b>
6)	<b>Incidents relevés au cours de l'enquête</b> .....	<b>6</b>
7)	<b>Présentation du projet.</b> .....	<b>6</b>
8)	<b>Maîtres d'Ouvrage :</b> .....	<b>6</b>
9)	<b>Contexte et historique du projet.</b> .....	<b>7</b>
10)	<b>Objectifs.</b> .....	<b>7</b>
11)	<b>Le projet soumis à Enquête.</b> .....	<b>8</b>
<b>B.</b>	<b><i>PRESENTATION DES TROIS ENQUETES.</i></b> .....	<b>10</b>
<b>I</b>	<b>Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay</b> .....	<b>10</b>
<b>II.</b>	<b>Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.</b> .....	<b>11</b>
<b>III.</b>	<b>Enquête Parcelleaire.</b> .....	<b>39</b>
<b>C.</b>	<b><i>OBSERVATIONS DU PUBLIC, MEMOIRE EN REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE ET AVIS DE LA COMMISSION :</i></b> .....	<b><i>Erreur ! Signet non défini.</i></b>
<b>D.</b>	<b><i>CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D' ENQUETE ..</i></b>	<b><i>Erreur ! Signet non défini.167</i></b>
	Liste des annexes.....	171

## **A. PRESENTATION GENERALE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.**

### **1) Objet de l'enquête**

Enquête Publique unique regroupant :

- l'Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,
- l'Enquête Publique pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois,
- l'Enquête Parcelleaire.

### **2) Cadre juridique**

Le code de l'environnement, notamment ses articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants.

Le code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique, notamment ses articles L.11-1 et suivants, R.11-1 et suivants.

Le Code général des collectivités territoriales.

Le code de l'urbanisme.

Le code de la voirie routière.

Le code du patrimoine.

Le code de la construction et de l'habitat.

Le code des transports.

Le code général de la propriété des personnes publiques.

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

Le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.

Le décret n° 2001-959 du 19 octobre 2001 pris pour l'application de l'article 120 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

Le décret n° 2004-142 du 12 février 2004 portant application de l'article 112 de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et à la commission régionale du patrimoine et des sites et à l'instruction de certaines autorisations de travaux.

Le décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif.

Le décret n° 2010-146 du 16 février 2010 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements.

Le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrage ou d'aménagement.

Le décret n° 2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

L'arrêté du 24 avril 2012 du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'Enquête Publiquementionné à l'article R.123-1 du code de l'environnement.

La délibération n° 2009/0571 du 8 juillet 2009 du Syndicat des Transports d'Île-de-France (S.T.I.F) approuvant le bilan de concertation et désignant la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) et le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis (CG93), maîtres d'ouvrage du projet.

La convention de maîtrise d'ouvrage unique enregistrée sous le n° 2010-05-072 le 7 avril 2010 entre le département de la Seine-Saint-Denis et le département du Val-de-Marne concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay.

La délibération du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis n° 2011-X-42 du 13 octobre 2011 autorisant le président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis à saisir l'autorité compétente pour l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique.

La lettre du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis et de la RATP du 3 janvier 2013 demandant l'ouverture d'une Enquête Publique unique regroupant, une Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique (DUP), une Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois ainsi qu'une Enquête Parcellaire.

La lettre du 9 avril 2013 par laquelle le préfet de la Seine-Saint-Denis propose au préfet du Val-de-Marne, conformément aux dispositions de l'article R. 123-3 du code de l'environnement, de coordonner l'enquête publique unique, la plus grande partie du linéaire de l'opération projetée devant être réalisée sur le département de la Seine-Saint-Denis.

Le procès verbal de la réunion d'examen conjoint préalable à l'enquête publique du 15 mai 2013.

L'avis de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'environnement et du développement durable (C.G.E.D.D) du 15 mai 2013 portant sur le projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay.

La décision du président du tribunal administratif de Montreuil n° E 1300011/93 du 16 mai 2013 désignant une commission d'enquête.

La décision rectificative du tribunal administratif de Montreuil n° E 1300011/93 du 21 mai 2013.

Le dossier d'Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes susvisées.

L'étude d'impact relative au projet soumis à l'enquête publique.

Les pièces du dossier soumis à l'Enquête Publique.

### **3) Désignation de la Commission d'Enquête.**

La décision n° E13000011/93 en date du 16 mai 2013 rectifiée (suite au désistement de Mme LESCURE) le 21 mai 2013 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montreuil désignant Monsieur Francis VITEL en qualité de Président de la Commission d'Enquête, Monsieur Joanny DURAFOUR et Madame Brigitte BELLACICCO en qualité de Commissaires Enquêteurstitulaires pour conduire l'Enquête concernant le projet en cause et Monsieur Marcel LINET en qualité de Commissaire Enquêteur suppléant.

### **4) Déroulement de l'enquête.**

Durée de l'Enquête :

L'Enquête Publique a été ouverte le lundi 17 juin 2013 et close le mercredi 31 juillet 2013.

L'Enquête a duré 45 jours, allant du lundi 17 juin 2013 au mercredi 31 juillet 2013 inclus.

### **5) Permanences.**

#### **PERMANENCE DE BOBIGNY.**

- Lundi 17 juin 2013 de 14 heures 30 à 17 heures 30.
- Mercredi 10 juillet 2013 de 8 heures 30 à 11 heures 30.
- Mercredi 31 juillet 2013 de 8 heures 30 à 11 heures 30.

#### **PERMANENCE DE NOISY-LE-SEC.**

- Lundi 17 juin 2013 de 9 heures à 12 heures.
- Jeudi 27 juin 2013 de 15 heures à 18 heures.
- Jeudi 11 juillet 2013 de 9 heures à 12 heures.
- Mardi 23 juillet 2013 de 9 heures à 12 heures.
- Mercredi 31 juillet 2013 de 15 heures à 18 heures.

#### **PERMANENCE DE ROMAINVILLE.**

- Lundi 17 juin 2013 de 8 heures 30 à 11 heures 30.
- Jeudi 27 juin 2013 de 14 heures à 17 heures.
- Jeudi 11 juillet 2013 de 8 heures 30 à 11 heures 30.
- Mardi 23 juillet 2013 de 8 heures 30 à 11 heures 30.
- Mercredi 31 juillet 2013 de 14 heures à 17 heures.

#### **PERMANENCE DE MONTREUIL-SOUS-BOIS.**

- Lundi 17 juin 2013 de 10 heures à 12 heures 30.
- Jeudi 27 juin 2013 de 14 heures à 17 heures.

- Mardi 2 juillet 2013 de 9 heures 30 à 12 heures 30.
- Mardi 23 juillet 2013 de 9 heures 30 à 12 heures 30.
- Mercredi 31 juillet 2013 de 9 heures 30 à 12 heures 30.

**PERMANENCE DE ROSNY-SOUS-BOIS.**

- Lundi 17 juin 2013 de 15 heures à 18 heures.
- Mardi 2 juillet 2013 de 15 heures à 18 heures.
- Mercredi 31 juillet 2013 de 15 heures à 18 heures.

**PERMANENCE DE FONTENAY-SOUS-BOIS.**

- Mardi 18 juin 2013 de 9 heures à 12 heures.
- Mercredi 10 juillet 2013 de 9 heures à 12 heures.
- Mercredi 31 juillet 2013 de 9 heures à 12 heures.

**6) Incidents relevés au cours de l'enquête**

Aucun incident n'est à déplorer durant cette Enquête.

**7) Présentation du projet.**

Ce projet porte sur la création d'un double terminus au pôle « Pablo Picasso » de Bobigny, sur l'allongement des quais des stations existantes du T1 entre Bobigny et le terminus actuel à Noisy-le-Sec et sur le prolongement du tramway entre la gare de Noisy-le-Sec et la gare RER de Val de Fontenay.

Le tracé du T1 traverse les communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

L'enquête porte également sur la mise en compatibilité des Plans d'Occupations du Sol (POS) et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de l'ensemble des communes afin de mettre à jour les emprises nécessaires au projet.

Le projet nécessitant de recourir à l'expropriation et au transfert de gestion forcée, il est nécessaire de mener une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), en vue de l'obtention de l'arrêté de cessibilité des terrains concernés, puis l'ordonnance d'expropriation.

**8) Maîtres d'Ouvrage :**

- Le département de la Seine-Saint-Denis assure la Maîtrise d'Ouvrage de l'insertion urbaine et des aménagements de voirie pour la partie prolongée (entre la gare de Noisy-le-Sec et la gare de Val de Fontenay), y compris le franchissement de l'autoroute A3, ainsi que l'insertion urbaine du tronçon « avenue Gallieni » situé entre l'ex-RN3 et la gare de Noisy-le-Sec. Le département du Val-de-Marne l'a également désigné pour assurer la Maîtrise d'Ouvrage unique de l'insertion urbaine et des aménagements de voiries sur le territoire du Val-de-Marne concerné par le projet.

- La RATP assure la Maîtrise d'Ouvrage du système de transport sur la totalité du linéaire et du site de maintenance et de remisage des rames. Elle assure également la Maîtrise d'Ouvrage de la création du double terminus à Bobigny, de la restitution des fonctionnalités des espaces publics associés et de l'allongement des quais des 4 stations « Jean Rostand », « Auguste Delaune », « Pont de Bondy » et « Petit Noisy » situées sur la partie existante du T1 entre Bobigny et Noisy-le-Sec. Elle assure également la Maîtrise d'Ouvrage du franchissement de l'autoroute A86.

Même s'ils relèvent de Maîtres d'Ouvrage différents, ces travaux présentent une unité fonctionnelle et constituent un seul et même programme au sens de l'article L. 122-1 II du code de l'environnement.

## **9) Contexte et historique du projet.**

L'affirmation d'une priorité marquée pour les liaisons de transport en commun de rocade s'est traduite, pour la banlieue parisienne, dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France (SDAURIF) de 1976 dans lequel figurait la réalisation d'une rocade à l'Est de Paris, puis dans le projet de Schéma Directeur des Axes Prioritaires de Surface de 1980 qui prévoyait 200 km de site propre. Cette idée a été reprise dans le Schéma des Transports Collectifs en Site Propre de 1986.

La ligne de tramway entre Saint-Denis et Bobigny a concrétisé cette priorité. Cette liaison a été mise en service en totalité le 21 décembre 1992. Le succès de l'opération et la confirmation, dans le Schéma Directeur de 1994, de la priorité accordée au développement d'un réseau complémentaire de transport en commun en site propre pour les liaisons de rocade (Grand tram), ont permis de retenir dans un premier temps son prolongement à l'Est jusqu'à Noisy-le-Sec, dans un second temps, son prolongement depuis Saint-Denis jusqu'à Colombes à l'Ouest et depuis Noisy-le-Sec jusqu'à Val de Fontenay à l'Est.

Le projet répond à l'objectif de l'Etat et de la Région Île-de-France de réaliser une rocade complète de tramway en proche couronne.

Une large concertation, ayant abouti au choix actuel, a été organisée de mars à septembre 2001 pour recueillir l'avis des populations des cinq communes concernées par le tracé proposé. La concertation, réalisée au titre de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, s'est tenue :

- Du 12 avril au 17 mai 2001 à Noisy-le-Sec
- Du 26 mars au 14 mai 2001 à Romainville
- Du 9 mai au 1 juin 2001 à Montreuil
- Du 10 septembre au 29 septembre 2001 à Rosny-sous-Bois
- Du 9 mai au 23 mai 2001 à Fontenay-sous-Bois

## **10) Objectifs.**

Le projet de prolongement du T1 répond à deux grands objectifs :

- Un objectif de transport visant à améliorer le maillage et la desserte en transport 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 de la voirie des territoires desservis et en contribuant à faire éclore des projets nouveaux de construction.

Ces objectifs se déclinent en plusieurs sous-objectifs :

- Un maillage en transport en commun de l'Est parisien avec des correspondances possibles avec le métro 5, le futur T Zen 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.
- Un meilleur traitement des circulations douces et une prise en compte des personnes à mobilité réduite.
- Un réaménagement des espaces publics dans des centres urbains denses.
- Une meilleure liaison entre les quartiers.
- 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.

### **11) Le projet soumis à Enquête.**

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.



L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcellaire.  
E13000011/93

Les espaces publics seront réaménagés et requalifiés dans le cadre de l'intégration du projet.

Deux départements sont concernés : La Seine-Saint-Denis (93), Le Val-de-Marne (94).

Correspondances existantes et futures :

- 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 (Bois-Perrier) par la place Carnot à Romainville, 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.
- 18 lignes de bus dont les lignes 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 (Trans-Val-de-Marne) à Val-de-Fontenay.

Fréquence :

4 min aux heures de pointe. 6 min aux heures creuses.

Vitesse commerciale de 16.8 km/h.

Temps de parcours entre Bobigny et Val-de-Fontenay estimé à 35 min.

Trafic 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.

Nombre de rames : 27.

Site de maintenance et de remisage :

Montreuil-Murs à Pêches (22 000 m<sup>2</sup>).

Estimation :

484 M d'Euros pour la totalité de l'opération hors matériel roulant.

**B. PRESENTATION DES TROIS ENQUETES.**

**I. Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay.**

**Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)**

**Le prolongement du T1 répond aux objectifs du 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 deréaliser des rocade et tangentiellles 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.

**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, répond aux orientations du PDUIF :**

- en poursuivant la réalisation de liaisons en transports en commun de rocade en proche banlieue, afin d'aboutir à la mise en place du Grand Tram ;
- en améliorant la desserte en transport en commun des communes avoisinantes ;
- en garantissant par le site propre, un bon niveau de régularité et de vitesse commerciale pour le tramway ;
- en assurant le maillage de la ligne de tramway T1 avec le RER E à Noisy-le-Sec etVal de Fontenay, le RER A à Val de Fontenay, les futurs prolongements des lignesde 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 ;

- en reliant les centres urbains entre eux et en recréant les liaisons entre quartiers ;
- en aidant au développement social des quartiers en rompant leur isolement par un accès direct et rapide aux transports collectifs.

**Le projet est donc conforme aux orientations régionales.**

**Composition du dossier mis à la disposition du public pour l'Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay.**

Dossier d'Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique de 444 pages.

## **II. Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.**

### **1. Présentation par ville.**

#### **Ville de Bobigny.**

##### **Compatibilité avec les orientations du Plan d'Occupation des Sols de Bobigny**

Le document en vigueur est le Plan d'Occupation des Sols (POS) de Bobigny du 1er juin 1981 révisé à plusieurs reprises, la dernière mise à jour date du 4 octobre 2012.

Le tramway T1 s'inscrit dans les orientations figurant dans le rapport de présentation du POS au sein de deux thématiques :

- favoriser le développement des transports en commun dans le cadre des projets de tramway et d'ouverture de la ligne de la grande ceinture au trafic de voyageurs,
- poursuivre l'amélioration du cadre de vie des quartiers.

**Le projet est conforme aux orientations générales inscrites au sein du rapport de présentation.**

#### **Ville de Noisy-le-Sec**

##### **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.**

### Ville de Romainville

#### Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Romainville

Le document en vigueur est le PLU approuvé le 25 mars 2009, modifié les 25 novembre 2009, 30 juin 2010, 26 janvier 2011 et révisé les 25 janvier 2012 et 20 mars 2013. Le tramway T1 s'inscrit dans les enjeux thématiques du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) au sein de cinq thématiques :

- mettre en place et accompagner une politique d'aménagement structurante et durable,
- mieux organiser les déplacements,
- mettre en place les conditions de développement de nouvelles dynamiques économiques,
- développer l'offre en équipements publics en appui aux projets de la commune et aux objectifs d'équilibre,
- penser les grands projets (base de loisirs, arrivée du métro et du tramway, couverture de l'A3, requalification des Bas-Pays...) dans leur dimension intercommunale.

**Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de Romainville est compatible avec le projet.**

La création de la ligne de tramway figure au même titre que le métro ou la couverture de l'A3 parmi les grands projets d'avenir pour Romainville. Outre, le développement des transports en commun, l'opération participe à la cohésion du territoire de la commune. Le prolongement du tramway et son insertion urbaine, la création de l'avenue paysagère et la reconfiguration de l'accès à l'autoroute notamment, constituent des accroches structurantes pour créer une continuité vers les quartiers sud séparés entre eux et avec le

centre ville. Il constitue par ailleurs un levier de revitalisation des quartiers sud et de redynamisation commerciale du centre-ville jusqu'à la place Carnot.

**Le projet est conforme et concrétise les orientations inscrites au sein de ces documents.**

### Ville de Montreuil

#### Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Montreuil

Le document en vigueur est le Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 13 septembre 2012.

Le tramway est intégré à la politique d'aménagement du Montreuil et est, à ce titre, mentionné à plusieurs reprises dans le rapport de présentation du PLU. Il est perçu comme un levier pour créer « des pôles de densification » et renforcer ou créer les centralités. Il contribue à l'enjeu de protection de la santé des habitants, via la réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores liées à la circulation automobile et à l'économie de l'énergie des ressources naturelles, par ses aspects fonciers, énergétique et matériaux.

Egalement mentionné au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU, le projet de prolongement du tramway T1 apparaît comme un projet essentiel (avec le prolongement de la ligne 11 du métro) pour permettre l'amélioration de l'offre des transports en commun.

Il s'inscrit dans les enjeux thématiques du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) au sein de trois thématiques :

- La lutte contre les inégalités sociales et territoriales. Réduire la fracture urbaine, rééquilibrer l'attractivité du haut Montreuil, notamment par des équipements structurants.
- Prendre sa part dans la mise en oeuvre des engagements internationaux pour l'horizon 2020 sur l'énergie.
- Un développement économique, durable et solidaire, équilibré et profitant au territoire.

Il est principalement mentionné aux chapitres suivants :

- chapitre 2.7 « Mieux desservir le territoire », cité comme « l'un des projets de développement des transports publics en vue d'une meilleure desserte ».
- chapitre 3.2 « Réduire la fracture territoriale » page 23 et « Recoudre la ville », l'arrivée du tramway permettant d'accompagner l'aménagement du Plateau et renforcer l'attractivité du haut-Montreuil.

Un principe de tracé du tramway T1 est reporté sur la carte du PADD, en page 30.

### **Le projet est conforme aux orientations du PADD.**

Enfin, des emplacements réservés sont inscrits dans le PLU pour le compte de l'opération dutramway T1 (ER D et C41).

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

#### **Ville de Rosny-sous-Bois**

#### **Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Rosny-sous-Bois**

Le document en vigueur est le PLU approuvé en date du 24 septembre 2009.

Le tramway T1 s'inscrit dans les enjeux thématiques du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

- faciliter les déplacements
- poursuivre un développement équilibré et durable.

Evoqué au sein des différents documents composant le PLU, l'arrivée du tramway est un vecteur :

- de renforcement de l'accessibilité de Rosny-sous-Bois « La qualité de la desserte par les transports en commun (...) est un atout qui sera encore renforcé par les prochains prolongements des lignes de métro (...) et tramway (Extrait du diagnostic activités économiques et environnement).
- de valorisation et du rayonnement commercial de Rosny-sous-Bois, « Il est souhaitable de renouveler l'image économique de Rosny sur la scène économique du grand Est francilien. La commune bénéficie d'un contexte favorable avec l'arrivée de nouvelles dessertes transports (tramway et métro) pour améliorer et recycler ses espaces économiques (Extrait des orientations du PADD).
- de diversification de l'activité économique, de requalification et restructuration des entrées de ville peu attractives

Deux paramètres peuvent permettre à ce secteur (Val de Fontenay et Jaurès (tramway) : « Porte de Fontenay/ Montreuil ») d'évoluer : l'arrivée du T1 avec une station de tram reliant directement le RER Val de Fontenay d'une part (...). (Extrait des orientations du PADD)

Par ailleurs, le PLU a intégré la temporalité du projet de tramway en optant pour des dispositions différenciant les possibilités de construction aux abords des stations.

« Les infrastructures de transport sont des vecteurs de valorisation des quartiers desservis. Elles justifient des approches urbaines spécifiques pour évaluer les besoins et le potentiel de renouvellement. » (rapport de présentation).

« La commune souhaite retarder la réalisation d'opérations d'envergure, afin de pouvoir ultérieurement réaliser un projet qui intègre la station de tramway. Cette zone évoluera avec l'arrivée du tramway. » (Extrait des orientations du PADD)

« Le territoire situé au sud de la commune, à proximité de la future station de tramway, a été classé en zone UD afin d'éviter la réalisation d'opérations importantes profitant de cette opportunité. La commune souhaite pouvoir, au moment où le projet se concrétisera, pouvoir réaliser une opération en cohérence avec ce nouvel élément. (Justification des dispositions du PLU – rapport de présentation)

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

### Ville de Fontenay-sous-Bois

#### Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Fontenay-sous-Bois

Le document en vigueur est le Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 octobre 2007 et modifié en juin 2011.

Le tramway T1 est évoqué au sein du rapport comme l'un des projets d'aménagement qui devrait permettre une meilleure liaison urbaine du secteur des Alouettes au reste de la ville.

Il s'inscrit dans les enjeux thématiques du Projet d'Aménagement et de Développement Durable au sein de trois thématiques :

- favoriser l'intégration urbaine au moyen d'une politique d'équipements publics et d'espaces publics.
- faciliter les déplacements et développer les modes alternatifs à la voiture.
- penser aux générations futures. Une ville saine et respectueuse de l'environnement.

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

## **2. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.**

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.

## **Ville de Bobigny.**

### **Contexte**

La présente partie du dossier de mise en compatibilité relatif au POS, approuvé le 1er juin 1981, vérifie la compatibilité de l'opération avec les éléments réglementaires constituant le POS (zonage, servitudes, emplacements réservés) présents sur le tracé et aux alentours du tramway.

Les mises en compatibilité des POS (Plan d'occupation des Sols) et notamment celui de Bobigny seront effectuées conformément aux dispositions des articles L. 123-14 et suivants, L. 123-15, L. 123-19 du Code de l'urbanisme.

### **Mise en compatibilité du plan et du règlement :**

#### **Zonage du POS.**

Le prolongement du tramway traverse la zone UA qui correspond à un centre aggloméré existant affecté essentiellement à l'habitat et aux services, activités et aux équipements de centralité (divisé en trois secteurs) et UYa 1 en dehors de la ZAC (zone d'aménagement concerté) Jean Rostand.

**Le règlement est compatible avec les composantes du projet de tramway T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay. En conséquence, il ne nécessite pas de modification.**

#### **Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au POS.**

Sans objet.

#### **Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés.**

La mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés consiste à ajouter l'emplacement réservé nommé « RATP3 » au bénéfice de la RATP.

Les emprises reportées sur le plan de zonage correspondent à une régularisation foncière de l'espace public des rue Carnot et avenue Paul Vaillant Couturier et des acquisitions dans le cadre de l'aménagement du double terminus des tramways T1.

**La mise en compatibilité modifie le tableau en créant un nouvel emplacement réservé au profit de la RATP.**

#### **Mise en compatibilité des servitudes d'utilité publique et autres protections réglementaires.**

#### **Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au POS.**



Sans objet, en dehors de tout périmètre de protection, le plus proche étant le périmètre de la Bourse du Travail, inscrite à l'inventaire des Monuments Historiques.

### **Protections archéologiques.**

Plusieurs sites archéologiques ont été recensés par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) Île-de-France sur la zone d'étude du tramway. L'un d'eux correspond à une occupation néolithique et protohistorique se situant à Bobigny, au nord de l'A86 proche du tracé du tramway en service.

**Les autorités compétentes sont consultées dans le cadre du projet.**

### **Proximité aux abords des cimetières.**

Le projet passe à proximité du cimetière. L'article L. 2223-5 du code général des collectivités territoriales soumet à autorisation du maire les habitations, puits, restauration et augmentation de bâtiments existants situés dans la bande de 100 mètres des nouveaux cimetières, transférés hors des communes.

**Cette servitude est compatible avec le projet.**

### **Servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques.**

La servitude liée aux communications téléphoniques au POS est inscrite sur le boulevard Maurice Thorez, rue Carnot et l'avenue Youri Gagarine. Instituée en application des articles L. 48 à L. 53 du Code des Postes et Télécommunications, celle-ci oblige à laisser le passage aux agents en charge de la pose des câbles, du raccordement et de l'entretien des dispositifs.

**Le projet tient compte de son existence et des démarches à entreprendre.**

### **Servitude liée à la présence d'une conduite de gaz haute pression.**

Le projet est dans le périmètre d'une servitude de canalisation de transports de gaz haute pression.

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 RATP.**

Le projet croise le tracé de cette servitude.

Ce dossier n'a pas pour vocation de modifier la servitude.

**Le projet tient compte de son existence et des démarches à entreprendre.**

### **Alignement.**

La rue Mathurin fait l'objet d'un alignement.

**Le projet tient compte de son existence et des démarches à entreprendre.**

**Elles ne compromettent pas l'opération.**

### **Ville de Noisy-le-Sec.**

#### **Mise en compatibilité du PLU de Noisy-le-Sec**

##### **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.

#### **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 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 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.

### **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 rues 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 m<sup>2</sup> sont supprimés à C9 dont la vocation est un espace public
- en vue d'optimiser le stationnement, 253 m<sup>2</sup> sont retirés au C14 rue Jean Jaurès /rue Bouquet destiné initialement à élargir la voie
- en vue de créer une piste cyclable, 108 m<sup>2</sup> 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 dossier d'Enquête Publique 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.

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

#### **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 de 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.**

#### **Ville de Romainville.**

##### **Mise en compatibilité du PLU de Romainville**

##### **Contexte**

La présente partie du dossier de mise en compatibilité relatif au PLU, approuvé le 25 mars 2009, révisé par une révision simplifiée approuvée le 25 janvier 2012 et une modification approuvée le 20 mars 2013, 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 Romainville seront effectués, conformément aux dispositions des articles L.123.12, L.123-14 et suivants, L.123-15 du Code de l'Urbanisme.

##### **Compatibilité avec l'occupation des sols**

Le prolongement du tramway traverse les zones UB et UG :

- UB, zone couvrant les espaces identifiés comme devant être le support principal du développement
- UG, zone principalement résidentielle mêlant habitat collectif, individuel et de l'artisanat.
- Linéaire de protection renforcée du commerce de proximité et de l'artisanat à créer ou à développer – pôle de la place Carnot. Ce linéaire

développé introduit des dispositions particulières au sein des articles 1 et 2 du règlement du PLU.

- Le périmètre de réflexion du plateau de Romainville,
- Les périmètres en attente de projet d'aménagement PAPA 1 et PAPA3

Les articles UB 1 et UB 2 énumèrent les occupations et utilisations du sol interdites ou soumises à condition particulière. Seuls les linéaires de protection renforcée du commerce de proximité et de l'artisanat à créer ou à développer identifiés au règlement graphique auraient purement représenté une contrainte pour la construction des installations nécessaires au tramway. Or, ces dispositions ne s'appliquent pas aux services publics ou d'intérêt collectif. Par ailleurs, l'article UG 2 autorise en 2/4 les installations techniques directement liées à un service public à la condition d'être compatible avec le caractère de la zone. Le projet est compatible avec ces articles. Le périmètre de réflexion prévu à l'article L.111-7 du code de l'urbanisme permet à l'autorité compétente de sursoir à statuer sur toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations. Le périmètre en attente de projet d'aménagement prévu à l'article L.123-2-a où l'utilisation des terrains répertoriés est gelé pour 5 ans à compter de la modification permet une extension de 5 % de la SHOB des constructions existantes dans la limite de 50 m<sup>2</sup> est autorisable.

**Le projet est compatible avec ces dispositions.**

#### **Protections patrimoniales et paysagères inscrites dans le règlement du PLU**

Espaces boisés classés Le projet passe à proximité d'un espace boisé classé (article L. 130-1 du code de l'urbanisme) sur la rue Anatole France. L'opération ne touche pas son périmètre et est sans incidence sur les dispositions réglementant cet espace.

**Aucune modification n'est apportée aux dispositions du PLU.**

#### **Emplacements réservés**

Des modifications sont apportées aux emplacements réservés existants.

#### **Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés**

La liste des emplacements réservés doit être modifiée pour intégrer les emprises nécessaires au projet. La mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés consiste à :

- supprimer les emplacements existants D1 relatif à la création d'un plateau piétonnier et D2 correspondant à un élargissement de rues inscrit au profit du Département au niveau de la Place Carnot,

- modifier l'emplacement D4 relatif à l'élargissement de la RD 36 au bénéfice du Département pour l'intégrer au D1 au sud du boulevard Barbusse,
- modifier les emplacements E1 au bénéfice de l'Etat, C1 au profit de la Commune,
- recréer un emplacement D1 nommé « aménagements liés au tramway T1 » au profit du Département de la Seine-Saint-Denis qui englobent les anciens D1, et D2, une partie des D4, E1 et C1 ainsi que de nouvelles surfaces sur les terrains à proximité de la bretelle A 186,
- créer l'emplacement RATP1 au profit de la RATP pour les aménagements liés au tramway T1 et plus particulièrement la création d'un poste de redressement.

L'annexe 1 du dossier d'Enquête Publique 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. Les nouvelles emprises nécessaires à la réalisation du projet de prolongement du T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay sont reportées sur le plan de zonage. Des extraits du plan de zonage sont ainsi présentés en annexes 3 et 4.

### **Mise en compatibilité du plan de zonage**

#### **Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au PLU.**

Sites inscrits et classés au titre de l'article L 621.27 du code du patrimoine Le tracé du tramway passe rue Anatole France et place Carnot, le long du cinéma « Le Trianon », sis Place Carnot et de l'Église Saint-Germain l'Auxerrois (place de l'Église), inscrits à l'inventaire des monuments historiques.

**Le projet modifie l'environnement direct et les perspectives du cinéma « Le Trianon ». Le parti d'aménagement suit les prescriptions des autorités compétentes, consultées dans le cadre de ce projet.**

#### **Canalisation de gaz**

Le projet est dans le périmètre d'une servitude de canalisation de transports de gaz haute pression en service.

**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 dans ce cadre. Elle ne compromet pas l'opération.**

### **Autres servitudes**

Sont comprises dans le secteur les servitudes :

- aéronautiques de dégagement de l'aéroport du Bourget (côte NGF de 180 m à 200 m)
- faisceau hertzien de « fort de Romainville – Cucharmoy » (côte NGF 207 -198 sur 200m de large )
- faisceau hertzien de « Andilly-Chennevières » (côte NGF 160 sur 200 de large)
- transmission radioélectriques, protection contre électromagnétisme sur un rayon de 1500 m de l'URSSAF de Montreuil et de 3000 m des Mercuriales de Bagnolet
- de protection des installations sportives.

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

### **Ville de Montreuil.**

#### **Mise en compatibilité du PLU de Montreuil**

##### **Contexte**

La présente partie du dossier de mise en compatibilité relatif au PLU, approuvé le 13 septembre 2012, vérifie la compatibilité de l'opération avec les éléments règlementaires constituant le PLU (zonage, servitudes, emplacements réservés) présents sur le tracé et aux alentours du tramway.

L'article R. 123-9 du code de l'urbanisme prévoit que des règles particulières peuvent être applicables aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » pour permettre le projet et ses différentes composantes. En conséquence, certains articles peuvent être amenés à évoluer afin de permettre la réalisation de ce projet.

Les mises en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et notamment celui de Montreuil seront effectués, conformément aux dispositions des articles L.123-14 et suivants, L.123-15, L.123-19 du Code de l'Urbanisme.

#### **Mise en compatibilité du règlement**

Le PLU de Montreuil est découpé en sept zones. Le prolongement du tramway traverse les zones :

UA, UC, UCa, UH, UHa, UM et Nag.



Afin de permettre la construction des postes de redressement et du site de maintenance et deremisage (installation classée pour la protection de l'environnement au titre 1er du livre V du Code de l'Environnement) et des constructions édifiées à titre précaire en phase travaux, des modifications sont apportées à :

- la rédaction de la section 1 : nature de l'occupation et utilisation du sol autorisées
- aux limites des zones Nag et UCa.

### **Compatibilité avec les articles 1 et 2 du règlement du PLU occupation et utilisations du sol interdites et soumises à conditions**

#### Zone UA

Hors périmètres spécifiques, l'article UA 1 interdit l'ouverture et l'exploitation de carrières et les constructions destinées à l'habitation, à l'exception de celles autorisées à l'article UA 2. L'article UA2 énumère des occupations et utilisations du sol admises sous condition et notamment le e) autorise :

« Les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :

- aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone,
- ou à des aménagements paysagers,
- ou à des aménagements hydrauliques (bassin de rétention, drainage, etc),
- ou à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public,
- ou qu'ils contribuent à la mise en valeur du paysage, d'un site ou d'un vestige archéologique. »

#### **Le projet est compatible avec ces articles.**

#### Zone UC

Hors périmètres spécifiques, l'article UA 1 interdit l'ouverture et l'exploitation de carrières et certains changements de destination.

L'article UC 2 énumère des occupations et utilisations du sol admises sous condition et notamment le c) autorise :

« Les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :

- aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone,

- ou à des aménagements paysagers,
- ou à des aménagements hydrauliques (bassin de rétention, drainage, etc),
- ou à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce
- ou d'aménagement d'espace public,
- ou qu'ils contribuent à la mise en valeur du paysage, d'un site ou d'un vestige archéologique. »

**Le projet est compatible avec cet article à l'exception du paragraphe UC 1.6 qui s'applique aux périmètres en attente d'un projet d'aménagement global.**

Au sein des périmètres en attente d'un projet d'aménagement global, repérés aux documents graphiques, aucune construction n'est admise pour une durée de 5 ans à compter de la date d'opposabilité du PLU, à l'exception de celles de l'article UC 2.7. L'article 2.7 est actuellement rédigé comme suit :

« a) Sont autorisés les travaux ayant pour objet l'extension, la surélévation, le changement de destination ou la réfection des constructions existantes, à condition :

que ces travaux respectent les prescriptions du présent règlement de la zone UC, et qu'ils n'aboutissent pas à la création d'un total de plus 15 m<sup>2</sup> de Surface Hors Oeuvre Nette sur chaque terrain. »

Dans le cadre du projet, une seconde partie b) est ajoutée :

« b) Sont autorisés les constructions et installations faisant partie ou nécessaire à un projet de transport public. » La rédaction complète des articles 1 et 2 est présentée en annexes du dossier.

Zone UH

**L'article UH 1 est compatible avec le projet.**

L'article UH2 autorise

« Les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :

- aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone,
- ou à des aménagements paysagers,
- ou à des aménagements hydrauliques (bassin de rétention, drainage, etc),

- ou à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public,
- ou qu'ils contribuent à la mise en valeur du paysage, d'un site ou d'un vestige archéologique. »

**Le projet est compatible avec ces articles.**

Zone UM

L'article UM 2.1 énumère des occupations et utilisations du sol admises sous condition et notamment le c) autorise :

- « Les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :
- aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone,
- ou à des aménagements paysagers,
- ou à des aménagements hydrauliques (bassin de rétention, drainage, etc),
- ou à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public,
- ou qu'ils contribuent à la mise en valeur du paysage, d'un site ou d'un vestige archéologique. »

**Le projet est compatible avec ces articles, à l'exception de l'article UM 1.5 qui s'applique aux périmètres en attente d'un projet d'aménagement global.**

Au sein des périmètres en attente d'un projet d'aménagement global, repérés aux documents graphiques, aucune construction n'est admise pour une durée de 5 ans à compter de la date d'opposabilité du PLU, à l'exception de celles de l'article UM 2.6. L'article 2.6 est actuellement rédigé comme suit :

- « a) Sont autorisés les travaux ayant pour objet l'extension, la surélévation, le changement de destination ou la réfection des constructions existantes, à condition :
- que ces travaux respectent les prescriptions du présent règlement de la zone UM,
  - qu'ils n'aboutissent pas à la création d'un total de plus 15 m<sup>2</sup> de Surface Hors Oeuvre Nette sur chaque terrain. »

Dans le cadre du projet, une seconde partie b) est ajoutée :

« b) Sont autorisés les constructions et installations faisant partie ou nécessaire à un projet de transport public. » La rédaction complète des articles 1 et 2 est présentée en annexes.

#### Zone Nag

Le site de maintenance et de remisage, en tant qu'installation classée, est incompatible avec les occupations autorisées au sein de l'article N1. La zone Nag étant un espace paysager ponctuellement bâti, modifier le règlement pour élargir les possibilités de constructions aux installations classées ne serait pas conforme à sa vocation.

En conséquence, afin de ne pas porter atteinte au projet d'aménagement de cette zone en élargissant les possibilités d'occupation, aucune modification n'est apportée à la rédaction du règlement de la zone Nag. La surface de 259 m<sup>2</sup> correspondant au projet et incluse dans la zone Nag du PLU actuel, est classée dans la zone UCa après mise en compatibilité.

La création de postes de redressement n'est pas compatible avec la section 1 (nature et occupation et utilisation du sol) du règlement des zones UC, UM. En conséquence, les articles UC 2 et UM 2 sont modifiés au sein des périmètres en attente d'un projet d'aménagement global.

La création d'un site de maintenance et de remisage n'est pas compatible avec l'article 1 de la zone N. En conséquence, les périmètres des zones Nag et UCa sont modifiés.

#### **Périmètre en attente de projet d'aménagement global (L.123-2 a)**

Les dispositions liées à ces périmètres de projets d'aménagement interdisent « pour une durée de cinq ans, à compter de la date d'opposabilité du présent PLU, les constructions de toute nature, à l'exception de (...) l'extension, la surélévation, le changement de destination ou la réfection des constructions existantes, à condition :

- que ces travaux respectent les prescriptions du présent règlement de la zone,
- qu'ils n'aboutissent pas à la création d'un total de plus de 15 m<sup>2</sup> de Surface Hors Oeuvre Nette sur chaque terrain.»

La rédaction de cet article ne permettant pas de nouvelles constructions, des modifications ont été apportées aux articles UC et UM afin de permettre la construction des postes de redressement, équipements nécessaires à l'alimentation électrique du tramway.

Ainsi, les articles 2.7 de la zone UC et 2.6 de la zone UM seront modifiés pour autoriser les constructions, équipements et infrastructures (y compris ceux soumis au régime des installations classées) faisant partie du projet d'aménagement dans le cadre d'un projet de transport déclaré d'intérêt général ou d'utilité publique.

### **Protections paysagères inscrites dans le règlement du PLU**

Jardins partagés protégés au titre de l'article L.123-1 9 du code de l'urbanisme

Une partie de l'emplacement réservé D1 prévu pour l'aménagement d'une voie nouvelle dans le cadre du passage du tramway T1, est dans la zone « de terrains protégés au titre de l'article L.123-1 9 », à l'angle rue Théophile Sueur/rue de la côte du Nord. Cet espace de 90 m<sup>2</sup> est actuellement ouvert au public non cultivés. Il est lié à la convention des « Murs à Pêches ».

La référence à l'article L.123-1 9 inscrite au PLU correspond à la version du code de l'urbanisme en vigueur au moment de son approbation. Les dispositions de cet article sont reprises dans le code actuel au sein du L.123-1-5 9. Celui-ci stipule « le règlement fixe (...) les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols et à ce titre (...) Localiser, dans les zones urbaines, les terrains cultivés à protéger et inconstructibles quels que soient les équipements qui, le cas échéant, les desservent ». (...)

La conservation de ce zonage n'est pas compatible avec le projet du T1 dans la mesure où cet espace est destiné à servir d'assiette à l'aménagement de voirie.

Le projet modifie le périmètre de la protection pour les jardins protégés à l'angle Théophile Sueur/rue de la côte du Nord et cale la nouvelle limite sur l'ER D1 qui correspond à l'alignement futur.

### **Sites inscrits et classés**

Montreuil compte un monument protégé au titre de la loi du 31/12/1913 ; l'église Saint-Pierre et Saint-Paul du Haut-Montreuil. Le tramway passe à proximité du périmètre de protection de ce monument, sans le toucher.

Dans le cadre de la protection des sites, organisée par le titre IV chapitre 1er du code de l'environnement, des sites identifiés au titre de la loi du 2 mai 1930 sur le secteur d'étude du futur tramway sont recensés :

- domaine de Montreuil, inscrit par arrêté du 30 août 1948 pour son caractère pittoresque
- site inscrit des pièces d'eau de l'ancien domaine de Tillemont par arrêté du 30 août 1948 pour son caractère pittoresque
- l'ensemble formé par 4 secteurs du quartier Saint-Antoine, site classé par décret du 16 décembre 2003 pour son paysage agricole original mais fragile. La protection juridique de ce dernier site consiste à interdire toute

destruction ou modification du site. Si des travaux sont envisagés dans le périmètre de protection et qu'ils ne sont pas de nature à détruire ou modifier le site, ils seront soumis à autorisation spéciale des services de l'Etat.

Le projet passe à proximité de sites inscrits et traverse le secteur des « Murs à Pêches ».

**Leparti 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 des espaces boisés classés :

- EBC4 : rue Saint Antoine Ouest
- EBC7 : Parc Montreau rue Babeuf.

Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

L'opération ne touche pas leurs périmètres et est sans incidence sur les dispositions réglementant ces espaces.

**Aucune modification n'est apportée aux dispositions du PLU.**

### **Espaces paysagers à protéger au titre de l'art. L123-1.7 du code de l'urbanisme**

Le projet passe à proximité des espaces protégés :

- EPP16 : Square Cachin - Bd Aristide Briand
- EPP26 : Mare du Parc Montreau coté marché.

**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.

### **Mise en compatibilité des emplacements réservés**

La liste des emplacements réservés figurant au chapitre 4.7 du PLU de Montreuil doit être modifiée pour ajuster les emprises nécessaires au projet.

Le tramway figure déjà au sein de la liste des emplacements réservés dans le cadre de l'ER C 41 « Site de maintenance et de remisage du tramway et complexe culturel » pour le compte de la commune et du D1 « Aménagement d'une voirie nouvelle pour le passage du tramway T1 (largeur 30,5m) ».

La commune n'étant pas la collectivité publique bénéficiaire dans le cadre du projet de prolongement T1, l'ER C41 doit être renommé en retirant la référence au site de maintenance et de remisage du tramway et sa surface adaptée en conséquence.

La nouvelle rédaction de l'ER C41 est « complexe culturel » au profit de la commune pour une superficie de 831 m<sup>2</sup> après mise en compatibilité.

Un nouveau bénéficiaire RATP et un nouvel emplacement réservé à son profit nommé « RATP1 » est créé en partie sur l'ancien ER C41 et C14. Ces terrains sont essentiellement destinés au site de maintenance et remisage.

La voie nouvelle créée dans le cadre de la desserte du tramway T1 empiète de 8 m<sup>2</sup> sur le C14 destiné à l'élargissement de la rue de Rosny RD 37 (largeur 16 m).

L'ER D1 doit être modifié. Le niveau d'étude ayant permis de préciser les emprises nécessaires au projet, la superficie totale inscrite sur le tableau des ER et les surfaces sur le plan de zonage associées évoluent. L'appellation de cet ER, initialement inscrit sous le nom de « Aménagement d'une voirie nouvelle pour le passage du tramway T1 (largeur 30,5m) » au profit du Département est remplacé par « Aménagements liés au tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay-sous-Bois ». La référence a une largeur type ménagée pour le passage du tramway n'a plus lieu d'être et la surface de 39 829 m<sup>2</sup> est ajustée à 38 145 m<sup>2</sup> après mise en compatibilité.

Certains aménagements et équipements tels que les postes de redressement du tramway ne sont pas représentés en tant qu'emplacement réservé car il est prévu de les implanter sur différents domaines publics.

Les annexes du dossier d'enquête publique présentent la liste actuelle des emplacements réservés, puis la liste des emplacements réservés mise à jour dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU. Les nouvelles emprises nécessaires à la réalisation du projet de prolongement du T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay sont reportées sur le plan de zonage. Des extraits du plan de zonage sont ainsi présentés en annexes 3 et 4.

La mise en compatibilité apporte des modifications au tableau des emplacements réservés et aux plans de zonage nommé 4.1 « Montreuil », et à ses sous-sections ; 4.3 « Beaumonts » 4.4 « Murs à Pêches », 4.5 « Haut-Montreuil » et 4.6 « Villiers La Noue » :

Ces modifications portent uniquement sur les emplacements réservés C14, C41 et D1. Les bénéficiaires ont été précisés. Les emprises nécessaires à la réalisation des travaux de voirie, d'insertion urbaine, d'équipements publics, postes de

redressement, site demaintenance et de remisage du projet de prolongement du T1 entre Bobigny et Val deFontenay ont été actualisées.

### **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.

**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.**

#### **Protections archéologiques**

Plusieurs sites archéologiques ont été recensés sur la zone d'étude par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) Île-de-France. L'un d'eux se situe à Montreuil :

- le site médiéval et moderne à Montreuil au niveau des « Murs à Pêches ».

**Les autorités compétentes sont consultées dans le cadre du projet.**

#### **Proximité aux abords des cimetières**

Le projet passe à proximité du cimetière de Vincennes situé à Fontenay-sous-Bois et du cimetière des Beaumont rue Pierre de Montreuil. L'article L.2223-5 du code général des collectivités territoriales soumet à autorisation du maire les habitations, puits, restauration et augmentation de bâtiments existants situés dans la bande de 100 m des nouveaux cimetières, transférés hors des communes.

**Cette servitude est compatible avec le projet.**

#### **Autres servitudes**

Sont comprises dans le secteur les servitudes :

- protection des installations sportives
- transmission radioélectriques de 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 Bagnolet dans un rayon de 3 000 m.

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



## **Ville de Rosny-sous-Bois**

### **Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois**

#### **Contexte**

La présente partie du dossier de mise en compatibilité relatif au PLU, approuvé le 24 septembre 2009, vérifie la compatibilité de l'opération avec les éléments règlementaires 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 Rosny-sous-Bois seront effectués, conformément aux dispositions des articles L.123-14 et suivants, L.123-15, L.123-19 du Code de l'Urbanisme.

#### **Mise en compatibilité du règlement**

##### **Compatibilité avec l'occupation des sols**

Le prolongement du tramway traverse les zones :

- UA(a), zone qui couvre les principaux grands axes en lien avec le centre-ville, et qui font l'objet d'une requalification et d'une densification, bien que moins importante que dans le centre-ville (COS). Les percées visuelles sur les cœurs d'îlots végétalisés sont privilégiées.
- UD(a), zone urbaine à dominante pavillonnaire du fort de Rosny
- UF(a), zone d'activités à dominante économique et logistique
- la Zac de la garenne créée le 24/10/72.

L'article UA 1 énumère les occupations et utilisations du sol interdites dans cette zone et délimite les exceptions qui permettent leur réalisation. Ainsi, les installations classées pour la protection de l'environnement ou les affouillements et exhaussements de sol sont autorisés s'ils répondent aux critères énumérés au sein de l'article UA 2.

Les dépôts de toute nature sont autorisés s'ils sont nécessaires à l'exécution des services publics ou d'intérêt collectif.

Par ailleurs, l'article UA 2 autorise les aménagements ferroviaires, à condition qu'ils soient liés à l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire

#### **Le projet est compatible avec ces articles.**

L'article UD 1 énumère les occupations et utilisations du sol interdites dans cette zone et délimitent les exceptions qui permettent leur réalisation. Ainsi, les installations classées pour la protection de l'environnement ou les affouillements

et exhaussements de sol sont autorisés s'ils répondent aux critères énumérés au sein de l'article UD 2.

Les dépôts de toute nature ne sont pas interdits s'ils sont nécessaires à l'exécution des services publics ou d'intérêt collectif.

**Le projet est compatible avec ces articles.**

Enfin, l'article UF 1 énumère les occupations et utilisations du sol interdites dans cette zone et délimitent les exceptions qui permettent leur réalisation. Ainsi, les installations classées pour la protection de l'environnement ou les affouillements et exhaussements de sol sont autorisés s'ils répondent aux critères énumérés au sein de l'article UF 2.

Les dépôts de toute nature ne sont pas interdits s'ils sont nécessaires à l'exécution des services publics ou d'intérêt collectif.

Par ailleurs, l'article UF 2 autorise les aménagements ferroviaires, à condition qu'ils soient liés à l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire.

**Le projet est compatible avec ces articles.**

Le projet traverse la ZAC de la garenne créée le 24/10/72 dont les règles d'urbanisme sont désormais incluses dans le plan local d'urbanisme.

**Les équipements du système de transport et en particulier le poste de redressement, sont compatibles avec les contraintes des règlements des zones et notamment UF(a) sur lesquels ils s'implanteront.**

**La création de la ligne de tramway et l'aménagement des abords est donc conforme aux règles d'occupations et d'utilisations du sol.**

**Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés et du plan de zonage**

Aucun emplacement réservé n'est inscrit au sein du PLU au profit du projet de prolongement de la ligne de tramway T1.

La liste des emplacements réservés est modifiée pour intégrer les emprises nécessaires au projet.

La mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés consiste à :

- créer un emplacement réservé D4 au bénéfice du Département et mettre à jour la liste des ER correspondante avec la superficie correspondante. Cette surface correspond à une régularisation du domaine routier de l'avenue Faidherbe et un élargissement de cette avenue dans le cadre de son réaménagement et à une division en volume sous le pont SNCF.

- créer un emplacement RATP1 de 244 m<sup>2</sup> au bénéfice de la RATP destiné à accueillir un poste de redressement, nécessaire à l'alimentation électrique du tramway
- réduire la superficie de l'emplacement E1 existant de 1614 m<sup>2</sup>, les emplacements D4 et RATP1 nouvellement créés se substituant à l'E1 qui correspondait à l'aménagement de l'échangeur autoroutier et du rétablissement de la liaison RD43/ rue Victor Hugo, anciens projets de l'État.

L'annexe 1 du dossier d'enquête publique 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.

Les nouvelles emprises nécessaires à la réalisation du projet de prolongement du T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay sont reportées sur le plan de zonage. Des extraits du plan de zonage sont ainsi présentés en annexes 3 et 4.

#### **Mise en compatibilité avec les contraintes réglementaires**

#### **Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au PLU.**

**Sans objet.**

#### **Proximité de cimetières**

Le projet passe à proximité du cimetière de Vincennes situé à Fontenay-sous-Bois. L'article L.2223-5 du code général des collectivités territoriales soumet à autorisation du maire les habitations, puits, restauration et augmentation de bâtiments existants situés dans la bande de 100 m des nouveaux cimetières, transférés hors des communes.

**Cette servitude nommée Int1 développée au sein de l'annexe 4-4-1 est compatible avec le projet.**

#### **Servitude liée à la présence de chemin de fer**

Le tracé croise une emprise SNCF et la zone en bordure de laquelle peut s'appliquer une servitude liée à la présence du chemin de fer.

**Le projet tient compte de son existence et des contraintes rappelées au sein de l'annexe 4-4-1 et ne remet pas en cause le projet.**

**Elle ne compromet pas l'opération.**

#### **Canalisation de gaz**

Le projet est dans le périmètre d'une servitude de canalisation de transports de gaz haute pression en service. 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, développée en annexe 4-4-1 sous la servitude I3 et des démarches à entreprendre.

**La servitude de canalisation de transports de gaz haute pression en service ne compromet pas l'opération.**

#### **Autres servitudes**

Sont comprises dans le secteur les servitudes :

- aéronautiques de dégagement de l'aéroport d'Orly, relative aux faisceaux hertziens « Les Lilas – Fort de Romainville – Cucharmoy » (côte NGF 185 m sur 200 m de large),
- de protection des installations sportives.

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

#### **Ville de Fontenay-sous-Bois**

##### **Mise en compatibilité du PLU de Fontenay-sous-Bois**

##### **Contexte**

La présente partie du dossier de mise en compatibilité relatif au PLU, approuvé le 26 octobre 2007 et modifié en juin 2011, 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 Fontenay-sous-Bois seront effectués, conformément aux dispositions des articles L.123-14 et suivants, L.123-15, L.123-19 du Code de l'Urbanisme.

##### **Mise en compatibilité du règlement**

##### **Zonage du PLU**

Le prolongement du tramway s'inscrira dans les zones :

- UFb : zone à vocation économique située à l'Est de la commune dans les quartiers du Val-de-Fontenay
- UG : tissu mixte, d'habitat individuel et d'activités économiques. Elle occupe une partie du quartier des Alouettes.

**Le règlement des zones UFb et UG est compatible avec le projet du T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay. Il ne nécessite pas de modification.**

Le périmètre d'étude est fixé pour faire l'objet d'une étude d'aménagement détaillée, « dès que les emprises du tramway et du TVM seront définitivement fixées, dans la perspective d'une opération d'aménagement » (rapport de présentation du PLU). A l'intérieur de ce périmètre, l'autorité compétente peut sursoir à statuer sur les demandes d'autorisation en application des articles L.111-10 et R123-13 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.**

### **Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés**

Aucun emplacement réservé n'est inscrit dans le PLU en vigueur au profit du projet de prolongement du tramway T1. La liste des emplacements réservés figurant en annexe II du règlement du PLU de Fontenay-sous-Bois doit être modifiée en correspondance avec les reports graphiques effectués sur le plan de zonage afin de créer les emprises, situées sur des parcelles privées, nécessaires au projet.

Les modifications apportées consistent à :

- Créer un emplacement réservé numéro 11 au profit du Département pour l'aménagement de l'espace public dans le cadre de l'opération de tramway T1 sur une partie des avenues Victor Hugo, Louis Faïdherbe et Jean Jaurès.
- Ajouter un emplacement réservé numéro 12 au profit de la RATP nommé « aménagements liés au tramway », pour la création de la ligne de tramway, son terminus et la liaison avec la gare RER.

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 deux nouveaux emplacements réservés au profit du Département et de la RATP.

### **Compatibilité avec les servitudes d'utilité publique et autres protections réglementaires**

#### **Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au PLU.**

**Sans objet.**

### **Proximité aux abords des cimetières**

Le projet passe à proximité du cimetière de Vincennes. L'article L.2223-5 du code général des collectivités territoriales soumet à autorisation du maire les habitations, puits, restauration et augmentation de bâtiments existants situés dans la bande de 100 m des nouveaux cimetières, transférés hors des communes.

**Cette servitude est compatible avec le projet.**

### **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.**

### **Canalisation de gaz**

Le projet est dans le périmètre d'une servitude de canalisation de transports de gaz haute pression en service. 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. Elle ne compromet pas l'opération.**

### **Autres servitudes**

Sont comprises dans le secteur les servitudes :

- aéronautiques de dégagement de l'aéroport d'Orly, relative aux faisceaux hertziens (protections contre les obstacles ; faisceau Chennevières/Andilly (largeur 200 m – altitude 160 m NGF) et faisceau Chennevières/Fort de Romainville (largeur 100 m - altitude 215 m NGF)
- stations hertziennes : contre les perturbations électromagnétiques – station de Fontenay Télécom, zone de garde (R 1000 m) et zone de protection (R 3000 m)
- lignes de télécommunication empruntant le domaine public relatives aux réseaux de télécommunications
- servitudes relatives aux transmissions radioélectriques.

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

### **III. Enquête Parcellaire.**

#### **L'Enquête Parcellaire :**

L'Enquête Parcellaire a pour but de procéder à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires des droits et autres intéressés.

Au cours de cette Enquête, les intéressés sont appelés à faire valoir leurs droits.

À l'issue de l'Enquête, un arrêté permettra de déclarer cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

A défaut d'accord amiable avec les propriétaires concernés, la procédure judiciaire d'expropriation sera menée conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique. Dans ce cas, c'est au juge de l'expropriation qu'il reviendra de fixer les montants des indemnités à verser aux propriétaires.

L'article L.13-2 du code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique précise :

*En vue de la fixation des indemnités, l'expropriant notifie aux propriétaires et usufruitiers intéressés, soit l'avis d'ouverture de l'Enquête, soit l'acte déclarant l'Utilité Publique, soit l'Arrêté de cessibilité, soit l'ordonnance d'expropriation.*

*Le propriétaire et l'usufruit sont tenus d'appeler et de faire connaître à l'expropriant les fermiers, locataires, ceux qui ont des droits d'emphytéose, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes.*

*Les autres intéressés seront en demeure de faire valoir leurs droits par publicité collective et tenus de se faire connaître à l'expropriant, à défaut de quoi ils seront déchus de tous droits à l'indemnité.*

**Les États Parcelnaires sont mis en annexe du dossier.**

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelaire.  
E13000011/93



## **C. OBSERVATIONS DU PUBLIC, MEMOIRE EN REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE ET AVIS DE LA COMMISSION :**

### **SOMMAIRE DU MEMOIRE EN REPONSE**

Préambule .....	43
I. Réponses aux avis exprimés par les élus, associations et collectifs .....	47
1.1 Observations des élus locaux .....	47
• Avis exprimés dans les registres .....	47
• Avis exprimé par courrier .....	67
1.2 Observations des associations et collectifs exprimés dans les registres.....	71
1.3 Observations des associations et collectifs exprimés par courrier ou dossier remis à la Commission.....	71
1.4 Pétitions .....	97
II. Les différentes thématiques développées dans les registres .....	100
Thématique 1 : Opportunité et bénéfices du projet .....	100
1.1 Gain de temps et desserte actuelle.....	100
1.2 Cohérence du réseau de transport et complémentarité .....	101
1.3 Restructuration des lignes de bus .....	104
1.4 Nouveau matériel roulant et mode d'alimentation .....	108
Thématique 2 : Le choix du tracé .....	110
2.1 Bobigny .....	110
2.2 Noisy-le-Sec.....	111
2.3. Romainville.....	114
2.4 Montreuil .....	114
2.5. Rosny-sous-Bois .....	115
2.6. Fontenay-sous-Bois .....	115
Thématique 3 : circulation et stationnement .....	117
3.1. Circulation automobile.....	117
3.1.1 Circulation, accessibilité et sécurité Rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec .....	117
3.1.2 Mise en double sens de circulation du Boulevard Michelet à Noisy-le-Sec .....	119
3.1.3 Mise en impasse de la rue Emile Zola à Noisy-le-Sec .....	120
3.1.4 Accès à la Place Carnot à Romainville .....	121
3.1.5 L'accès aux autoroutes A3 et A86 .....	122
3.1.6 La fermeture à la circulation automobile dans les Murs à Pêches entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil à Montreuil.....	123
3.1.7 Circulation sur le secteur de Rosny-sous-Bois et Fontenay (RD 86).....	125

3.2. Stationnement .....	126
3.3. Circulation douce .....	129
3.3.1 Itinéraires cyclables.....	129
3.3.2 Piétons et personnes à mobilité réduite .....	131
3.3.3 Abords des groupes scolaires et des équipements recevant du public .....	132
Thématique 4 : Impacts sur les commerces.....	134
4.1. Effet des projets de tramway sur le commerce (retour d'expérience rue Gallieni).....	134
4.2. Effets du projet dans sa configuration définitive .....	136
4.3. Maintien de l'activité en phase chantier.....	137
Thématique 5 : Environnement et cadre de vie.....	139
5.1. Site de maintenance et de remisage (SMR) .....	139
5.2. Végétation et plantation .....	141
5.3. Bruit et vibrations .....	142
5.4. Insertion urbaine.....	144
5.4.1 Intégration paysagère du tramway .....	144
5.4.2 Opérations connexes.....	145
5.4.3 Piétonisation de la rue Jean Jaurès .....	147
Thématique 6 : Impacts sur le bâti.....	149
6.1. Acquisitions foncières .....	149
6.2. Valorisation du foncier.....	151
Thématique 7 : Coûts et financements .....	151
7.1. Coût du projet et bilan socio économique .....	151
7.2. Financement du projet.....	155
Thématique 8 : Travaux .....	157
8.1. Durée des travaux et impacts sur la vie riveraine .....	157
8.2. Impacts sur l'exploitation du T1 existant .....	159
Thématique 9 : Conduite du projet.....	160
9.1 Informations et communication .....	160
9.2 Modalité d'association du public et des villes à la conception du projet .....	163
9.2.1 Modalité d'insertion rue Jean Jaurès .....	163
9.2.2 La circulation dans les Murs à pêches .....	164

[Les avis de la commission d'enquête sont indiqués en bleu.](#)

## **PREAMBULE**

En respect de l'article 16 de l'arrêté interpréfectoral numéro 2013-1371 du 22 mai 2013, la Commission d'Enquête a convoqué par un courriel du 30 juillet 2013, les maîtres d'ouvrage à une réunion le 6 août 2013. Lors de cette réunion, la Commission leur a présenté l'ensemble des remarques faites pendant la durée de l'enquête et remis le PV de synthèse de l'enquête publique.

Afin de s'informer et d'évaluer les interrogations des riverains, usagers, élus et partenaires locaux pendant l'enquête publique ainsi que d'anticiper les commentaires ou interrogations de la commission d'enquête, les maîtres d'ouvrage ont souhaité prendre connaissance au fur et à mesure des observations et remarques inscrites dans les registres de l'enquête publique du prolongement du T1 de Bobigny à Val de Fontenay. Cette démarche a été engagée avec l'accord préalable de la Commission d'Enquête.

Sur la base de ces analyses hebdomadaires et des remarques du public rapportées par la Commission au terme de l'enquête, les maîtres d'ouvrage proposent ce rapport donnant des réponses techniques aux observations adressées à la Commission d'Enquête par les élus, les personnes publiques associées ou par des associations (chapitre I) et celles formulées par la population (qu'elles aient été faites dans les registres, ou par courrier à la commission) (chapitre II). Ces dernières ont été regroupées par grandes thématiques pour lesquelles sont présentés:

- des extraits des avis exprimés dans les registres des communes,
- une réponse détaillée des maîtres d'ouvrage,
- lorsque nécessaire, un extrait du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique qui relate les éléments de réponse factuels y figurant,
- des perspectives et mesures complémentaires sur lesquelles s'engagent les maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage disposent d'un délai de quinze jours (art. 16 de l'arrêté interpréfectoral n°2013-1371 du 22 mai 2013) pour remettre ce rapport à la Commission d'Enquête après la remise du PV de synthèse en date du 6 août 2013.

Le rapport de la Commission d'Enquête sera établi au plus tard un mois après la clôture de l'enquête publique soit le 2 septembre 2013. Celui-ci explicitera l'avis motivé de la Commission sur l'enquête publique, et pourra inclure des recommandations et/ou des réserves sur le projet.

### **Traitement des observations**

Devant le très grand nombre d'avis inscrits dans les registres, la Commission a souhaité que la réponse des maîtres d'ouvrage soit organisée par thèmes et sous-thèmes. Les observations du public reprises dans ce document sont en gras et italique et retranscrites telles qu'elles ont été écrites dans les registres de l'enquête publique. Elles ont été triées et regroupées selon des thématiques récurrentes comme définies dans le PV de synthèse remis par la Commission d'Enquête. Un premier recensement a été effectué pour évaluer le nombre de remarques par commune (ces avis incluent également les avis exprimés par les particuliers par courrier à l'adresse administrative de la Commission). **Ces chiffres sont indicatifs et donnent les tendances globales des avis déposés pendant l'enquête.**

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E13000011/93

Il est à noter qu'une observation peut se retrouver dans plusieurs thématiques et sous-thématiques et que beaucoup d'avis rapportent des interrogations ou remarques similaires. Ainsi, la réponse des maîtres d'ouvrage organisée par thèmes ne fait pas apparaître plusieurs avis identiques.

	Bobigny	Noisy-le-Sec	Romainville	Montreuil-sous-Bois	Rosny-sous-Bois	Fontenay-sous-Bois	Total
Nombre de remarques*	6	706	32	239	11	21	1015

\* dont 64 formulées par courrier à l'adresse administrative de la commission

Les thèmes prépondérants, exprimant le plus d'interrogations de la part des participants sont :

- l'opportunité du projet en lui-même au regard du projet de ligne 11, du Nouveau Grand Paris et du réseau de bus existant.
- Le choix de tracé par la rue Jean Jaurès et l'impact de ce tracé sur la sécurité, les commerces et l'environnement dans le centre ville de Noisy-le-Sec
- la réservation à la seule circulation douce de la traversée du secteur des murs à pêches et son impact sur la circulation

Le tableau ci-dessous recense les fréquences d'occurrences de chacun des thèmes identifiés :

Thèmes	Opportunité et bénéfices du projet	Choix du tracé	Circulation et stationnement	Impacts sur les commerces	Environnement et cadre de vie	Impacts sur le bâti	Coût et financements	Travaux	Conduite du projet
Total*	198	359	567	263	253	48	84	49	116

\*dont 64 envoyés par courrier.

2 contributions postées hors délais n'ont pas été prises en compte par la commission.

Le tableau ci-dessous recense la répartition des avis par sous-thèmes au sein des thèmes recensés ci-dessus (à noter que des avis peuvent être référencés dans plusieurs sous-thèmes, la somme des avis par sous-thème n'étant pas égale au total des avis par thème) :

<b>Thème 1</b>	<b>Opportunité et bénéfices du projet (196 avis)</b>					
Sous-thèmes	Gain de temps et desserte actuelle	Cohérence du réseau de transport et complémentarité	Restructuration des lignes de bus	Nouveau matériel roulant		
Total	110	91	61	60		
<b>Thème 2</b>	<b>Choix du tracé (355 avis)</b>					
Sous-thèmes	Bobigny	Noisy-le-Sec	Romainville	Montreuil-sous-Bois	Rosny-sous-Bois	Fontenay-sous-Bois
Total	11	337	2	17	1	10
<b>Thème 3</b>	<b>Circulation et stationnement (547 avis)</b>					
Sous-thèmes	Circulation automobile		Stationnement		Circulations douces	
Total	487		120		183	

<b>Thème 4</b>	<b>Impacts sur les commerces (263 avis)</b>			
Sous-thèmes	Effet des projets de tramway sur le commerce (retour d'expérience rue Gallieni)	Effet du projet dans sa configuration définitive	Maintien de l'activité en phase chantier	
Total	57	238	10	
<b>Thème 5</b>	<b>Environnement et cadre de vie (246 avis)</b>			
Sous-thèmes	SMR	Végétation et plantation	Bruit et vibrations	Insertion urbaine
Total	24	42	78	146
<b>Thème 6</b>	<b>Impacts sur le bâti (44 avis)</b>			
Sous-thèmes	Acquisitions foncières		Valorisation du foncier	
Total	29		22	
<b>Thème 7</b>	<b>Coût et financements (84 avis)</b>			
Sous-thèmes	Coût		Financement	
Total	75		24	
<b>Thème 8</b>	<b>Travaux (49 avis)</b>			
Sous-thèmes	Durée, calendrier, impact sur la vie riveraine		Impact sur l'exploitation du T1 existant	
Total	48		1	
<b>Thème 9</b>	<b>Conduite du projet (106 avis)</b>			
Sous-thèmes	Informations et communication		Modalités d'association du public et des villes dans la conception du projet	
Total	64		65	

Trois pétitions ont été reçues :

Une première initiée par une association de Noisy-le-Sec, Tram Non, a cumulé « **2674 signatures** ».

Deux autres, initiées par un collectif interquartier des hauts de Montreuil, ont collecté « **plus de 3100 signatures** » et « **488 signatures en ligne** ».

Ces pétitions sont évoquées au paragraphe 1.4 du présent mémoire.

- Huit courriers ou dossiers d'élus ont directement été remis à la Commission d'Enquête lors de ses permanences ou envoyés à son adresse administrative:

- Patrick BRAOUEZEC, président de la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune, en date du 9 juillet 2013.

- Fabienne VANSTEENKISTE, adjointe à la maire de Montreuil, déléguée à l'espace public et aux déplacements, en date du 15 juillet 2013.

- Jacques BOURGOIN, maire de Gennevilliers et Conseiller général des Hauts-de-Seine, en date du 22 juillet 2013.

- Claude REZNIK, adjoint à la maire de Montreuil, délégué aux Populations migrantes et à la Coopération internationale, en charge du quartier Branly-Boissière, en date du 24 juillet 2013.

- Muriel CASALASPRO, adjointe à la maire de Montreuil, chargée des solidarités, élue de quartier Montreuil le Morillon, en date du 25 juillet 2013.

- Claude Mallerin, Conseiller Municipal de Fontenay-sous-Bois, délégué à la voirie, à la circulation et aux transports, en date du 25 juillet 2013.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E13000011/93

- Patrick PETITJEAN, conseiller municipal délégué à la démocratie locale et à la vie associative de Montreuil, en date du 29 juillet 2013.  
- Laurent RIVOIRE, maire de Noisy-le-Sec et vice-président de la Communauté d'agglomération Est-Ensemble, en date du 31 juillet 2013.

- Treize courriers ou dossiers d'associations, de collectifs ou de syndicats de copropriétaires ont directement été remis à la Commission d'Enquête ou envoyés à son adresse administrative :

- Collectif UAU (Usagers Architecture Urbanisme) et M. TAILDEMAN, 8 Bd Chanzy à Montreuil, en date du 26 juin 2013.  
- Syndicat des copropriétaires, résidences les Iris, 107-109 rue de Benfleet à Romainville, en date du 28 juin 2013.  
- Fédération des conseils de parents d'élèves des écoles publiques (FCPE) et Union de Coordination Locale de Noisy-le-Sec, en date du 28 juin 2013.  
- Syndicat des copropriétaires, 53-55 rue Anatole France à Noisy-le-Sec, en date du 8 juillet 2013.  
- Association Noiséenne pour la qualité de l'environnement du cadre de vie et des transports urbains, 24 avenue du Général Leclerc, à Noisy-le-Sec, en date du 19 juillet 2013.  
- Association des Murs à Pêches, 136 rue du Moulin à Vent à Montreuil, en date du 20 juillet 2013.  
-ADEPT, Association départementale pour la promotion des Tsiganes/Gens du Voyage, 37 rue Voltaire à Drancy, en date du 24 juillet 2013 (avec documents de synthèse de la MOUS de 1991- remis à la commission d'enquête le 31 juillet 2013).  
- AMUTC (Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs), BP2 93101 à Montreuil, en date du 24 juillet 2013.  
-Résidence Liberté, Bâtiment C, Boite n°9 (ORILLON-MILÔME), 16 bis boulevard Aristide Briand à Montreuil, en date du 25 juillet 2013.  
- Le collectif interquartier (les conseils de quartier Branly-Boissière, Ramenas Léo Lagrange, Villiers-Barbusse, Théophile Sueur – Les Ruffins), en date du 25 juillet 2013  
- Noisy-le-Sec Habitat, 7 rue Saint-Just, 93130 Noisy-le-Sec, en date du 30 juillet 2013.  
- Association Montreuil environnement, 66 rue Danton, 93100 Montreuil, en date du 31 juillet 2013  
- Association Diocésaine de Saint-Denis en France, Paroisse catholique Saint-Etienne de Noisy-le-Sec, 2 allée des Peupliers à Noisy-le-Sec, daté du 31 août 2013 (mais remis le 31 juillet 2013).

## I. REPONSES AUX AVIS EXPRIMES PAR LES ELUS, ASSOCIATIONS ET COLLECTIFS

Les observations suivantes ont été formulées par les élus locaux, autres personnes publiques associées et/ou associations. Celles-ci ont été laissées dans les registres, remises en main propre à la Commission d'Enquête lors des permanences, ou directement envoyées à son adresse administrative (documents préalablement cités dans le préambule).

Après chaque observation est indiquée la réponse de la maîtrise d'ouvrage. Dans les cas où plusieurs observations abordent le même thème, une seule et même réponse de la maîtrise d'ouvrage est apportée.

### 1.1 Observations des élus locaux

- Avis exprimés dans les registres

#### - A Noisy-le-Sec :

**Observations n°1 et 2 : - Laurent RIVOIRE, maire de Noisy-le-Sec et Vice-Président de la communauté d'agglomération Est-Ensemble, dossier remis à la commission d'enquête en date du 31 juillet 2013 et avis inscrit sur les registres en date du 17 juin 2013**

#### Extrait de l'avis exprimé :

Dans le courrier d'accompagnement du dossier remis et dans son avis exprimé sur le registre, le maire de Noisy-le-Sec rappelle son opposition au tracé du T1 tel qu'il est actuellement proposé (« **je renouvelle SOLENNELLEMENT mon OPPOSITION FERME au tracé du T1 par la rue Jean Jaurès** »). Il indique que les noiséens partagent cet avis et se base pour cela sur « **l'enquête téléphonique auprès de la population qui a montré que 80% des Noiséens sont pour le passage par la Plaine Ouest et CONTRE le passage par la rue Jean Jaurès** », la signature d'une pétition et l'opposition des trois derniers maires de Noisy-le-Sec à ce projet.

Il demande également le prolongement du tramway par la Plaine Ouest de Noisy-le-Sec précisant qu'il s'agit « **d'un axe primordial du Contrat de Développement de Territoire signé entre l'Etat et la Communauté d'Agglomération Est Ensemble** » et appuie ce point de vue par un dossier de présentation de l'aménagement de la Plaine Ouest.

Il s'inquiète également des questions de circulation qui toucheraient « **l'ensemble du centre ville** » et aurait des « **conséquences désastreuses** » : « **disparition des commerces, disparition du Marché de la Ville, disparition de nombreux stationnement, disparition de nombreux emplois, augmentation effrénée de la circulation et de la pollution** ». Il se base notamment sur une étude de circulation réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la Ville.

Il s'inquiète des questions de sécurité (« **largeur de la rue, accès des pompiers et déploiements de leurs matériels, accès Police et Ambulance, sécurité des piétons, des poussettes, des enfants de nombreuses écoles, crèche, médiathèque** »). Il s'appuie pour cela sur une étude réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la Ville en juin 2013 (analyse de l'AVP provisoire d'insertion urbaine).

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

Le Maire regrette, dans son avis inscrit au registre, que « ***l'enquête publique se déroule dans sa grande majorité durant les vacances d'été*** » alors que « ***le STIF et les maîtres d'ouvrages s'étaient engagés à ce que celle-ci ne se déroule pas durant la période estivale*** ».

Enfin, le Maire retrace la chronologie des événements à partir de sa réception en septembre 2012 des « ***éléments techniques relatifs au prolongement du tramway T1*** »

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le choix du tracé proposé, par la rue Jean Jaurès, résulte d'un travail de concertation et de validation avec la Ville et ses habitants :

- la concertation de 2008, réalisée sous l'égide d'un garant, avait montré l'adhésion de nombreux Noiséens à ce tracé.
- le conseil municipal de Noisy-le-Sec a approuvé en juin 2009 le tracé par la rue Jean Jaurès, suite à cette concertation
- à la suite de l'élection de la nouvelle municipalité, les maîtres d'ouvrage ont repris les études pour répondre aux demandes de Monsieur le Maire qui a suspendu son soutien au tracé par la rue Jean Jaurès à trois conditions : restitution du stationnement sur cet axe, maintien de la circulation automobile sur la rue Jean Jaurès, cession à l'euro symbolique des dents creuses de la rue Gallieni du Département à la Ville. Hormis ce dernier point, pour lequel le Département a cependant engagé avec la Ville des études d'aménagement des dents creuses, les maîtres d'ouvrage se sont engagés pour répondre aux exigences du Maire de Noisy-le-Sec.

Les maîtres d'ouvrage n'ont pas été associés à l'enquête téléphonique menée par la Ville et n'ont ainsi pas eu accès aux modalités de la question posée et aux résultats ; les maîtres d'ouvrage ne peuvent donc pas l'utiliser pour évaluer la part des Noiséens favorable au projet.

La concertation de 2008 avait ainsi permis de mettre en évidence les avantages et inconvénients de chaque tracé et de conclure au choix du tracé par la rue Jean Jaurès. Ces éléments sont rappelés dans le dossier d'enquête publique et développés à nouveau dans l'analyse thématique du présent mémoire au thème 2.2 « Choix du tracé – Noisy-le-Sec ».

Les éléments remis par le Maire en annexe de son courrier n'apportent pas d'élément nouveau susceptible de remettre en cause le choix du tracé validé à l'issue de la concertation et donc de reprendre des études sur un tracé « Ouest ».

L'étude de circulation menée par la Ville confirme la nécessité pour le bon fonctionnement du tramway d'exclure le trafic de transit de la rue Jean Jaurès ; c'est pour cette raison que le projet proposé par les maîtres d'ouvrage inclut la mise en double sens du boulevard Michelet afin de limiter l'usage de la rue Jean Jaurès à un usage local.

Les études des maîtres d'ouvrage exposées dans le dossier d'enquête publique et rappelées aux thèmes 3.1.1 et 3.1.2 permettent de montrer la capacité du boulevard Michelet à accueillir ce trafic supplémentaire. L'utilisation du jalonnement et de la régulation par feux tricolores (donnant priorité au tramway par rapport aux voitures à l'entrée du site banalisé) permettront de dissuader les automobilistes d'utiliser la rue Jean Jaurès pour les déplacements de transit.



L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E13000011/93

Enfin, l'analyse de la Ville s'inquiète de la présence de stationnement le long de la voie banalisée, qui nuirait à la bonne exploitation du tramway : cette configuration est déjà en place sur des projets en service en Ile-de-France et en France. Le site banalisé proposé n'est donc en aucun cas un obstacle à la bonne exploitation du tramway. La vitesse commerciale sera certes moindre qu'avec un site propre intégral, sur cette section ; les maîtres d'ouvrage ont bien intégré cet aspect dans leurs études.

Sur la question du stationnement, les études réalisées en 2013 par les maîtres d'ouvrage (rappelées au thème 3.2 « stationnement » du présent mémoire en réponse) montrent que le taux d'occupation des places de stationnement n'est jamais supérieur à 85%. Les maîtres d'ouvrage sont toutefois bien conscients de l'importance de la restitution du stationnement et sont tout à fait prêts, comme cela a été proposé de nombreuses fois au Maire de Noisy-le-Sec, à travailler à des actions supplémentaire de restitution ; comme cela a été indiqué par le STIF dans un courrier au Maire, une participation financière du projet T1 à un projet de stationnement de la Ville pourrait tout à fait être envisagée si toutes les places de la rue Jean Jaurès n'étaient pas restituées.

Une étude peut être poursuivie avec la Ville de Noisy-le-Sec sur des adaptations du plan de circulation qui ne remettraient pas en cause les principes énoncés (pas de trafic de transit sur la rue Jean Jaurès, boulevard Michelet à double sens, exploitation du tramway en toute sécurité).

Concernant ce point de la sécurité, il est utile de rappeler qu'un projet de tramway fait l'objet d'une très stricte analyse par des personnes totalement indépendantes des maîtres d'ouvrage ; sans leur accord, le début des travaux et la mise en service du tramway ne seront pas possibles.

Un Organisme Qualifié Agréé est ainsi en charge de l'évaluation des risques éventuels liés à l'ensemble des circulations (tramway, mais aussi véhicules, piétons, cycles, etc.). Le principe du site banalisé a déjà fait l'objet d'un avis positif de cet organisme. Sa présence dans toute la suite des études et des travaux garantit la prise en compte permanente de cette question de sécurité des circulations.

L'accessibilité aux immeubles pour les services de secours fait quant à elle l'objet d'une analyse très poussée par les services de l'Etat, qui s'appuient pour cela sur la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris. La réglementation sur les systèmes de transports guidés impose notamment que le niveau global de sécurité soit, avec la réalisation du projet, « au moins équivalent au niveau de sécurité existant ». Les maîtres d'ouvrage ont d'ores et déjà lancé, en amont des dossiers réglementaires de sécurité, un travail partenarial avec les services de l'Etat et la BSPP ; ce travail permettra d'éviter tout risque électrique (utilisation de la procédure de coupure d'urgence déjà utilisée sur d'autres tramways) ou gêne physique excessive que créerait la ligne aérienne de contact. Les conditions d'accès aux immeubles seront à terme moins contraignantes pour les services de secours qu'elles ne sont dans la configuration actuelle de la voie. Ces éléments sont rappelés au thème 3.1.1 « circulation accessibilité et sécurité rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec ».

Le paragraphe « contexte et chronologie des événements » dans le courrier du Maire présente l'historique des échanges entre les maîtres d'ouvrage et la Ville comme commençant en septembre 2012 par l'envoi d'éléments techniques relatifs à l'insertion du tramway. Cette présentation nécessite d'être complétée pour refléter de façon correcte les échanges entre la Ville et les maîtres d'ouvrage : ces derniers ont cherché, depuis l'élection municipale de fin 2010, à travailler en étroite concertation avec les élus et les services de la Ville. Cela s'est notamment traduit par l'ajustement du projet pour répondre à l'exigence du Maire d'une circulation automobile sur toute la rue Jean Jaurès et par des rencontres entre les maîtres d'ouvrages et le Maire en 2011. En janvier 2012, les maîtres d'ouvrage ont transmis au Maire les documents techniques présentant l'hypothèse

de double sens banalisé. Malgré leurs demandes, par courrier notamment, les maîtres d'ouvrage n'ont pas obtenu de réunion de présentation en présence du Maire. Une réunion avec les services de la Ville en mars 2012 a toutefois permis à celui-ci de préciser que l'insertion en double sens banalisé était le mode d'insertion rue Jean Jaurès le plus satisfaisant. Ces éléments sont rappelés au thème 9.2 « Modalité d'association du public et des Villes à la conception du projet ».

Les maîtres d'ouvrage précisent qu'ils ont toujours fourni l'ensemble des études qu'ils réalisent à la Ville comme en témoigne l'envoi du dossier d'avant projet provisoire aux services de la Ville ; ils réaffirment leur volonté de poursuivre cette démarche transparente dans la suite des études.

Concernant les dates et modalités de l'enquête, comme précisé au thème 9.1 « Informations et communication », les maîtres d'ouvrage ont souhaité, tant par la durée de l'enquête que par les modalités de participation et d'information, permettre la consultation la plus large lors de cette enquête publique.

#### **Avis de la commission d'enquête**

Cette enquête publique ne concerne que le tracé passant par la rue Jean Jaurès, retenu suite aux concertations antérieures. La Commission d'Enquête n'a pas à se prononcer sur les anciens tracés.  
En ce qui concerne la période estivale, se référer à l'avis formulé par la Commission au thème 9-1

.....

*Les observations 3 et 4 font l'objet d'une réponse commune de la part des maîtres d'ouvrage.*

#### *Observation n°3 : Groupe « Rouge et Verte la gauche ensemble » de Noisy-le-Sec*

Le contenu de cet avis a également été relayé par Alain TUBIANA et Patrick LASCOUX, membres d'EELV et conseiller municipal de Noisy-le-Sec pour le deuxième.

#### Extrait de l'avis exprimé :

**« Les organisations de gauche et écologiste de Noisy-le-Sec, EELV, PCF, et Parti de Gauche, soussignées, ont choisi de s'adresser à l'autorité chargée de l'organisation des transports en Ile-de-France que vous présidez pour réaffirmer :**

- 1. que le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Fontenay-sous-Bois dans les meilleurs délais doit être une priorité de la région en matière de transports collectifs ;**
- 2. que le tracé par la rue Jean Jaurès pour la traversée de Noisy-le-Sec, votée par le STIF le 13 décembre 2012 et soumis à l'enquête publique du 17 juin au 31 juillet 2013, a tout notre soutien, comme les élus de nos groupes politiques l'avaient déjà voté au Conseil municipal de juin 2009.**
- 3. que pour le franchissement du parcours contraint de la rue Jean Jaurès (rue de l'Union – place des Découvertes) les rames soient alimentées en énergie par batteries ou par le sol, ce qui règle les difficultés techniques (et esthétiques) inhérentes à l'accrochage des caténaires.**

4. **que les moyens les plus appropriés, notamment financiers, doivent être mobilisés pour rassurer les commerçants et leur rappeler que les éventuels manques à gagner sont compensés et qu'à terme, comme partout, le commerce en tirera avantage.**
5. **que la demande portée par l'actuelle majorité municipale de faire passer les voitures dans les 2 sens de circulation sur la plateforme du tramway entre les rues Marc Sangnier et Bouquet est, dans une rue très fréquentée par des enfants scolarisés et leurs familles, incompatible avec l'objectif de réduction des pollutions et des émissions de gaz à effet de serre.**
6. **En conséquence, que pour laisser davantage de place aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux poussettes et aux circulations douces, l'insertion du tramway rue Jean Jaurès doit être conforme aux orientations du nouveau Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. La réalisation d'aménagements connexes, ainsi qu'il était envisagé en 2009, devra rendre possible un report de l'essentiel de la circulation automobile et permettre d'éventuelles évolutions ultérieures.**

**Enfin, il est indispensable, comme cela avait été développé par le STIF en 2008 et adoubé par la concertation alors menée avec la population :**

- **que la rénovation du Pôle Gare soit partie intégrante du projet de prolongement ;**
- **que la mise en place d'un nouveau matériel roulant performant soit confirmée, ainsi que le plus haut niveau techniquement possible d'isolation phonique des voies ;**
- **que, ainsi là aussi que le STIF s'y était engagé, la réalisation du prolongement soit accompagnée d'un investissement régional dans la rénovation en profondeur du Centre-Ville : voiries, parking, aménagements urbains (Carnot, Découvertes, futur Conservatoire, autres). »**

**Observation n°4: Pascale LABBE, conseillère municipale et Gilles GARNIER, conseiller général et municipal à Noisy-le-Sec**

Extrait de l'avis exprimé :

**« Nous sommes pour le tracé du T1 par la rue Jean Jaurès, ce tracé est un tracé d'intérêt général. Il permettra aux noisiens de pouvoir se rendre de la gare à la mairie en passant par les structures publiques comme la médiathèque, le conservatoire, le théâtre, les écoles Gambetta, Carnot et Petit Prince, mais aussi dans une rue commerçante diverses avec ses supermarchés et son marché.**

**[...]**

**Mais nous demandons que ce parcours dans la rue Jean Jaurès soit fait dans certaines conditions :**

- **Que l'alimentation des rames soit en énergie par batteries ou par sol sans caténaires**
- **Qu'il n'y ait qu'une circulation de véhicules Gare-Mairie**
- **Que le trajet soit sécurisé pour les piétons surtout pour les enfants**
- **Que la mise en place d'un nouveau matériel roulant performant soit confirmée, ainsi que le plus haut niveau techniquement possible d'isolation phonique des voies**
- **Qu'il circule à petite vitesse (10 km/h)**
- **Que le STIF s'engage à la réalisation du prolongement par un accompagnement d'un investissement régional en rénovant en profondeur le centre de la ville : voirie, parking, aménagements urbains (Carnot, place des découvertes, toutes les rues autour de la rue Jean Jaurès)**
- **Que la circulation des voitures et des bus existants soit fait en cohérence sans suppression des bus actuels**

- **Que la réalisation d'aménagements connexes, ainsi qu'il était envisagé en 2009 devra rendre possible un report de l'essentiel de la circulation automobile et permettre d'éventuelles évolutions ultérieures**
  - **Que les moyens les plus appropriés, notamment financiers doivent être mobilisés pour rassurer les commerçants et leur rappeler que les éventuels manques à gagner sont compensés et qu'à terme comme partout, le commerce en tirera les avantages**
- [...]**  
**Nous souhaitons que ce tracé soit fait dans les meilleures conditions. Et nous demandons une vraie rénovation du Pôle Gare en cohérence avec le projet de prolongement.»**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrages n'ont pas de remarques en réponse aux points portant sur l'intérêt général du projet et la volonté d'une réalisation rapide, qui sont en accord avec la programmation générale du projet.

Concernant la question de l'alimentation alternative à la ligne aérienne de contact, les maîtres d'ouvrage indiquent que le Syndicat des Transports d'Île-de-France a demandé aux maîtres d'ouvrage de privilégier la ligne aérienne de contact comme mode d'alimentation. Les éléments qui conduisent le STIF à privilégier cette solution sont rappelés au thème 1.4 « Nouveau matériel roulant et mode d'alimentation ».

Les maîtres d'ouvrage sont tout à fait conscients de l'enjeu que constitue la préservation de l'activité commerciale durant la phase travaux ; ils se sont pour cela engagés à mettre en place une commission de règlement amiable visant à indemniser les baisses de chiffres d'affaires dues aux travaux pour permettre le maintien des commerces pendant cette phase ; ils envisagent des actions complémentaires en concertation avec les commerçants concernés et les chambres consulaires. Cette démarche est rappelée au thème 4.3 « maintien de l'activité en phase chantier ».

Le double sens banalisé est la solution proposée par les maîtres d'ouvrage pour répondre à la volonté de l'actuelle municipalité de conserver une circulation des véhicules sur la rue Jean Jaurès. Les maîtres d'ouvrage soulignent que le trafic sur la rue Jean Jaurès ne sera que local et donc faible en volume. L'aménagement proposé permettra l'ensemble des circulations (tramways, véhicules, piétons, cycles..) en sécurité sur la rue Jean Jaurès comme souligné dans le thème 3 « circulation et stationnement ». Comme cela est rappelé dans le thème 1.3 « restructuration des lignes de bus », les maîtres d'ouvrages ont bien vérifié la capacité des voies proches du projet à absorber les reports de trafic et la cohérence du réseau de bus une fois restructurée pour proposer une offre de service de qualité à tous les usagers.

La décision de rendre piétonne la rue Jean Jaurès, après la réalisation du projet, reviendrait au Maire de Noisy-le-Sec qui détient le pouvoir de police de circulation sur cette voie, comme expliqué au paragraphe 5.4.3 « Piétonisation de la rue Jean Jaurès » de l'analyse thématique du présent mémoire en réponse.

Concernant les projets connexes au tramway, les maîtres d'ouvrage rappellent ne pas être maîtres d'ouvrage du projet de réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec pour lequel le STIF est décideur. Comme rappelé au thème 5.4.2 « Opérations connexes », les maîtres d'ouvrage s'engagent en revanche à faciliter l'émergence des projets connexes à l'opération de tramway. Ils ont notamment pris, en lien avec le STIF, toutes les mesures conservatoires pour la réalisation du projet de pôle gare.

Ils rappellent également la mise en place d'un nouveau matériel roulant qui bénéficiera des dernières innovations techniques sur le T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay. Ce point et les bénéfices qui en ressortent sur

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

la question du bruit et des vibrations sont rappelés aux thèmes 1.4 « Nouveau matériel roulant et mode d'alimentation » et 5.3. « Bruit et vibrations ».

#### **Avis de la commission d'enquête**

Dont acte.

.....

**Les observations 5 et 6 font l'objet d'une réponse commune des maîtres d'ouvrage.**

***Observation n°5 : Elisabeth LEFEVRE, adjointe au maire de Noisy-le-Sec, en charge de la cohésion sociale, de la santé, du handicap et de la prévention***

Extrait de l'avis exprimé :

***« Non au tramway rue Jean Jaurès mais oui à la plaine ouest où le passage du tram permettra de desservir une zone où les jeunes font du sport, où les habitations à venir auront un transport à leur porte. Ceci permettra à l'ensemble des Noiséens d'avoir accès à un réseau de transport élargi tout en préservant un cœur de ville et ses commerces de proximité, donc un bien-être de vie. »***

***Observation n°6: Virginie GRAND, conseillère municipale à Noisy-le-Sec***

Extrait de l'avis exprimé :

***« Par la présente, nous souhaitons exprimer toute notre opposition au tracé de T1 proposé par le STIF, qui consisterait à passer par la rue JJ, défigurant ainsi la seule véritable artère commerçante de notre ville. Il est inacceptable qu'il ne soit pas tenu compte des éléments fournis par les différents rapports (sécurité, accès pompiers, déménagement, traversée des voies...). Le tracé proposé par la municipalité permettrait à la zone ouest d'être enfin desservie, ce qui en faciliterait l'accès pour tous ceux qui y travaillent et permettrait le développement de nouvelles activités. On pourrait y voir une nouvelle artère dynamique sur la commune. Nous ne sommes en aucun cas opposés au passage du T1 par Noisy mais nous souhaitons que la raison l'emporte et que la voix de tous ceux qui ne veulent que le mieux pour leur ville soit entendue [...] »***

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet soumis à l'enquête prévoit le passage du tramway par la rue Jean Jaurès. Ce tracé a été approuvé par le Conseil du STIF le 8 juillet 2009 suite à l'organisation d'une nouvelle concertation préalable en 2008 (faisant suite à celles de 2001 et 2005), réalisée sous l'égide d'un garant. Ce tracé a fait l'objet d'un vœu du Conseil municipal de la ville de Noisy-le-Sec du 18 juin 2009 favorable au tracé par la rue Jean Jaurès

Ce tracé a été choisi pour des critères tout d'abord de meilleures dessertes :

- Desserte fine du centre-ville et de sa population (12 000 habitants contre 9000 pour le tracé Ouest)
- Desserte de plus de 150 commerces et du marché
- Desserte des nombreux équipements du centre-ville (la médiathèque, le théâtre, la poste, la mairie, le conservatoire municipal, le centre d'art contemporain...)

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

- Connexion et intermodalité possible avec la gare RER E

Mais également pour d'autres critères liés notamment à l'aménagement de l'espace public :

- Une requalification des espaces publics traversés, aujourd'hui peu clairs et peu lisibles
- Un nombre de places de stationnement impactées moins important que sur les autres tracés
- Un coût moins élevé que les autres tracés (pas de travaux d'ouvrage d'art, ni d'acquisition foncière)

Cette thématique est par ailleurs détaillée dans le sous-thème « 2.2 Le choix du tracé - Noisy-le-Sec » du présent mémoire.

Concernant les interrogations quant à la sécurité et à l'accès pompier, il est utile de rappeler qu'un projet de tramway fait l'objet d'une très stricte analyse par des experts indépendants des maîtres d'ouvrage dont l'accord est indispensable au lancement des travaux et à la mise en service.

Un Organisme Qualifié Agréé est ainsi en charge de l'évaluation des risques éventuels liés à l'ensemble des circulations (tramway, mais aussi véhicules, piétons, cycles, etc). Le principe du site banalisé a déjà fait l'objet d'un avis positif de cet organisme. Sa présence dans toute la suite des études et des travaux garantit la prise en compte permanente de cette question de sécurité des circulations.

L'accessibilité aux immeubles pour les services de secours fait quant à elle l'objet d'une analyse très poussée par les services de l'Etat, qui s'appuient pour cela sur la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris (BSPP). La réglementation sur les systèmes de transports guidés impose notamment que le niveau global de sécurité soit, avec la réalisation du projet, « au moins équivalent au niveau de sécurité existant ».

Dans cette optique, les maîtres d'ouvrage ont d'ores et déjà lancé, en amont des dossiers réglementaires de sécurité, un travail partenarial avec les services de l'Etat et la BSPP ; ce travail permettra d'éviter tout risque électrique (utilisation de la procédure de coupure d'urgence déjà utilisée sur d'autres tramways) ou gêne physique excessive que créerait la ligne aérienne de contact.

Cette thématique est par ailleurs détaillée dans le sous-thème 3.1.1 « Circulation, accessibilité et sécurité Rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec » du présent mémoire en réponse.

#### **Avis de la commission d'enquête**

[Dont acte](#)

.....

**Observation n°7 : Conseil municipal de Noisy-le-Sec (délibération du 27 juin 2013)**

Extrait de l'avis exprimé :

**« Le prolongement du Tramway T1 jusqu'à la Gare de Noisy-le-Sec avait déjà soulevé de nombreuses critiques et réserves dont nous pouvons aujourd'hui concrètement mesurer l'ampleur et la réalité : diminution drastique de l'offre commerciale de l'avenue Gallieni, complexification des circulations sur le Pont de Bondy, interopérabilité complexe entre les différents modes de transports, notamment**

***au Pont de Bondy et à la Gare de Noisy-le-Sec participant à des modes d'utilisation néfastes et dangereux des espaces publics***

***[...]***

***La ville a donc depuis la fin d'année 2010 travaillé et échangé avec les services du Département et du STIF – dans un esprit résolument constructif – afin que ce dernier puisse apporter les précisions techniques nécessaires à une meilleure compréhension du dossier et ce, dans le but d'évaluer les réels impacts pour le territoire communal.***

***La Municipalité, attachée – seule ? – au principe du partenariat, a appris avec stupeur qu'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique avait été déposé en juillet 2012 sans aucun accord de la Ville sur les principes d'aménagement et avant même d'avoir reçu un dossier technique finalisé. De la même manière, le schéma de principe a été validé en décembre 2012 par le conseil d'administration du STIF alors que ce dernier avait connaissance de la position de la Ville sur ce dossier.***

***[...]***

***Ce projet de transport en commun ne participe pas significativement aux objectifs de dynamisation urbaine et d'élargissement de la qualité de l'offre de transport sur le territoire. Pour toutes les raisons exposées dans la présente notice, le Conseil Municipal est donc invité à formuler à l'encontre de ce projet un avis défavorable, ferme et définitif, et à exprimer expressément son opposition au prolongement du tramway T1 par la rue Jean Jaurès***

***[...]***

***La perte de 37 places sur le secteur Anatole France et 18 places sur l'Avenue Gallieni n'est évidemment pas concevable et les possibilités de substitution ne sont pas développées.***

***[...]***

***Les études sont encore en cours pour vérifier si les façades en secteurs restreints (entre 14 et 15 mètres) peuvent être rendues accessibles avec le maintien de la LAC. Ce point précis a fait l'objet de demandes répétées de la part de la Ville mais reste sans réponse depuis quelques années déjà.***

***La question du fonctionnement des circulations générales n'est que peu évoquée. Et pour cause, aucune étude prospective de circulation, pourtant indispensable à tout aménagement urbain lié à un transport collectif en site propre (TCSP) n'a été réalisée.***

***[...]***

***Les impacts du projet sur la place Jeanne d'Arc seraient par exemple particulièrement importants et tendus. La mise en double sens de la rue Jean Jaurès et du boulevard Michelet, l'impossibilité de traverser la rue Jean Jaurès entre la rue Marc Sangnier et la rue Bouquet du fait de la création d'un séparateur, entraîneraient un report de circulation inévitable sur les rues Vaillant-Couturier et Brément, intensifiant par la même la fréquentation de la Place Jeanne d'Arc et de la Place Charles de Gaulle.***

***Dans le cadre de la restructuration du réseau de bus envisagé par le STIF, la création du bus 245 vers Bobigny Raymond Queneau et la création du terminus du bus 147 à la gare n'ont pas été intégrées. Aucun réaménagement ne figure sur les plans et la possibilité d'ouvrir la rue de la Gare – qui vient d'être rénovée par la SNCF – semble difficile sans restructuration complète du Pôle Gare.***

***L'insertion du Tramway rue Jean Jaurès impacterait un grand nombre de commerces de la Gare à la Place Jeanne d'Arc. Cette alternative mènerait à la destruction du commerce de proximité noiséen en supprimant terrasses et étals. De plus, la fréquence de passage du tramway entraînerait l'impossibilité pour les commerçants du marché de la Place des Découvertes d'accéder à la Place.***

***[...]***

***La pertinence même du site partagé, solution combattue, sauf rarissimes exceptions, par l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports, STIF inclus, peut être fortement contestée. Elle n'est***

***retenue sur pratiquement aucun réseau de tramway, ou même de Bus à Haut Niveau de Service (voir par exemple les déclarations du Président du GART, Monsieur Roland RIES, Maire de Strasbourg), pour des motifs tant de sécurité que d'efficacité et de qualité de service.***

***Le site partagé entraîne, en dehors même des cas d'accidents et d'incidents, une baisse substantielle de la vitesse d'exploitation (très inférieure à 10 km/h) sur les tronçons concernés, donc in fine sur l'ensemble du service, y compris à Romainville et Montreuil.***

***Conformément à la position exprimée par la Municipalité depuis plusieurs mois, le futur passage du tramway T1 par l'Ouest noiséen permettra, sans préjudice au reste du projet, de conforter et d'impulser le projet urbain porté par la Municipalité noiséenne pour une faisabilité technique et financière sans doute peu éloignée de celle issue du trajet actuellement à l'étude.***

***[...]***

***En conséquence, le Conseil Municipal est donc invité :***

***- A exprimer son opposition ferme et définitive au prolongement du tramway T1 par le Centre-Ville et en particulier la Rue Jean Jaurès***

***- A émettre en conséquence à l'encontre du projet soumis à enquête publique un avis défavorable sans réserve et à demander à Monsieur le Maire ou à son représentant de remettre cette délibération à la Commission d'Enquête du prolongement du Tramway T1***

***- A demander formellement et solennellement au STIF d'étudier les modalités de prolongement du Tramway T1 par l'Ouest noiséen, soit par la Rue du Parc et la Rue Anatole France***

***- A demander à Monsieur le Maire de défendre cette position ainsi que les intérêts de la Ville de Noisy-le-Sec par tout moyen et auprès de tous les interlocuteurs concernés***

***[...]***

***Article 1 :***

***Le Conseil Municipal, dans la continuité de la position exprimée par Monsieur le Maire et l'ensemble de la Municipalité, exprime son opposition ferme et définitive au prolongement du tramway T1 par le centre-ville noiséen, et plus particulièrement par la Rue Jean Jaurès, tel qu'il apparaît dans le schéma de principe adopté par le STIF le 13 décembre 2012. »***

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrages souhaitent tout d'abord revenir sur le précédent prolongement à Noisy-le-Sec et de son impact sur le secteur du Petit Noisy ; il convient en effet de souligner que le prolongement à la gare de Noisy-le-Sec a répondu à une forte demande de déplacements, comme en atteste son actuelle fréquentation, et que l'impact négatif sur l'activité commerçante doit être nuancé. Ce point est l'objet du paragraphe de la première partie du thème 4.1. « Effet des projets de tramway sur le commerce (retour d'expérience rue Gallieni) ».

Pour l'insertion du tramway dans la rue Jean Jaurès, les maîtres d'ouvrages se sont attachés à trouver des solutions d'aménagements en concertation avec la Ville (élus et services). C'est cette recherche de co-construction qui a conduit les maîtres d'ouvrage à proposer le maintien de la circulation automobile sur la rue Jean Jaurès, en réponse à une demande explicite du Maire. Les maîtres d'ouvrage ne peuvent que regretter le refus du Maire de les rencontrer après qu'ils ont mis au point une solution (le double sens banalisé) permettant de répondre à toutes ses exigences. La réalité de ces échanges est décrite au thème 9.2 « Modalité d'association du public et des villes à la conception du projet ».

Les maîtres d'ouvrages rappellent les arguments favorables au projet de tramway par le tracé Jean Jaurès tel qu'il est proposé et validé à l'unanimité par le conseil du STIF du 13 décembre 2012 : gain de temps, de régularité, de capacité, de liaison directe entre le centre de Noisy-le-Sec et la ligne 11 et Romainville



qu'apporte le tramway, requalification de l'espace public que peut permettre ce projet pour le centre ville de Noisy-le-Sec. Ces éléments sont clairement exposés et démontrés dans le dossier d'enquête publique et répondent à des objectifs de dynamisation urbaine et d'amélioration de l'offre de transport sur le territoire.

Les maîtres d'ouvrage rappellent également avoir réalisé et présenté dans le dossier d'enquête publique l'ensemble des études nécessaires à ce stade du projet :

- des études de circulation, prospectives et précises ont bien été menées par les maîtres d'ouvrage et ont alimenté l'étude d'impact du projet ; cela est rappelé aux thèmes 3.1.1 et 3.1.2 de l'analyse thématique du présent mémoire en réponse. Elles ont notamment permis d'évaluer les reports de circulation sur des axes comme le boulevard Michelet et les rues Vaillant-Couturier et Brément, leur impact sur le bruit et la qualité de l'air et de vérifier la capacité de ces axes à absorber ce surplus de trafic. Ces études ont également porté sur la demande en stationnement.
- L'étude de restructuration bus a bien été menée, en lien direct avec le projet d'infrastructure, comme cela est rappelé au thème 1.3 « Restructuration des lignes de bus ».
- Les questions liées à l'activité commerciale, au maintien du marché, à la concertation avec les commerçants et aux mesures visant à limiter l'impact des travaux sur l'activité commerciale ont bien été prévues par les maîtres d'ouvrage comme rappelé au thème 4 : « Impacts sur les commerces ».
- Les aspects liés à la sécurité (que ce soit au niveau des usagers ou pour l'accès des services de secours) sont également bien pris en compte et les études menées, parfois en anticipation de ce que la réglementation exige, comme rappelé au thème 3.1.1 « Circulation, accessibilité et sécurité Rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec »

Il est également rappelé que les maîtres d'ouvrage, en l'absence d'accord du Maire pour les recevoir, ont recueilli l'avis favorable des services de la Ville de Noisy-le-Sec pour l'insertion d'un double sens banalisé sur la rue Jean Jaurès (comme rappelé au thème 9.2.1 « Modalité d'insertion rue Jean Jaurès »). Ce choix d'insertion est tout à fait cohérent avec l'objectif de maintenir les différentes circulations tout en permettant une bonne exploitation du tramway.

Enfin les maîtres d'ouvrage estiment que le conseil municipal de Noisy-le-Sec n'apporte pas d'élément nouveau susceptible de remettre en cause le choix du tracé validé à l'issue de la concertation comme cela est rappelé au thème 2.2 « Choix du tracé, Noisy-le-Sec ».

Les maîtres d'ouvrages réaffirment leur volonté de travailler en concertation et en toute transparence avec la Ville (élus et services) sur ce projet.

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

La Commission rappelle les réponses faites aux observations n°1 et 2.

.....

**Observation n°8 : Olivier Deleu, conseiller municipal de Noisy-le-Sec**

Extrait de l'avis exprimé :

*« Le projet de tramway T1 tel qu'il est proposé à l'enquête publique, ne peut qu'interpeller tous les adeptes sincères de la mobilité urbaine durable, multimodale et pacifiée. Ce dossier d'enquête publique est d'abord exceptionnellement riche d'erreurs et d'approximations, à un point tel qu'on s'interroge tant sur la valeur même du dossier que sur les objectifs réels des maîtres d'ouvrage. Ainsi, confondu dans le dossier piste cyclable protégée et itinéraire cyclable balisé, dont la dangerosité en milieu urbain est reconnue.*

*De même sur la question du stationnement : comment des techniciens supposés sérieux et compétents peuvent-ils prétendre que les camionnettes des commerçants du marché utiliseront le parking des Découvertes les jours de marché alors même que la hauteur sous plafond de cet équipement ne le permet en aucun cas ? Ou que des places de stationnement existeront sur le terrain d'assiette du futur Conservatoire de musique, dont les travaux commencent incessamment ? Autre étonnement : aucun des acteurs économiques n'a été rencontré dans la constitution du dossier d'enquête publique (garage Peugeot, entreprise de serrurerie...), pas davantage que les bailleurs sociaux (Noisy habitat, mais aussi l'ODHLM) et les amicales de locataires. Ni encore les propriétaires de parkings souterrains, notamment rue Jean Jaurès.*

*D'où une première question essentielle : l'objectif des maîtres d'ouvrage est-il de passer coûte que coûte par la rue Jean Jaurès, quitte à mettre à plus tard les nombreuses difficultés non traitées, ou de réaliser un projet d'aménagement et de mobilité à haute valeur ajoutée ? Réaliser la ville de demain, ou s'accommoder tant bien que mal de celle d'aujourd'hui ?*

*[...]*

*Il est incroyable de constater à cet égard que la dépense publique générée par ce projet serait quatre fois plus grande au kilomètre parcouru à Montreuil qu'à Noisy-le-Sec. Est-il satisfaisant et acceptable que dans le département de Seine-Saint-Denis où les inégalités de toutes natures prévalent, ce projet crée de nouvelles inégalités territoriales ? Est-il acceptable que le projet de T1 soit un puissant outil d'aménagement à Montreuil, et même à Fontenay-sous-Bois, et pas à Noisy ? Qu'il ne passe ni en centre-ville, ni à proximité des principaux équipements publics dans ces villes, où l'enjeu est l'aménagement de nouveaux quartiers, la construction de nouveaux logements, le respect du Grenelle de l'Environnement, et que les maîtres d'ouvrage, au mépris de toute réalité affirment que la desserte du centre-ville et des principaux équipements publics soit au contraire indispensable à Noisy ? Où le T1 ne générera pas de construction de logements, ni d'équipements publics ! Aménager la ville avec un projet de TCSP suppose en tout lieu, le respect de plusieurs règles qui sont bafouées et niées par le projet présenté à l'enquête publique : la place des piétons et la progression des circulations douces doit être améliorée. Dans le milieu contraint de la rue Jean Jaurès et du début de la rue Anatole France le projet entraîne au contraire une forte réduction de la longueur des trottoirs, surtout avec le barriérage indispensable en bordure du projet de TCSP.*

*[...]*

*Le T1 risque d'être beaucoup moins régulier et performant que les bus actuels. Un comble ! Je termine par un dernier considérant : au moment de la concertation préalable de 2008-2010, il n'a jamais été question de plateforme partagée. Cela n'a jamais été évoqué par le STIF, jamais débattu dans les ateliers urbains. Aujourd'hui l'enquête publique porte à la fois sur le tracé et sur le parti pris de fonctionnement et de circulation du T1. C'est très peu démocratique ! Je suis pour le prolongement du T1, outil d'aménagement urbain « grenellien » et contre le passage par la rue Jean Jaurès. »*

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les éléments rassemblés au thème « 3.3.1 Itinéraires cyclables » permettent de rappeler qu'une solution a été trouvée pour intégrer des itinéraires cyclables dans l'aménagement urbain tout le long du linéaire du tramway.

Concernant le stationnement, la maîtrise d'ouvrage tient à rappeler, que le projet (autant sur la commune de Noisy-le-Sec que sur le territoire des autres communes) s'inscrit dans les grandes orientations du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France.

Une attention particulière a été portée à la rue Jean Jaurès, à Noisy-le-Sec, dans laquelle les maîtres d'ouvrage ont conscience de l'importance de la restitution du stationnement existant. C'est pourquoi, les maîtres d'ouvrage ont mandaté un bureau d'étude spécialisé en urbanisme commercial afin de travailler précisément différentes problématiques, notamment celle des besoins de stationnement pour le linéaire commerciale et les livraisons. Si le nombre et le dimensionnement exact des espaces de livraison sont encore aujourd'hui en cours de définition, les maîtres d'ouvrage se sont d'ores et déjà engagés à restituer, à minima l'équivalent des espaces de livraisons existants. De même, les maîtres d'ouvrage se sont engagés au maintien de l'accès au marché.

Cette question est détaillée au sein de la « Thématique 3 : Circulation et stationnement » dans un sous-thème « 3-2 Stationnement ». Par ailleurs, le stationnement en lien avec l'activité commerçante (livraisons des commerces, accès au marché) est détaillé dans la « Thématique 4 : Impact sur le commerce », dans un sous-thème 4-2 « Effets du projet dans sa configuration définitive » du présent mémoire.

Par ailleurs, les différents acteurs économiques mentionnés ont été invité à s'exprimer durant les différentes phases de concertation préalable. En effet, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, une concertation préalable a été organisée de mars à septembre 2001 pour recueillir l'avis des populations des cinq communes concernées par le tracé initial : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois. Un complément de concertation a eu lieu entre septembre et octobre 2005 sur la commune de Noisy-le-Sec concernant les différents tracés envisagés. Enfin, en 2008, une nouvelle phase de concertation s'est tenue entre novembre et décembre 2008, sous l'égide d'un garant.

Ces différentes phases de concertation ont permis de présenter au public le projet et ses variantes, ainsi que de recueillir leur avis. A ce titre, les différents acteurs économiques mentionnés ont eu l'occasion de donner leur avis avant la constitution du dossier d'enquête.

Ensuite, concernant le choix du tracé par la rue Jean Jaurès, les maîtres d'ouvrage réaffirment que ce choix a été approuvé par le Conseil d'administration du STIF le 8 juillet 2009, et qui a fait l'objet d'un vœu favorable du Conseil municipal de Noisy-le-Sec le 18 juin 2009. Depuis 2009, les maîtres d'ouvrage ont rencontré à de nombreuses reprises les élus et les services des villes concernées pour travailler à une bonne intégration du tramway sur leurs communes.

Le tracé par la rue Jean Jaurès a été choisi pour des critères tout d'abord de meilleures dessertes :

- Desserte fine du centre-ville et de sa population (12 000 habitants contre 9000 pour le tracé Ouest)
- Desserte de plus de 150 commerces et du marché
- Desserte des nombreux équipements du centre-ville (la médiathèque, le théâtre, la poste, la mairie, le conservatoire municipal, le centre d'art contemporain...)
- Connexion et intermodalité possible avec la gare RER E

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E13000011/93

Mais également pour d'autres critères liés notamment à l'aménagement de l'espace public :

- Une requalification des espaces publics traversés, aujourd'hui peu clairs et peu lisibles
- Un nombre de place de stationnement impacté moins important que sur les autres tracés
- Un coût moins élevé que les autres tracés (pas de travaux d'ouvrage d'art, ni d'acquisitions foncières)

Cette thématique est abordée avec plus de détails au sein de la « Thématique 2 : Choix du tracé » dans un sous-thème « 2-2 Noisy-le-Sec » du présent mémoire. La thématique 7 « coûts et financements » explicite les différents coûts du projet de tramway T1.

Enfin, concernant la plateforme partagée, les maîtres d'ouvrage rappellent que cette modalité d'aménagement a bien été présentée au public. En effet, le dossier de la concertation de 2008 présente deux variantes d'aménagements possibles sur la Rue Jean Jaurès : mixité tramway et véhicules, ou piétonisation partielle.

#### **Avis de la commission d'enquête**

Dont acte.

.....

**Observation n°9 et 10: Jean Paul LEFEBVRE, conseiller municipal de Noisy-le-Sec et conseiller communautaire Est Ensemble**

Extrait de l'avis exprimé :

**« Le projet du T1 est un projet d'intérêt général essentiel pour le maillage des réseaux de transport en commun de l'est parisien. Notamment pour Noisy-le-Sec, il permettra de relier le centre-ville à la place Carnot et au métro L. 11. Pour Romainville et Montreuil, il permettra de désenclaver de nombreux quartiers mal desservis. Ce projet répond aux besoins futurs de la population et aux exigences écologiques et de transition énergétique.**

**Toutefois, en raison de la nécessité de desservir le centre-ville de Noisy-le-Sec, là où la population est la plus nombreuse, le T1 doit nécessairement emprunter le trajet de la rue Jean Jaurès. Mais en raison de l'étroitesse de cette rue entre la rue Marc Sangnier et la rue Bosquet, les aménagements suivants doivent être apportés au projet :**

- **utilisation de l'emprise actuelle de la voie bus pour une voie unique au tram en double sens alternatif**
- **la fréquence prévue, compte tenue de la fréquence actuelle, peut supporter un alternat sur 400 m**
- **cette solution est préconisée par de nombreux Noiséens et des élus depuis 2009 afin de concilier le passage du T1 rue Jean Jaurès sans occasionner de désagréments majeurs**
- **la circulation automobile doit être maintenue comme aujourd'hui en sens unique**
- **afin de limiter la gêne des riverains et la suppression de place de stationnement, une alimentation électrique par le sol (APS) ou par batteries embarquées doit être prévue sur le matériel roulant. Cela permet de supprimer les LAC**
- **la circulation perpendiculaire : bd Gambetta/av. G. Clémenceau, rue H. Barbusse doit être maintenue comme aujourd'hui car elle est essentielle pour les Noiséens et la vie des commerces du centre-ville**
- **le stationnement doit être maintenu en nombre de places à l'identique »**

- « - **Projet nécessaire pour un maillage dans l'est parisien**
- **Utile pour Noisy**
- **Pas d'autres possibilités pour le tracé**
- **Il est vrai problème sur 500 mètres dans la rue Jean Jaurès**
- **Inquiétudes sur les places de stationnement suite à la suppression de la place du 19 mars**
- **Croisement difficile dans la rue Jean Jaurès exemple rue Henri Barbusse**
- **Proposition sur ces 500 mètres : T1 en voie unique sur l'actuelle zone bus, pas de LAC, cela permet une fréquence de 6 minutes »**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La solution consistant à réduire l'impact au sol du tramway en limitant son emprise par la construction d'une voie unique utilisée en alternat, a été étudiée par les maîtres d'ouvrage non seulement en considérant son influence sur les conditions d'exploitation de la ligne mais aussi sur sa faisabilité en matière d'insertion urbaine.

Ce travail s'est appuyé sur une analyse comparative des sites déjà équipés de ce type d'infrastructure.

Concernant les conditions d'exploitation du tramway dans l'hypothèse d'une voie unique sur 500 mètres, les maîtres d'ouvrage ont cherché une configuration permettant à la ligne de ne pas voir sa régularité diminuée. Ils ont également analysé la capacité de la ligne à être exploitée en cas d'incident. Ces deux objectifs nécessaires à une offre de qualité aux Noiséens et à l'ensemble des voyageurs de la ligne, ont mené les maîtres d'ouvrage à ne pas privilégier une voie unique.

La construction d'une telle infrastructure ne peut pas se développer sans incidence sur la circulation et le stationnement. Les maîtres d'ouvrage ont vérifié que les conséquences de reports de circulation notamment sur le boulevard Michelet sont compatibles avec le gabarit des voies existantes. Ils s'engagent, par ailleurs, à restituer l'équivalent des places nécessaires à la vie commerçante et sociale du centre ville.

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

Dont acte.

.....

- **A Montreuil-sous-Bois**

**Les observations 11, 12 et 13 font l'objet d'une réponse commune des maîtres d'ouvrage.**

***Observation n°11 : Jean-Pierre BRARD, député-maire honoraire de Montreuil***

Extrait de l'avis exprimé :

***« Comme tous les Montreuillois, je soutiens à fond le projet de prolongement du tram T1. [...] Pour éviter un nouveau retard, qui pourrait être très important, il faut étudier d'urgence un tracé ayant l'accord de tous. C'est parfaitement possible avec de la bonne volonté. [...] »***

*Un autre point d'inquiétude des Montreuillois est l'implantation des ateliers à l'entrée des murs à pêches sur un socle remblayé pour rattraper la pente en haut de la rue de Rosny. Avoir les ateliers hauts de 12 mètres marquerait fortement le paysage qui fait pourtant l'objet d'une protection. Il y a là aussi un risque très sérieux de recours pour non-respect de l'arrêté de classement de site. C'est un risque que nous n'avons pas le droit de prendre.*

*Il est possible de trouver un meilleur emplacement dans le délai nécessaire à la mise au point du tracé alternatif à Noisy-le-Sec, par exemple sur les terrains occupés aujourd'hui par l'échangeur autoroutier A3-A186. Les raisons invoquées par le dossier d'enquête pour renoncer à cet emplacement ne sont pas du tout convaincantes.*

*Enfin personne ne comprend la décision du Conseil général de supprimer les voies latérales qui bordaient le tram entre Mozinor et le boulevard Théophile Sueur. Ces voies figuraient au dossier soumis au débat public en 2008. [...] »*

*« il est important que ce prolongement du tram qui est attendu depuis de nombreuses années mais dont les conditions actuelles préoccupent beaucoup nos concitoyens soit l'objet d'un vrai débat. L'enquête publique pourrait en être un moment privilégiée. Tel n'est pas le cas aujourd'hui. Cela tient d'une part à la période estivale qui n'est jamais très favorable à ce genre d'exercice. D'autre part, cet aspect est très nettement aggravé parce que les populations qui travaillent et qui habitent les quartiers concernés ont été mises dans la totale impossibilité de rencontrer la commission d'enquête. En effet, les jours et les horaires prévus sont totalement incompatibles avec les temps de travail habituels des salariés. [...] »*

*Enfin, je tiens à informer M. le commissaire enquêteur qu'à ma demande, avec M. Rivoire, maire de Noisy-le-Sec, nous avons été reçus par M. le préfet Lambert pour examiner la situation de la traversée de Noisy-le-Sec par le tramway. [...] Au cours de l'entretien évoqué qui a eu lieu le 28 mai, le maire de Noisy-le-Sec a mis sur la table une nouvelle proposition très positive de compromis qui serait bénéfique non seulement pour Noisy-le-Sec mais aussi pour Bobigny et enfin garantirait l'arrivée du tram à Montreuil. S'il y a de la bonne volonté et une vraie qualité d'écoute, nous tenons la bonne solution qui par ailleurs est moins chère que la proposition soumise à l'enquête ou que la proposition antérieure de la ville de Noisy-le-Sec. [...] »*

**Observation n°12 : Conseillers généraux et régionaux PCF de Montreuil (Bélaïde BEDDREDINE, Jean-Charles NEGRE, Patrice BESSAC, Djeneba KEITA**

Extrait de l'avis exprimé :

*« Le prolongement du tramway est un projet attendu depuis de longues années par les habitants des villes concernées et notamment par les Montreuillois-es. Au sein de collectivités, nous nous sommes chacun prononcés pour ce projet et nous souhaitons qu'il voie le jour au plus tôt.*

*[...] sur la commune de Montreuil, le projet soumis aujourd'hui à enquête publique diffère du projet présenté en 2008 sur un point : la suppression de la circulation automobile dans le secteur des Murs à Pêches, entre la rue de Rosny et le boulevard Théophile Sueur. Cette modification du projet initial a été amenée sans que la population ou les élus n'aient été consultés, et elle ne sera pas sans conséquences pour une grande partie des montreuillois.*

*[...]*

***La piétonisation du secteur des Murs à Pêches favorisera un accroissement des embouteillages dans les rue des Rosny, Pierre de Montreuil et Aristide Briand déjà encombrés, et par conséquent, des retards pour les bus. La circulation entre le Haut et le Bas Montreuil, aujourd'hui facilitée grâce à cet itinéraire, sera forcément compliquée.***

***[...]***

***Les montreuillois-es déjà mal desservis par les transports en communs, en souffriront encore davantage et subiront des temps de transports allongés. Lorsqu'ils ont eu connaissance de ce projet, les représentants des Conseils de quartiers concernés se sont fortement mobilisés et ont engagé une pétition contre la suppression de la circulation automobile sur ce secteur. Plus de 4000 montreuillois ont aujourd'hui signé cette pétition.***

***[...]***

***Aussi, sans que le projet de prolongement du T1 ne prenne de retard dans sa réalisation, nous souhaitons que les aménagements autour du tramway le long de l'actuelle A186 puissent être revus. Les voitures doivent pouvoir circuler aux côtés du tramway, des vélos et des piétons tout le long la nouvelle avenue paysagère dans des conditions fortement réglementées, notamment en ce qui concerne la vitesse maximale autorisée. Cela permettra d'éviter l'engorgement des voies adjacentes et ses conséquences pour l'ensemble des riverains et usagers.***

***Nous demandons donc que les maîtres d'ouvrage reviennent, sur cette partie projet, à la version initialement proposée à la concertation des habitants en 2008 et abandonnent la piétonisation du secteur des Murs à Pêches »***

***Observation n°13 : Mouna VIPREY, Elue RSM à Montreuil, Vice-présidente à Est-Ensemble***

Extrait de l'avis exprimé :

***« Les Montreuillois attendent le tramway depuis de nombreuses années. Il constituera un nouveau mode de déplacement qui facilitera la vie d'un certain nombre de nos concitoyens.***

***De très nombreux habitants du haut Montreuil et du centre-ville se sont pourtant mobilisés concernant un point particulier du projet : la fermeture de l'autoroute A186 dans les Murs à Pêches, entre les Ruffins et Mozinor. Cette opposition n'est pas une opposition au passage du tramway, c'est une opposition à une déviation qui accompagne le tracé du tram et elle ne doit hypothéquer nullement la réalisation de ce tramway.***

***Les habitants méritent d'être écoutés sur ce point précis, rien ne s'oppose en effet à ce que des voies de circulation automobile cohabitent avec le tracé du tramway dans les Murs à Pêches.***

***Arrêtons d'opposer autonomistes et transports lourds, les deux peuvent cohabiter, pour se compléter (tout comme d'autres modes de déplacement) il en va de l'intérêt et de la vie quotidienne de milliers de nos concitoyens »***

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Sur la suppression de la circulation automobile dans les Murs à pêches

Suite à la proposition de fermer l'accès aux voitures et aux deux-roues motorisés au secteur des Murs à pêches (entre la rue de Rosny (RD 37) et la rue Pierre de Montreuil) lors d'une commission extra-municipale à Montreuil réunissant les élus, des experts, des associations riveraines, la ville de Montreuil-sous-Bois a

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

demandé aux maîtres d'ouvrage de vérifier la faisabilité de la réservation à la circulation douce de la traversée des Murs à pêche.

Il ressort ainsi de cette étude que :

- les flux en provenance de Fontenay sous Bois et de Rosny-sous-Bois traversant Montreuil-sous-Bois seront moindres du fait de la transformation de l'A186 en avenue paysagère (itinéraire qui sera donc beaucoup moins attractif),
- le trafic dans le secteur des Ruffins devrait rester constant avec la mise en service du projet T1.
- les temps de parcours en voiture, selon les scénarii de reports seraient augmentés de 3 à 8 minutes.

Le report de trafic induit par la fermeture à la circulation du secteur des Murs à pêches n'est donc pas significatif (+ 100 équivalent véhicules / heure en 2020 avec l'ensemble des projets urbains construits). Ce point est développé dans la thématique 3.1 « circulation automobile».

Ces résultats confirmant la faisabilité de l'interruption de la circulation dans les Murs à pêches, les maîtres d'ouvrage ont inclus cet élément de programme au projet présenté en enquête publique.

L'ensemble de ces études a été présenté au public lors de réunions organisées par la commune de Montreuil-sous-Bois et par des conseils de quartier. Des rencontres-débat sur le marché des Ruffins, devant les écoles, aux arrêts de bus ont été organisés dès 2011 et en 2012. Enfin, une réunion publique s'est tenue le 5 octobre 2012 à propos de la circulation dans les hauts-de-Montreuil. La population a donc été largement informée de la coupure de la circulation dans les Murs à pêches.

Les maîtres d'ouvrage précisent que des mesures seront prises dans le cadre du projet pour garder une emprise nécessaire au sud de la plate-forme du tramway afin de maintenir la possibilité de modifier ultérieurement l'aménagement pour rétablir la circulation automobile sur ce linéaire. Il est précisé que cette décision de réouverture à la circulation dépendrait entièrement du Maire de Montreuil-sous-Bois, détenteur du pouvoir de police de circulation, et non des maîtres d'ouvrage.

#### Sur les possibilités d'expression lors de l'enquête publique

L'enquête publique a été organisée de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population. La réponse apportée sur les possibilités d'expression pendant l'enquête publique est traitée dans la thématique 9.1 « Informations et communication (période EP, concertation...) » du présent mémoire en réponse.

Toutefois, les maîtres d'ouvrage précisent que, afin de permettre à tous les habitants de s'exprimer sur le projet et pour tenir compte de la période estivale, la durée minimum de 30 jours de l'enquête a été allongée de 15 jours. Une large information du public a été réalisée en amont de l'enquête sur les modalités de l'enquête publique (l'avis de publicité de l'enquête a été publié dans la presse, sur 150 points d'affichage sur site ainsi qu'en mairie et dans les panneaux d'affichage communaux disponibles). Des documents ont été diffusés dans les boîtes aux lettres des riverains concernés (plus de 150.000 documents), des affiches ont été mises en place, notamment dans les réseaux bus du territoire et un site internet a été ouvert <http://www.t1bobigny-valdefontenay.fr/> (ainsi qu'une adresse courriel ([t1vdf@cg93.fr](mailto:t1vdf@cg93.fr)) et une page Facebook).

Enfin, afin de permettre aux personnes ne pouvant se rendre dans les lieux d'enquête (par exemple car travaillant lors des horaires de consultation du dossier) de pouvoir s'exprimer, le dossier était consultable sur ce site Internet du projet. Des observations pouvaient également être envoyées par correspondance au président de la Commission d'Enquête. Par ailleurs, le dossier d'enquête publique était communicable à toute personne qui en aurait fait la demande auprès de la préfecture de Seine-Saint-Denis.



L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E13000011/93

La très large participation (plus de 1000 avis recensés) montre bien que la période estivale n'a pas été une contrainte à l'expression citoyenne.

En conséquence, les maîtres d'ouvrage considèrent que le nécessaire a été mis en place afin de permettre à l'ensemble des citoyens ne pouvant se rendre sur les lieux d'enquête, de s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique.

#### **Avis de la commission d'enquête**

La Commission d'Enquête dans son avis final recommande d'offrir la possibilité de maintenir la circulation le long du SMR, si la municipalité le décide.

En ce qui concerne la période estivale, se référer à l'avis formulé par la Commission au thème 9-1.

.....

#### **Observation n°14: Joslène Reekers Conseillère municipale déléguée à l'environnement et la nature en ville à Montreuil**

##### Extrait de l'avis exprimé :

**« L'ouverture de l'autoroute A186 en 1974 coupe le site des Murs à Pêches en deux. Aujourd'hui, la construction du tramway donne une opportunité de remédier à la fracture.**

**L'idée d'empêcher les voitures de traverser le site va dans ce sens. Cela donnera une circulation apaisée avec plus de place pour les piétons et les vélos dans un site qui trouvera d'autres missions qu'un simple lieu de passage pour 4 roues avec de nouveaux équipements publics et des parcelles remises en culture. Le tramway est une chance pour le territoire.**

**La diminution générale des trajets effectués en automobile en Ile-de-France ces dernières années nous montre que la voiture trouvera graduellement sa juste place dans les moyens de locomotion, sans être omniprésente tout le temps et partout, surtout pour les courtes distances. En tout cas je l'espère vivement. Le projet d'aménagement des voies sur berge de notre voisine Paris montre qu'un partage est possible.**

**C'est donc dans ce sens que j'appuie entièrement une circulation douce avec seulement le passage du tramway, les piétons et les vélos dans les Murs à Pêches, élément qui contribuera également au souhait de voir le site inscrit à la Liste indicative des sites naturels et culturels du Patrimoine Mondial UNESCO.**

**Des études importantes ont été réalisées ces dernières années par la Ville pour le renouveau du site historique avec des contributions importantes de la part des Montreuillois qui se sont engagés à faire vivre de ce territoire. Les défenseurs du « tout-voiture » souhaitent une fonction de transit, ce qui va à l'encontre du projet global. L'arrivée du tramway aidera certainement à fluidifier la circulation davantage et devrait apaiser les craintes d'aujourd'hui.**

**Le contexte pré-électoral sublime les oppositions mais c'est à mon avis un horizon bien étroit pour un projet de cette envergure. »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Sur proposition de la Ville de Montreuil-sous-Bois, le maître d'ouvrage a vérifié la faisabilité de la réservation à la circulation douce de la traversée des Murs à pêche et a pu s'assurer des relativement faibles reports de trafic et allongements de temps de trajet qu'engendrait une telle décision.

Ce thème est développé au paragraphe 3.1.6 « La fermeture à la circulation automobile dans les Murs à Pêches entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil »

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

[Se référer à la réponse de la Commission au point 3-1-6.](#)

.....

### **Observation n°15: Claire COMPAIN, élue de la ville de Montreuil chargée du développement durable**

#### Extrait de l'avis exprimé :

**« En tant qu'habitante mais aussi élue de la ville chargée du développement durable, je ne peux que saluer ce projet dont je sais aussi en tant qu'élue du quartier Léo Lagrange qu'il est attendu par ses habitants malgré les doutes et les craintes. Il constitue en effet une opportunité de développement d'un secteur et de quartiers aujourd'hui à l'écart et mal desservis par les transports. Plus largement son implantation à la place de l'autoroute A186 permettra de réparer la fracture physique et ressentie de notre ville entre le Haut et le Bas en permettant de relier à nouveau des rues coupées, de rétablir des circulations qu'elles soient piétonnes, cyclistes, automobiles. Il constitue en outre une opportunité de requalification des espaces occupés par l'autoroute, des espaces délaissés nombreux alentours, une réhabilitation des parcelles gelées dans le quartier des Ruffins et dont je mesure en termes de propreté les nuisances pour les riverains et les difficultés de gestion pour les collectivités locales et l'Etat. Il constitue enfin un élément de développement majeur dans le cadre du projet urbain des Hauts de Montreuil, projet durable dans sa conception avec les habitants et dans ses caractéristiques qui répondent concrètement à la fois aux défis sociaux mais aussi écologiques de notre territoire.**

[...]

**La spécificité des MAP tout d'abord qui fait de cette alternative un choix paysager et urbain. Nous nous sommes engagés à préserver ce site afin de redonner sa qualité aujourd'hui dégradée à un patrimoine historique, culturel, paysager et naturel jugé exceptionnel. Les intentions ne suffiront pas, il faut des actes et ce choix va dans ce sens. Pour autant il doit être évalué à l'aune des conséquences qu'il peut avoir sur d'autres aspects et qui ne doivent pas être sous-estimés.**

[...]

**On le sait aujourd'hui, la relation entre offre d'infrastructure automobile et besoin n'est pas univoque dans le sens où l'offre peut non pas répondre aux besoins mais en susciter. De même des études ont montré que l'argument selon lequel la voiture permettrait de « gagner du temps » est pour bien des trajets une idée fautive et qu'une profonde mutation des habitudes grâce à une mode de développement urbain alternatif et repensé (dont fait partie le développement des tram aujourd'hui mais aussi l'organisation urbaine et spatiale) pouvait permettre de passer moins de temps dans les trajets et améliorer la qualité de vie [...] »**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage prennent note du soutien apporté au projet dans cet avis. Ils s'engagent à ce que les zones aujourd'hui délaissées mais utilisées comme décharges sauvages soient traitées efficacement pour redonner au quartier des Hauts de Montreuil un attrait à la hauteur de son patrimoine historique.

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

Dont acte.

.....

- Avis exprimé par courrier

- *Fabienne VANSTEENKISTE, Adjointe à la maire de Montreuil, déléguée à l'espace public et aux déplacements, en date du 15 juillet 2013.*

Madame l'Adjointe à la maire de Montreuil signale qu'on « **assiste à une surenchère de propositions demandant de revoir les études du tramway, dans le seul but d'empêcher que la déclaration d'utilité publique soit notifiée début 2014.** ». Elle explique et défend le choix des maîtres d'ouvrage « **sur l'intérêt de la déviation du parc des Murs-Pêches** », notamment en donnant l'exemple de la fermeture de la circulation dans le parc des Buttes Chaumont. Elle rappelle que « **ce tramway est un élément majeur pour la desserte de quartiers qui ne sont pas actuellement desservis par aucun moyen de transport de capacité.** »

- *Claude REZNIK, adjoint à la maire de Montreuil, délégué aux Populations migrantes et à la Coopération internationale, en charge du quartier Branly-Boissière, en date du 24 juillet 2013.*

Monsieur l'adjoint à la mairie de Montreuil affirme être « **enthousiaste à l'idée de l'arrivée du tramway T1, dans le projet présenté au cours de cette enquête publique** ». Il y est « **d'autant plus favorable que bon nombre de résidents du quartier Branly-Boissière y sont, eux aussi, très attachés et y voient le désenclavement de leur quartier** ». « **La nécessité du tramway fait l'unanimité des différentes couches de la population.** » Il explique que « **quelques inquiétudes** » se sont fait sentir à propos du report de la circulation dans le quartier Branly-Boissière suite à la fermeture de la circulation dans les Murs à Pêches le long du tramway. Il explique néanmoins « **que la circulation de transit sera très fortement diminuée par la fermeture de la circulation des Murs à Pêches** » et que « **pour bon nombre d'habitants rencontrés, qui ne font pas entendre leur voix dans certains collectifs, la création d'un vaste secteur paysager destiné aux activités agricoles et de loisirs est une aubaine à quelques minutes de leur résidence** ».

**- Muriel CASALASPRO, adjointe à la maire de Montreuil, chargée des solidarités, élue de quartier Montreau le Morillon, en date du 25 juillet 2013.**

Madame l'adjointe à la mairie de Montreuil évoque trois points, principalement centrés sur le secteur Montreau le Morillon. D'abord, elle revient sur les « **conséquences concrètes des différents retards pris par le projet de prolongement du tramway T1** », et notamment sur « **le défaut d'entretien et de gestion des parcelles situées le long des rues de la côte du Nord et des Ruffins** ». Elle évoque ensuite la diminution de la circulation de transit par la rue des Ruffins qui « **sera de nature à ramener du calme et de la sécurité à ce tronçon qui voit aujourd'hui se déverser tous les matins des centaines de voitures et camions** ». Enfin, elle souligne que « **la forte diminution de la circulation de transit aura des effets positifs sur cette partie de la ville en permettant notamment de limiter les engorgements actuels à la sortie de l'ex autoroute A186** ».

**- Patrick PETITJEAN, Conseiller municipal délégué à la démocratie locale et à la vie associative de Montreuil, en date du 29 juillet 2013.**

Monsieur le Conseiller municipal de Montreuil exprime son « **soulagement de voir se dérouler – enfin- cette enquête publique concernant le prolongement du T1 vers Fontenay** ». Il rappelle l'historique de la déviation de la circulation automobile lors du passage du tramway dans les Murs à pêches et insiste sur les raisons motivant la réalisation de cette déviation. La « **première raison pour dévier la circulation automobile lors du passage du tramway dans les Murs à pêches** » est que « **les aménagements liés au passage du tram doivent marquer une rupture pour mettre en valeur le secteur des Murs à Pêches** ». La « **seconde raison pour dévier la circulation automobile** » est de « **réunifier un site exceptionnel en réduisant le plus possible l'emprise des voiries liées au passage du tram** ». Enfin, il rappelle que les habitants de Montreuil ont été régulièrement concertés sur cette question.

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Sur proposition de la Ville de Montreuil-sous-Bois, les maîtres d'ouvrage ont vérifié la faisabilité de la réservation à la circulation douce de la traversée des Murs à pêche et les relativement faibles report de trafic et pertes de temps de trajet qu'engendrait une telle décision.

Ce thème est développé au thème 3.1.6 « La fermeture à la circulation automobile dans les Murs à Pêches entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil »

L'interruption de la circulation dans les Murs à Pêche dans le cadre du projet de Tramway T1 a été accompagnée par une large concertation et information, menées par la ville de Montreuil et les maîtres d'ouvrage. Ce point est notamment développé dans la thématique « 9-1 Information et Communication » du présent mémoire.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelaire.  
E1300011/93

A propos du défaut d'entretien et de gestion de certaines parcelles dans le quartier Montreau le Morillon, la maîtrise d'ouvrage rappelle que l'arrivée du Tramway T1, en utilisant ces parcelles, mettra fin aux nuisances et permettra d'améliorer la qualité de vie des riverains.

Dans l'attente des travaux, le Département propriétaire de certains de ces terrains s'engage à continuer à apporter une grande vigilance à leur entretien et à poursuivre la recherche de coordination avec les autres propriétaires (notamment l'Etat) pour garantir l'efficacité de leurs actions respectives.

#### **Avis de la commission d'enquête**

[Se référer à la réponse de la Commission au point 3-1-6.](#)

.....

**- Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune, en date du 9 juillet 2013.**

Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Plaine Commune souhaite « **que ce nouveau prolongement du tramway T1 vers Val-de-Fontenay se réalise rapidement** ». Il affirme « **comprendre la nécessité de prévoir une coupure de la future ligne en plusieurs arcs pour des contraintes d'exploitation** ». Il souhaite, néanmoins, que le prolongement du T1 vers Val-de-Fontenay « **s'accompagne de rames neuves et plus capacitaires pour l'ensemble de la ligne** » (Asnières/Val-de-Fontenay).

**-Jacques BOURGOIN, Maire de Gennevilliers et Conseiller général des Hauts-de-Seine, en date du 22 juillet 2013.**

Monsieur le Maire souhaite « **que ce nouveau prolongement du tramway T1 vers Val-de-Fontenay s'accompagne du renouvellement des rames pour l'ensemble de la ligne, par des rames neuves et plus capacitaires, répondant enfin aux exigences d'un des moyens de transport le plus fréquenté** ».

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le prolongement du tramway T1 vers Val-de-Fontenay et l'exploitation en deux arcs permettra d'améliorer les conditions d'exploitation sur l'ensemble de la ligne T1, notamment en termes de régularité. Toutefois, le renouvellement du matériel roulant sur la ligne existante entre Bobigny Pablo Picasso et Asnières ne fait pas partie du projet de prolongement du tramway T1 vers Val-de-Fontenay.

En réponse aux problèmes constatés sur le T1 existant (problème de circulation, matériel roulant qui nécessitera un remplacement par un matériel de taille différente, etc), le STIF a lancé une démarche d'amélioration de la ligne T1 existante à travers le PACT T1 (Plan d'Action Concertée du Tramway T1). Cette

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

démarche, réunissant l'ensemble des exploitants et les collectivités locales, vise notamment à adapter les stations au futur nouveau matériel roulant et repose sur les objectifs principaux suivants : amélioration de l'exploitation, de la vitesse commerciale (priorité aux carrefours, amélioration des échanges en station) sécurité et adaptation de l'infrastructure à un nouveau matériel roulant. Les études sont actuellement en cours mais ne sont pas menées par l'équipe de maîtrise d'ouvrage en charge du T1 de Bobigny à Val de Fontenay

#### **Avis de la commission d'enquête**

La Commission entend le souci du Président de la Communauté d'Agglomération et du maire de Gennevilliers qui pourrait trouver une réponse lors d'une Enquête ultérieure.

.....

*- Claude Mallerin, conseiller municipal délégué à la voirie à la circulation et aux transports de la Ville de Fontenay-sous-Bois, Syndic, conseiller général suppléant,*

Extrait de l'avis exprimé :

**« La Municipalité de Fontenay-sous-Bois se félicite de l'arrivée prochaine du tramway T1 au Val-de-Fontenay » [...]**

**« La ville envisage avec intérêt une requalification de l'A186 »**

**« Toutefois dans le cadre de l'enquête publique, la municipalité souhaite émettre une réserve sur le projet tel qu'il est présenté.**

**En effet, si l'aménagement prévu en avenue paysagère constitue un vrai intérêt pour le secteur, nous nous interrogeons sur l'impact d'une telle mutation pour les utilisateurs fontenaysiens qui auraient beaucoup à gagner que soit conservé une double-voie dans les deux sens de circulation.**

**C'est pourquoi nous souhaitons être associés au groupe de travail, étudier les comptages et les études prospectives réalisés, afin de connaître les effets d'une telle modification sur la circulation ».**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage prennent note du soutien de la Ville de Fontenay-sous-Bois au projet ainsi que de ces interrogations sur le dimensionnement de l'avenue paysagère qui viendra prendre la place de l'A186.

Le dimensionnement en section courant à 2 x 1 voie de cette voie a été choisie au regard des études de trafic qui ont montré qu'il permettait d'absorber efficacement la demande, sans renvoyer vers les voiries locales un trafic qu'elles ne pourraient pas supporter.

Les maîtres d'ouvrage se tiennent bien sûr à la disposition des services de la Ville pour leur présenter plus précisément ces études de trafic (comptages, modélisations, etc).

#### **Avis de la commission d'enquête**

Dont acte.

## **1.2 Observations des associations et collectifs exprimés dans les registres**

Un certain nombre d'associations et de collectifs de riverains, écoles ou de commerçants ou encore de parti politique ont déposé des observations dans les registres des différentes communes. Ainsi ont été recensés, sans que cette liste ne soit exhaustive :

- Fontenay en vélo
- Noisy-le-Sec à Bicyclette
- Association des Murs à pêches
- Bagnolet Ecologie
- Un T1 nommé désir
- Amicale des locataires CFF section de Noisy-le-Sec
- Groupe scolaire Fidelis à Montreuil
- Régie du chauffage urbain à Fontenay-sous-Bois
- SOGEPROM à Fontenay-sous-Bois
- TRAM-NON
- Conseil syndical de la copropriété du 89 rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec
- Entreprise NEGRO à Noisy-le-Sec
- Mieux se déplacer à bicyclette
- Noisy-le-Sec Habitat
- L'AUT
- Montreuil Environnement

Ces observations ont été versées à l'analyse thématique de l'ensemble des avis déposés sur les registres. Des réponses y sont donc apportées dans la suite du présent mémoire.

## **1.3 Observations des associations et collectifs exprimés par courrier ou dossier remis à la Commission**

**Certaines associations, collectifs ou syndicats de copropriété se sont également exprimés en remettant des dossiers directement lors de permanence de la Commission ou par courrier à l'adresse administrative de la Commission.**

Les observations ainsi déposées par des associations font l'objet d'une réponse spécifique dans ce présent chapitre. Pour des raisons de confidentialités, les courriers de particuliers ne figureront pas dans ce chapitre mais les réponses aux observations de l'ensemble de ces participants sont apportées dans les différentes thématiques présentées dans ce présent mémoire.

### **Observation n° 1: Syndicat des copropriétaires, résidences les Iris, 107-109 rue de Benfleet à Romainville, le 28 juin 2013**

#### **Extrait de l'avis exprimé :**

Le Syndic bénévole de la résidence des Iris précise que « **les garages de l'immeuble sont situés au 116-118 avenue Barbusse Romainville (..) et prie d'en tenir compte afin que le trajet du futur tramway permette aux copropriétaires d'entrer et sortir leurs véhicules sans risque d'accident**»

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La conception de l'espace urbain, rue Henri Barbusse, à Romainville a fait l'objet d'une étude adaptée à la nombreuse présence d'accès des riverains vers leur propriété. Les maîtres d'ouvrage ont pris en compte les caractéristiques particulières à cette zone dans leur réflexion. Tous les accès aux propriétés riveraines devront être restitués.

Ainsi, les portails d'accès privés feront l'objet d'une rénovation pour que leur fonctionnement ne soit entravant ni pour le tramway, ni surtout pour le riverain. On peut imaginer qu'un système d'ouverture par télécommande pourra être installé. Des études détaillées seront menées avec chaque riverain pour adapter les caractéristiques de leur accès à la géométrie de la plateforme du tramway.

Le projet sera à l'issue des propositions du maître d'œuvre soumis à un Organisme Qualifié et Agréé indépendant, qui aura pour responsabilité, de vérifier et valider que le tramway est réalisé conformément aux prescriptions normatives en matière de sécurité.

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

Les maîtres d'ouvrage semblent mettre tout en œuvre pour la satisfaction des automobilistes riverains.

.....

### Observation n°2 : Collectif UAU (Usagers Architecture Urbanisme) et M. TAILDEMAN, 8 Bd Chanzy à Montreuil, du 26 juin 2013.

#### Extrait de l'avis exprimé :

L'UAU fait état dans son courrier que « **le T1 participant à la concrétisation du maillage des transports urbains en commun est une aubaine et devrait voir rapidement le jour pour le bien de toutes et de tous malgré certaines réticences** ». Il précise que « **le T1 traverse un site particulièrement sensible du point de vue environnemental et naturel « les murs à pêches » qui mérite une attention particulière en raison de son unicité, son caractère hors norme et dont il faut préserver l'esprit et la mémoire patrimoniale (...)** ».

Il souligne que « **les points noirs sont :**

- « **le non accompagnement du tracé par une voie de circulation automobile en zone 30 dans les 2 sens avec desserte (...) séquence mûre à pêches – parc Aquatique** » ;
- « **la construction en superstructure du site de maintenance et de remisage sur un îlot de 2 ha (...) le hall d'entretien (...) émerge à 13m de hauteur (...) l'impact visuel qui serait désastreux compte tenu de la laideur du projet produit par la RATP juge et parti sans concours d'architectes ouvert (...). Ce projet en superstructure est un non sens ; soit il est enterré, soit il doit être implanté hors du secteur des murs à pêches** » ;



L'UAU précise que « **le SMR pourrait se trouver sur l'emplacement de l'autoroute A 186 qui va être supprimé entre le site de Mozinor et celui de Cap Saint Antoine rue de Rosny face à l'actuel échangeur. Les plots de la barre de Cap St Antoine sont de 13m de hauteur, ainsi le hall de maintenance de 13 m de hauteur ne perturberait pas l'environnement du point de vue visuel et le site des murs à pêches serait préservée (...). Ce futur site SMR traité en longueur pour le remisage par analogie à celui existant à Issy-les-Moulineaux** ».

L'UAU demande « **une attention particulière pour l'appellation des 6 stations en se référant au végétal (..) tel observée sur les chapiteaux de l'Eglise St Pierre St Paul** ».

L'UAU se demande « **pourquoi M l'enquêteur ne reçoit-il qu'en Mairie Annexe ? la publicité pour consulter le dossier n'est pas claire ; s'agit-il d'une volonté de masquer celle là** ».

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Suite aux études de recherches d'emplacements alternatifs, les nouvelles conditions d'implantation de l'atelier ont été présentées aux habitants et associations de Montreuil-sous-Bois, notamment lors d'une séance d'information à La Fabrique le 4 novembre 2011.

Une méthodologie a été élaborée en commun avec la Ville de Montreuil et les partenaires du projet pour faire travailler des équipes d'architectes et de paysagistes de manière à répondre à la fois :

- A la prise en compte des attentes locales
- A l'engagement de la maîtrise d'ouvrage, d'apporter les garanties d'une insertion soignée par le biais d'une démarche architecturale et paysagère
- Aux prescriptions de qualité environnementales définies en commun par la Ville et la RATP
- Aux contraintes de planning
- Au respect des fonctionnalités et à la garantie de faisabilité technique
- Aux enjeux d'impacts visuels et fonctionnels

L'enfouissement de tout ou partie du site n'a pas été retenu pour des raisons économiques mais aussi pour des raisons techniques et urbaines du fait de la réalisation de rampes d'accès et trémies d'environ 170 m de long.

La mission qui a été confiée aux concepteurs consistait, sur la base des critères précités, à proposer une insertion soignée et délicate, dans un quartier souffrant déjà de la présence d'une infrastructure autoroutière. Le traitement des pourtours du site a été différencié en fonction des relations (physiques, visuelles,...) avec les riverainetés publiques, privées ou semi privées pour moduler la perception du site depuis l'extérieur.

L'issue de la démarche a été présentée lors d'un premier jury le 4 mai 2012. Ce jury a été l'occasion de recueillir les premières interrogations. Des réponses ont été apportées aux premières interrogations et présentées en séance du 25 juin 2012 à la Fabrique notamment autour d'une maquette de site.

Un second jury, a restitué le 6 juillet 2012, l'ensemble de la démarche de conception architecturale et paysagère en vue de retenir l'équipe qui participera à la réalisation du projet d'atelier.

La durée des études pour la recherche d'un emplacement alternatif, la validation et la nécessité de tenir un planning serré pour enchaîner la constitution des dossiers administratifs, (Schéma de Principe, Dossier d'Enquête Publique et Parcelleaire) ont nécessité de recourir à l'organisation d'un concours d'architecte interne à la RATP. Ces architectes ont travaillé sur les sites de maintenance et de remisage des tramways T8 et T2. Leur

démarche s'est déroulée dans le cadre d'une conception pluridisciplinaire regroupant acteurs locaux et associatifs, des architectes, des urbanistes, des paysagistes et bureau d'études environnementales.

En réponse à la proposition exprimée dans l'avis, la proposition d'un site de remisage en lieu et place de l'A186 face à Mozinor présente l'inconvénient majeur de reconstituer une barrière longitudinale que l'on souhaite voir disparaître dans le quartier avec la démolition de l'autoroute. De plus le schéma proposé fait apparaître un développement du site de maintenance sur 280m contre 540m à Issy les Moulineaux qui est pris en exemple, ne permettant pas d'installer toutes les fonctionnalités d'un SMR. L'accès monodirectionnel est particulièrement contraignant et ne permet pas d'optimiser les manœuvres des rames lors des opérations de garage et de maintenance. (cf : 5.1. « Site de maintenance et de remisage (SMR) »)

Concernant la continuité de la circulation automobile le long du tramway dans le secteur des Murs à pêches, les maîtres d'ouvrage prendront les dispositions conservatoires pour préserver la possibilité ultérieure de la réouverture à la circulation des véhicules routiers. Il est précisé que ce choix relèverait d'une décision du Maire de Montreuil, détenteur des pouvoirs de police de circulation. (cf : 3.1.6 « La fermeture à la circulation automobile dans les Murs à Pêches entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil »)

Pour les ronds points, leur efficacité n'est pas remise en cause pour la seule circulation routière. En revanche quand la circulation routière s'additionne à celle du tramway, il a été constaté que du fait que le tramway traverse le rond point et nécessite la mise en place d'une signalisation routière inhabituelle à beaucoup de conducteurs de véhicules particuliers, que ce dispositif pouvait s'avérer, dans certains cas, accidentogène ou source d'une vigilance particulière pour les machinistes en se traduisant par une vitesse de progression moindre pour les tramways.

Par ailleurs, les noms définitifs des stations seront abordés en cours de réalisation du chantier. Le STIF en a le pilotage en partenariat avec les acteurs locaux et les maîtres d'Ouvrage.

Enfin, les maîtres d'ouvrage précisent que l'enquête publique a été organisée de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population. La réponse apportée sur les possibilités d'expression pendant l'enquête publique est traitée dans la thématique 9.1 « Informations et communication (période d'enquête, concertation...) » du présent mémoire.

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

Dont acte.

.....

***Observation n° 3: Syndicat des copropriétaires, 53-55 rue Anatole France à Noisy-le-Sec, le 8 juillet 2013.***

Le Syndicat des copropriétaires soutient « ***qu'il faut se réjouir de la décision du prolongement du T1(...) L'immeuble de 53-55 rue Anatole France sans être véritablement isolé est tout de même trop éloigné du réseau lourd de l'est de la Seine-Saint-Denis(..) le T1 permettrait de relier plus aisément***

***entre autre, la gare de Noisy-le-Sec ainsi que la Préfecture de Seine-Saint-Denis et la station Pablo Picasso (..). »***

Le syndicat des copropriétaires indique que ***« le devenir de la ligne 105 est préoccupant. Le prolongement du T1 ne devrait pas signifier la suppression immédiate de la ligne et il serait nécessaire qu'une ligne, scindée en 2 tronçons, soit maintenue d'un côté allant vers Pavillons-sous-Bois, de l'autre vers la Porte des Lilas ».***

Le Syndicat des copropriétaires fait part d'interrogations ou d'inquiétudes sur certains aménagements prévus :

- Passage du T1 : ***« La proximité des rails (à moins de 10 m de l'immeuble) et de la station « rue Hélène » fait craindre des nuisances sonores et vibratoires. » ; (...) « Il faudra veiller à une bonne coordination des feux tricolores afin de fluidifier le trafic et augmenter la vitesse moyenne » ; (...) « demander aux conducteurs des rames de faire un usage parcimonieux de leur cloche d'avertissement ».***
- Place de stationnement : ***« (...) les suppressions des places sont particulièrement importantes pour la séquence 1C (...) Cela serait extrêmement dommageable (...) avec un report de stationnement vers d'autres rues et le blocage possible de la rue Anatole France. D'autant qu'aucune autre zone de stationnement n'est prévue alentour ».***
- Arbres : ***« (...) Pourquoi (...) supprimer les arbres et particulièrement pour la partie de la rue en dehors de la zone prévus pour la station « rue Hélène ». Il en résulterait un paysage particulièrement dénudé et froid. Ce n'est pas l'engazonnement de la voie du T1 qui comblera cette impression »***
- Eclairage public : ***« (...) Qu'en sera-t-il de l'aménagement futur ? Y aura-il des lampadaires sur trottoirs ? ».***
- Compatibilité avec le PLU de Noisy-le-Sec : ***« Selon le PLU, cette zone [zone réservée C9] serait un espace public sans autre précision. Quel est le devenir exact de cette zone ? ».***
- Sur les accès : ***« L'accès au 53-55 rue Anatole France va être rendu plus difficile du fait, d'une part, de la suppression du passage en face de l'immeuble et d'autre part, de l'impossibilité de faire demi-tour au niveau de la rue Hélène et de la rue Jules Auffret. (...) Pourquoi ne pas créer un carrefour giratoire au niveau de la rue Jules Auffret qui permettrait de faire demi-tour. (..) Le problème se pose également au départ de l'immeuble en direction de la place Carnot. Serait-il possible de pouvoir faire demi-tour à la hauteur de la rue Hélène ? »*** S'agissant de la mise en double sens de la rue Michelet, le syndicat craint ***« un blocage avec la rue Anatole France et une augmentation des nuisances dans cette zone ».***

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le devenir des lignes de bus à l'arrivée du T1 et de la ligne 11 du métro fait l'objet d'un travail piloté par le STIF. Les premiers éléments validés par le STIF font état de la création d'une ligne 48 en lieu et place de la ligne 105 permettant de relier la Place Carnot et la porte des Lilas. La ligne 143 ainsi que le futur Tzen 3 en interconnexion avec le T1 à la station Pont de Bondy permettront de garder un itinéraire allant de Noisy-le-Sec à Pavillons-sous-Bois.

Ces éléments présentés dans le dossier d'enquête publique et le mémoire en réponse à l'autorité environnementale sont également rappelés au thème 1.3 « Restructuration des lignes de bus ».

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E13000011/93

La RATP réalisera la plate-forme du tramway avec des dispositifs anti-vibratiles le long de la rue Anatole France afin de réduire l'impact vibratoire du tramway. Ces éléments sont repris plus précisément au paragraphe 5-3 du présent mémoire portant sur la thématique du bruit et des vibrations.

La coordination entre le tramway et les feux de signalisation tricolore est géré par le Département de la Seine-Saint-Denis qui avec son système de gestion à distance des feux « GERFAUT 2 » mettra en place une priorité aux feux des tramways tout en adaptant les phases des feux au trafic des véhicules.

Concernant la question du stationnement, les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre leur travail avec la Ville afin de répondre au besoin de stationnement sur cette section du projet.

Le projet intègre un aménagement paysager de qualité où l'implantation de nouvelles essences d'arbres remplacera les spécimens abattus. Conscient de l'importance de la présence de végétation pour les riverains, les maîtres d'ouvrage poursuivent leurs efforts, dans le cadre des études d'AVP définitif, pour augmenter le nombre d'arbres restitués sur cette section de la rue Anatole France.

Le groupement de maîtrise d'œuvre travaillant sur le projet du T1 intègre une entreprise d'éclairagistes spécialisée dans la mise en lumière des espaces publics.

Son parti pris d'éclairage prévoit l'implantation, sur les trottoirs, de candélabres dont les hauteurs varient selon que le tramway circule sur la plate-forme en section courante ou est stationné à quais.

L'emplacement réservé C9 a été dessiné et est porté par la ville de Noisy-le-Sec. C'est cette dernière qui envisage de créer un projet d'espace public sur ces parcelles. Les maîtres d'ouvrage n'ont pas d'informations complémentaires sur ce projet.

Enfin les maîtres d'ouvrage précisent que le demi-tour au niveau de la rue Hélène est conservé et reste possible.

Les études réalisées, montrent que la situation n'entraînera pas de blocage à l'horizon 2020.

#### **Avis de la commission d'enquête**

Dont acte.

**Observation n°4 : ADEPT, Association Départementale pour la promotion des Tsiganes/Gens du Voyage, 37 rue Voltaire à Drancy, le 24 juillet 2013 (inclus les documents de synthèse de la MOUS de 1991- remis à la commission d'enquête le 31 juillet 2013).**

L'Association Départementale pour la promotion des Tsiganes/Gens du Voyage (ADEPT) indique que le projet T1 « **impacte plusieurs secteurs où notre association accompagne de longue date des familles tziganes/ gens du voyage résidant en permanence sur ces territoires** : Ville de Montreuil (quartiers des Ruffins, quartier des murs à pêches) ; Ville de Romainville, rue Galliéni.). Elle souligne que « **les conditions d'habitats de ces familles sont particulièrement précaires, tant en terme de statut qu'en terme d'équipement et d'accès au confort (...)** ».

L'ADEPT signale que « **A Montreuil, secteur des Ruffins, 7 sites occupés par 10 ménages soit 37 personnes sont sur des emprises Etat réservées au passage du tramway (...). A Romainville, des**

***familles Gens du voyage sont installées (...) sous un autopont en 1979 (...) Ce groupe représente actuellement 15 ménages (...) et 45 personnes ». (...) « La zone devant accueillir la site de maintenance et de remisage est constituée de plusieurs parcelles appartenant à la ville de Montreuil qui les a mis à disposition de (...) 8 ménages (...) ».***

L'ADEPT souhaite que **« le devenir de ces groupes soient pris en compte dans le projet de tramway (...) en terme de relogement adaptés ».**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le projet prévoit la mise en place de prestations de maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) permettant d'accompagner les diverses populations concernées par le projet et pouvant rencontrer des difficultés de relogement.

Une fois le diagnostic d'occupation finalisé, les maîtres d'ouvrage travailleront en relation avec les Villes pour s'appuyer sur les démarches locales existantes et le cas échéant trouver des solutions adaptées à chaque situation.

Principales missions envisagées :

- diagnostic,
- définition et montage d'une stratégie d'accompagnement des populations avec pour finalité la libération foncière (relocalisation, relogement...),
- suivi et mise en œuvre.

Ce travail se fera en lien avec les Villes de Montreuil et de Romainville dans le cadre des actions déjà initiées ou à relancer. Ce travail sera concerté avec les associations œuvrant depuis de nombreuses années à l'accompagnement de ces familles.

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

La Commission approuve le souci des maîtres d'ouvrage d'apporter leur concours avec les villes concernées et l'ADEPT à la recherche de solutions.

.....

### **Observations n°5 - AMUTC (Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs), BP2 93101 à Montreuil, en date du 24 juillet.**

L'AMUTC réaffirme **« son soutien très ferme au projet de prolongement du Tramway T1 »** (...). Elle souligne que **« la mise en service de ce prolongement apportera un progrès énorme aux usagers des secteurs aujourd'hui enclavés de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Fontenay-sous-Bois et de nouvelles possibilités aux usagers de toutes les communes voisines »**. Elle affirme que **« c'est un pas positif vers la réalisation du réseau maillé moderne dont ce secteur Est parisien a besoin »**.

L'association entend soutenir **« toutes les initiatives susceptibles d'en permettre la réalisation**

***rapide » (...) « et proposer des solutions aux points litigieux qui pourraient retarder durablement le projet.***

L'association précise que ***« depuis sa création, l'AMUTC a fait du prolongement du tram T1 un de ses objectifs prioritaires (...) une part importante des usagers des transports qui se sont regroupés au sein de l'AMUTC habite le haut Montreuil (...) secteur situé sur un plateau totalement enclavé, (...) les transports en commun y sont assurés par des bus bondés aux heures de pointes et peu fréquents aux heures creuses (...) et l'irrégularité des bus conduit à des attentes imprévisibles et trop longues (...). « Cette insuffisance du réseau de transports est d'autant plus mal vécue que ce secteur est également particulièrement défavorisé pour ce qui est des emplois et des équipements publics». « Ce prolongement doit constituer un premier pas vers un vrai réseau maillé (.) associant « le prolongement de la ligne 11 (...) et le prolongement de la ligne 9 (...) »***

L'AMUTC souhaite construire un ***« consensus sur le tracé Noisy-le –Sec » (...)*** et ***« face aux risques très sérieux de blocage résultant de la contestation du tracé par la rue Jean Jaurès à Noisy le Sec, l'AMUTC (...) propose un tracé alternatif rejoignant directement la Préfecture (...) en passant par la rue du parc à Romainville et la rue Salvadore Allende à Bobigny, deux larges avenues où l'insertion du tram serait aisée ».***

L'association souligne que ***« ce tracé présente deux avantages : un meilleur service rendu aux usagers et une meilleure desserte du secteur de la Folie ».*** Elle fait état ***« pour les usagers des avantages incontestables »*** d'un trajet direct par la Folie, notamment ***« (...) un accès plus rapide à l'ensemble des services départementaux, un arrêt à proximité de l'hôtel Communautaire Est Ensemble, une nouvelle desserte de quartiers peuplés de Bobigny, la desserte de zones d'emploi appelés à un développement considérable , un accès directe à la future ligne 15 du Grand Paris express à Bobigny Pablo Picasso, une correspondance améliorée avec le Tzen3 , avec la tangentielle Nord, avec le RER E »***

L'association s'interroge également ***« sur la décision non concertée » (...)*** ***« proposant que l'avenue paysagère soit coupée dans la traversée des murs à pêches »*** et demande ***« que la voie paysagère soit rétablie comme elle était prévue à l'origine ».*** ***« Cette coupure pourrait rendre encore plus difficile la circulation des bus ».*** L'AMUTC précise également que ***« le plan d'accès à l'autoroute A3 ne décrit avec suffisamment de clarté l'organisation des flux automobiles venant ou allant vers Paris et Bobigny ».***

Enfin l'AMUTC souhaite que à Val de Fontenay ***« soient clairement définis les cheminements entre le terminus du T1 (...) et les entrées des stations existantes du RER A (...) et du RER E (...) »*** et suggère ***« d'esquisser les cheminements vers les stations (...) de la future ligne 15 (GPE) »*** et demande que ***« les usagers du T1 bénéficient d'un accès direct, court et agréable à chacune de ces lignes ».***

L'AMUTC demande des précisions concernant l'accès à l'autoroute A3 notamment ***« le plan de circulation futur » (...)*** et (...) ***« ce qui va se passer pendant les travaux »*** et souhaite que ***« les choix retenus »*** pour la déstructuration d'ouvrages très importants ***« qui pourraient gêner considérablement la circulation générale » (...)*** ***« soient définis bien avant l'engagement des travaux et fassent l'objet de concertation avec les riverains, les usagers des transports et les responsables des lignes de bus impactées ».***

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le choix du tracé par la rue Jean Jaurès a été décidé en Conseil du STIF du 8 juillet 2009 (conseil composé d'élus) après une concertation en 2008 permettant à l'ensemble de la population et notamment des Noiséens d'émettre un avis et après un vœu du Conseil municipal de la ville de Noisy-le-Sec du 18 juin 2009 favorable au tracé par la rue Jean Jaurès.

Il est également rappelé que les maîtres d'ouvrages se sont attachés à trouver des solutions d'aménagements en concertation avec la Ville (élus et services). C'est cette recherche de co-construction qui a conduit les maîtres d'ouvrage à proposer le maintien de la circulation automobile sur la rue Jean Jaurès, en réponse à une demande explicite du Maire.

En l'absence d'accord du Maire pour les recevoir après qu'ils ont mis au point une solution (le double sens banalisé) permettant de répondre à toutes ses exigences, les maîtres d'ouvrage ont recueilli l'avis favorable des services de la Ville de Noisy-le-Sec pour l'insertion d'un double sens banalisé sur la rue Jean Jaurès.

Enfin, un changement de tracé ne garantit en rien ni la réduction d'un risque de recours ni la réduction d'un risque de retard. Au contraire, un changement de programme aussi conséquent qu'une modification de tracé, demanderait des études supplémentaires, une nouvelle concertation, une nouvelle étude d'impact, une nouvelle enquête publique, une nouvelle enquête parcellaire, donc a minima plusieurs années d'études, entraînant des retards et des surcoûts d'étude qui pourraient nuire à l'aboutissement du projet.

### **Intérêt du tracé proposé par l'association:**

Le tracé proposé par l'AMUTC a fait l'objet d'études qui ont écarté cet itinéraire préalablement à la concertation de 2005 car il présentait des inconvénients importants : faiblesse de la desserte (équipements, population...), faible attractivité. Ce tracé présente la particularité de traverser un secteur qui concentre, sur les communes de Bobigny et Noisy, les faisceaux de remisage du métro ligne 5 et tramway T1, les faisceaux ferrés RFF, la gare de triage, le canal de l'Ourcq et la RN3. Ces emprises sont peu propices à un fort développement urbain.

Le tracé rue Jean Jaurès dessert, contrairement au tracé proposé par l'AMUTC, des quartiers très peuplés et des zones denses et dessert de nombreux équipements commerciaux, culturels et administratifs.

De plus, le projet proposé par l'AMUTC allonge le tracé du T1 de plus de 1,8km. Ainsi entre la Gare de Noisy-le-Sec, lieu de départ du prolongement et la place Carnot, il y a environ 2km. Par contre, pour rejoindre la Place Carnot, au départ de Bobigny Pablo-Picasso en passant par l'avenue Salvador Allende (qui vient d'être en partie requalifiée) puis la rue du Parc, il faut 3,8 km de linéaire nouveau de tramway. Un surcoût serait à prévoir du fait des expropriations supplémentaires au bout de la rue du Parc, des murs de soutènement conséquents en plus de ceux construits rue Anatole France et de l'intervention sur les ouvrages de la RD40.

A cela s'ajoute une très forte contrainte de circulation au niveau du carrefour de la Folie avec les difficultés d'assurer la régularité du T1, du Tzen et le bon fonctionnement automobile de ce carrefour important, situé au niveau d'un franchissement de l'axe RN3-Canal.

Le projet présenté à l'enquête publique permet de mailler le réseau de transport : le T1 prolongé serait ainsi en connexion avec la ligne 5, le RER E, la ligne 15 et la TLN prolongé. Le maillage est donc au moins équivalent à celui mis en avant par l'AMUTC dans le cas d'un passage du T1 à la Folie ; il convient également de souligner

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

que certains projets (arrêts supplémentaires de la ligne 5 et du RER E notamment) ne sont pas à un degré de définition suffisant pour garantir que ces correspondances seraient possibles à court terme.

Il est également rappelé qu'un projet de téléphérique porté par la communauté d'agglomération Est ensemble permettra de rejoindre le secteur de la Folie à la Place Carnot.

Les maîtres d'ouvrage estiment que cet avis n'apporte pas d'élément nouveau susceptible de remettre en cause le choix du tracé validé à l'issue de la concertation comme cela est rappelé au thème 2.2 « Choix du tracé, Noisy-le-Sec ».

#### Continuité sur l'avenue paysagère :

Concernant la question de la suppression de la circulation dans le secteur des Murs à Pêches, les maîtres d'ouvrage renvoient aux réponses apportées dans les thèmes 3.1.6 et 9.2.2 du présent mémoire.

S'agissant de la difficulté de circulation des bus dans ce secteur, il est à noter que la transformation de l'A186 en avenue paysagère va modifier complètement les comportements de déplacements de nombreux automobilistes et notamment ceux qui empruntaient cet axe pour éviter les bouchons sur le réseau magistral (évitement de l'A3 ou de l'A86). Cette modification va donc faire baisser le niveau général de trafic sur cet axe reliant Romainville et Montreuil-sous-Bois permettant aux bus de circuler dans de meilleures conditions et d'être plus réguliers.

Le projet est accompagné par une restructuration du réseau bus pilotée par le STIF. Cette étude de restructuration a pour objectif la mise en cohérence des lignes de bus dans les villes concernées par le tracé du T1 avec l'arrivée du prolongement du métro ligne 11, du Tzen 3 et du débranchement du tramway T4. Ce travail entre les services du STIF, les maîtres d'ouvrage et les collectivités locales est en cours. Il permettra de trouver les solutions les plus adaptées aux besoins de transport qui seront notamment exprimés par les collectivités, et visera à optimiser la desserte du quartier des hauts de Montreuil. Comme cela est rappelé dans la thématique 1-3 « Restructuration des lignes de bus » portant sur la restructuration bus, les maîtres d'ouvrages ont bien vérifié la capacité des voies proches du projet à absorber les reports de trafic et la cohérence du réseau de bus une fois restructurée pour proposer une offre de service de qualité à tous les usagers.

#### Plan de circulation du secteur A3

Le dossier d'enquête publique en page 123 présente le plan de circulation du secteur de l'autoroute A3. Il est également spécifié que l'ensemble des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A3 sont reconfigurées pour permettre une meilleure lisibilité des déplacements, offrir plus de place aux vélos et aux piétons et enfin libérer du foncier pour permettre des aménagements portés par la ville de Romainville.

Toutes les fonctionnalités d'entrée et de sortie de l'autoroute sont bien conservées.

#### Cheminement piéton du terminus Val de Fontenay:

Comme évoqué en page 154 du dossier d'enquête publique (« paragraphe : Le terminus du tramway... »), le cheminement piéton du terminus T1 jusqu'à la gare RER A et E de Val-de-Fontenay est réaménagé dans le cadre du projet. L'étude est en cours et met en œuvre plusieurs objectifs : assurer un confort de marche en élargissant le cheminement, créer une lisibilité dans l'accès à la gare par la mise en place d'un jalonnement de l'information moderne et épurée, travailler le paysage en créant une clôture agréable visuellement et



L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelaire.  
E1300011/93

répondant aux normes de sécurité. L'étude étant en cours, le travail issu de cette dernière pourra être présenté à la population.

Par ailleurs, les maîtres d'ouvrage travaillent, avec les pilotes des autres projets de transport en interconnexion ou à proximité du T1, à garantir une bonne interface entre les différents systèmes de transport notamment pour assurer une cohérence urbaine mais aussi un confort accru pour les usagers et les riverains (ligne.11, ligne.15, TZen 3...).

#### Déroulement des travaux :

Les mesures d'organisation précises du chantier seront le résultat du travail d'études de phasage en cours par les maîtres d'œuvres du projet ; elles correspondent à un niveau d'étude très détaillée qui ne peut être mené qu'à l'issue de l'enquête publique. Il a toutefois semblé important aux maîtres d'ouvrage de présenter, dès le dossier d'enquête, les principes généraux de cette organisation.

Le phasage en cours de travail est élaboré avec comme objectifs de maintenir les accès riverains et commerces sauf exceptions très ponctuelles et ayant fait l'objet d'une négociation spécifique avec les riverains et les commerçants.

Ce travail est mené en amont en collaboration avec les exploitants des réseaux bus, les exploitants des réseaux routiers et autoroutiers pour maintenir une desserte de qualité.

Le cas particulier des travaux de construction et de démolition des ouvrages au dessus des autoroutes est traité sous la vigilance de la DIRIF, service d'exploitation des autoroutes qui donnera ses exigences en matière de fermeture des voies. L'organisation du chantier devra se plier à ces impératifs.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, avant le démarrage du chantier, à présenter les grands principes du phasage des travaux à la population. Ce phasage, ainsi que les adaptations qui y seront apportées en cours de chantier, seront également communiqués au public par l'intermédiaire de différents supports de communication (site internet du projet, journal du projet etc....).

### Avis de la commission d'enquête

[Dont acte.](#)

.....

#### **Observation n°6 - Association Diocésaine de Saint-Denis en France, Paroisse catholique Saint-Etienne de Noisy-le-Sec, 2 allée des Peupliers à Noisy-le-Sec, datée du 31 août 2013 mais remise le 31 juillet 2013**

L'association diocésaine émet le vœu que « **la statue de la vierge, sis Anatole France composée d'une statue représentant une vierge à l'enfant et d'une plaque portant mention (...) Notre Dame de la Bonne voie** (...) puisse être d'une part maintenues en lieu et place actuels (...) et d'autre part qu'à cette occasion (...) la statue et la plaque afférente (...) puissent bénéficier d'une restauration (...) ».

[Réponse de la maîtrise d'ouvrage](#)

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

L'élargissement du profil général de la rue Anatole France sur la rive Sud implique une reprise du carrefour de la vierge et notamment le déplacement de la statue qui s'y trouve (statue de la vierge et sa plaque).

Les maîtres d'ouvrage prévoient néanmoins, comme le laisse présager le nom provisoire attribué à la station, que la statue soit repositionnée au niveau du carrefour de la vierge, à l'intersection des rues du Parc et Anatole France. Les maîtres d'ouvrage s'engagent de ce fait à ce qu'elle soit replacée (avec sa plaque) dans des conditions de mise en valeur, à minima similaires à ce qu'elles sont aujourd'hui et en concertation avec l'association Diocésaine de Saint-Denis en France et la commune.

Le nouveau positionnement de la statue tel que prévue dans le cadre du projet aujourd'hui, est visible sur la planche p547 du dossier d'enquête publique.

#### **Avis de la commission d'enquête**

La Commission soutient la volonté des maîtres d'ouvrage de trouver une solution satisfaisante.

.....

#### **Observation n°7 - Avis d'habitants de la Résidence Liberté, Bâtiment C, Boite n°9 (ORILLON-MILÔME), 16 bis boulevard Aristide Briand à Montreuil, du 25 juillet 2013.**

Les rédacteurs du courrier estiment que la station essence située à proximité de la Résidence a « **un impact sanitaire (...) sur la santé de nos enfants (...)** ». Ils indiquent que « **le projet d'extension du tramway T1, outre l'immense progrès qu'il apportera à des milliers d'habitants en terme d'accès au transport en commun, peut permettre d'engager une action visant à mettre fin à cette situation, qui est susceptibles d'entraîner des difficultés de santé très graves pour de nombreux enfants** ».

Ils estiment qu'il semble « **nécessaire et cohérent de prévoir dès à présent la relocalisation de cette station essence sur une emprise située le long du futur boulevard urbain et donc nécessairement sur un site plus éloignés des zones d'habitations denses** ».

#### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

Le périmètre du projet tramway n'inclut pas la parcelle de terrain sur laquelle est implantée la station essence. Le projet peut se développer sans qu'il soit nécessaire d'exproprier ce riverain. Les maîtres d'ouvrage n'ont donc pas prévue cette acquisition puisqu'elle n'est pas indispensable à la réalisation du projet ou à la restitution des fonctionnalités existantes.

#### **Avis de la commission d'enquête**

La question soulevée ne rentre pas dans le champ de la présente enquête Publique.

.....

#### **Observation n°8 - Association des Murs à Pêches, 136 rue du Moulin à Vent à Montreuil, en date du 20 juillet 2013.**

L'association formule « **un avis défavorable au projet d'implantation du SMR à Montreuil** » en soulignant que « **l'étude d'impact présente de graves carences sur plusieurs points** » :

- « **l'intérêt paysager du site des Murs à Pêche** » : (...) **L'implantation du SMR, là où il est prévu viendra ruiner les efforts de l'Etat et de la Commune pour protéger ce patrimoine remarquable (...)** ;
- « **L'aspect architectural du SMR** » : (...) « **le dossier présente une carence totale sur la nature, l'importance et l'aspect architectural du bâtiment futur (...)** C'est une première carence grave (...) qui ne peut être pallié que par la réalisation d'une étude détaillée sur l'impact d'un tel projet de construction sur le paysage, particulièrement remarquable dans l'agglomération parisienne ».
- « **L'étude des solutions variantes de l'implantation du SMR** » : (...) « **la solution variante sur la commune de Romainville a été écartée au seul motif de son exigüité ; pourtant elle est sensiblement de la même dimension, plus petite de quelques centaines de mètres de celle retenue à Montreuil ; par contre la solution Romainville est considérablement moins impactante dans le tissu urbain environnant que celle de Montreuil (...)** Par ailleurs, il existe en limite des communes de Rosny et de Fontenay-sous-Bois (...) **2 vastes terrains libres pour lesquels l'impact de ce type de construction serait nettement moins pénalisant (...)** situés aux abords de la future station de la ligne de métro n°15 (...) et à l'extrémité de la présente ligne de tramway (...) ; cette solution devrait donc être explorée et présentée dans l'étude d'impact ».
- « **L'emprise précise du SMR sur les clos des pêches existants** »
- « **Les Incertitude du dossier** » (...) « **Le dossier d'enquête n'est pas clair sur un éventuel remblaiement de cette tranchée [actuelle autoroute A186 traverse actuellement le secteur des Murs à pêches en tranchée] dont l'impact sur la paysage des Mûrs à Pêches est, à l'évidence très important. S'il s'agit d'une mesure intéressante sur le plan de l'urbanisme, encore faut il s'assurer que la coupure existante (...) ne soit pas remplacée par une autre coupure, plus grave encore, constituée par le tramway, les circulations douces et autres plantations et par une urbanisation massive le long du tramway. (...). Il est indispensable que l'étude d'impact soit complétée par une études sur les conséquences, directes et indirectes, du remblaiement éventuel de l'actuelle tranchée de l'autoroute A 186** ».

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les arguments du choix d'implantation du Site de Maintenance et de Remisage sont exprimés dans le mémoire en réponse à l'Autorité environnementale et rappelés dans le thème 5.1 « SMR » du présent mémoire.

Concernant la proposition d'implantation sur la commune de Romainville, il est rappelé que ce site n'aurait pas permis le remisage de suffisamment de rames. Par ailleurs la réalisation du dépôt à cet emplacement fait peser un risque important de dérive du planning lié à une complexité d'expropriations plus importantes que sur les autres parcelles et la démolition préalable des ouvrages de l'autoroute A186. Or, selon le planning fixé pour l'opération, la réalisation de l'atelier vient en tout premier lieu afin d'accueillir la livraison des nouvelles rames qui s'étend sur plusieurs mois et permet de procéder aux premiers essais.

Suite aux études de recherches d'emplacements alternatifs, les nouvelles conditions d'implantation de l'atelier ont été présentées aux habitants et associations de Montreuil, notamment lors d'une séance d'information à La Fabrique le 4 novembre 2011.

Une méthodologie a été élaborée en commun avec la Ville de Montreuil et les partenaires du projet pour faire travailler des équipes d'architectes et de paysagistes de manière à répondre à la fois :

- A la prise en compte des attentes locales
- A l'engagement de la maîtrise d'ouvrage, d'apporter les garanties d'une insertion soignée par le biais d'une démarche architecturale et paysagère
- Aux prescriptions de qualité environnementales définies en commun par la Ville et la RATP
- Aux contraintes de planning
- Au respect des fonctionnalités et à la garantie faisabilité technique
- Aux enjeux d'impacts visuels et fonctionnels

L'enfouissement de tout ou partie du site n'a pas été retenu pour des raisons économiques mais aussi pour des raisons techniques et urbaines du fait de la réalisation de rampes d'accès et trémies d'environ 170 m de long.

La mission qui a été confiée aux concepteurs consistait, sur la base des critères précités, à proposer une insertion soignée et délicate, dans un quartier souffrant déjà de la présence d'une infrastructure autoroutière. Le traitement des pourtours du site a été différencié en fonction des relations (physiques, visuelles,...) avec les riverainetés publiques, privées ou semi privées pour moduler la perception du site depuis l'extérieur.

L'issue de la démarche a été présentée lors d'un premier jury le 4 mai 2012. Ce jury a été l'occasion de recueillir les premières interrogations. Des réponses ont été apportées aux premières interrogations et présentées en séance du 25 juin 2012 à la Fabrique notamment autour d'une maquette de site.

Un second jury, a restitué le 6 juillet 2012, l'ensemble de la démarche de conception architecturale et paysagère en vue de retenir l'équipe qui participera à la réalisation du projet d'atelier.

Enfin, les maîtres d'ouvrage précisent que l'un des objectifs de l'opération est effectivement la suppression de la coupure urbaine créée par l'A186 par la démolition de celle-ci et la remise à niveau du terrain. Les équipes d'architectes travaillant sur le projet veillent notamment à la perméabilité pour les circulations douces de l'avenue paysagère (nombreuses traversées piétonnes, etc.). L'urbanisation future autour de l'avenue paysagère et du tramway ne constituera pas une coupure urbaine.

#### **Avis de la commission d'enquête**

[Se référer à la réponse de la Commission au point 5-1.](#)

.....

#### **Observation n° 9: Association Noiséenne pour la qualité de l'environnement du cadre de vie et des transports urbains « Tram Non », 24 avenue du Général Leclerc, à Noisy-le-Sec, en date du 19 juillet 2013.**

Ce document d'analyse extrêmement touffu, n'est pas construit de manière thématique. Ainsi des sujets sur la sécurité, le cadre de vie ou les conditions de circulation revient de manière récurrente dans les chapitres constituant le rapport.

Afin d'y répondre d'une manière complète et structurée, il a été choisi d'identifier et de répondre aux principaux thèmes développés plutôt que de répondre page par page aux arguments exposés.

- Conditions de circulation et stationnement

Stationnement :

**« perte de place de stationnement rue Jean Jaurès estimé à 172 » (p15) (p 21) (p 28)**

Circulation sur Jean Jaurès :

**« Étude totalement incomplète, l'impact de la mise en service de Tzen pas pris en compte » (p20 et 21)**

**« Impossibilité de traverser et tourner à gauche changement de sens de circulation » (p20)**

**« risque de suppression de la circulation après échec de double circulation » (p 21)**

Circulation sur Michelet :

**« Thrombose du carrefour Michelet/république » (p20) (p 21)**

**« Difficulté d'accès pour les riverains croisement dangereux entre poids lourd » (p21)**

Circulation sur Emile Zola :

**« Mise en impasse de Emile Zola » (p20)**

**« Mise en cul de sac de Emile Zola » (p21)**

• Circulation piétons – PMR - cycles

Piétons- PMR :

**« Circulation douces et accès PMR de plus en plus difficile » (p4)**

**« Rétrécissement des trottoirs » (p21)**

**« étroitesse des trottoirs crée insécurité importante pour les enfants, présence d'équipement scolaire » (p24)**

**« Configuration à risque pour PMR et mal voyant » (p24)**

Cycles :

**« Circulation dangereuse à cause des rails » (p24)**

**« Piste cyclable interrompue à petit Noisy » (p24)**

• Accessibilité de la rue Jean Jaurès

Accessibilité pompier secours :

**« Impensable de lancer l'enquête publique sans résoudre cette question » (p22)**

**« Rapidité d'accès compte tenu de l'étroitesse de la configuration » (p22)**

**« Positionnement des échelles » (p22)**

**« Voie échelle 4m pas prévue dans les plans » (p23)**

**« Coupure électrique LAC bloquerait rames tram et véhicules entravant l'intervention des secours » (p23)**

Intervention police :

**« Fermeture de l'accès des voitures de police sur Jean Jaurès » (p24)**

**« Reconfiguration de la circulation et du centre ville rend difficile les interventions des forces de police » (p24)**

Accès livraison :

**« Suppression de toutes les places de livraison reportée sur les voies adjacentes » (p28)**

Accès livraison fuel, déménageurs, transport de fond, ordure ménagère :

**« Les promoteurs du projet ont confirmé qu'aucune solution n'avait été trouvée » (p29)**

• Vie commerçante

Commerce :

**« Atteinte au commerce, suppression des étals, impossibilité de vendre les fonds de commerce » (p28)**

Marché :

**« accès rendu très difficile, risque de suppression du marché »(p28)**

• Aménagement public

Espace vert :

- « **Abattage de 148 arbres** » (p21)
- « **arbre : bilan globalement positif sauf pour noisy** » (p50)
- « **Pas acceptable de remplacer des arbres par la végétalisation de la plateforme** » (p51)

Requalification-urbanisme :

- « **quid de république et Michelet** » « **pas de prise en compte des dents creuses** » (p36)

Nature du terrain :

- « **Mauvaise qualité du sous sol sous A France** » « **Jean Jaurès n'est pas apte à supporter la charge d'un transport lourd sur rail** » (p24,25)

• Environnement

Bruit et vibration :

- « **Augmentation des nuisances pas de pose d'anti vibratile** » (p 47)
- « **Situation du cinéma Trianon très inquiétant du point de vue des vibrations** » (p49)
- « **vibration induite dans les habitations pollution sonore, sonnette** » (p21)

Pollution :

- « **Pollution augmente du fait de l'augmentation du nombre de voiture** » (p50)

• Service aux usagers des transports en commun

Détérioration du service rendu :

- « **La suppression de 9 arrêt bus non remplacés par les stations tram** » (p21) (p46)
- « **Fin des accès directs vers Bondy et Pavillon** » (p21) (p45)
- « **Perte de fiabilité par la suppression de la voie réservé au bus et risque de thrombose à cause du site banalisé** » (p21)
- « **Peu de visibilité sur la restructuration des lignes bus, que deviennent les lignes 302,322. Accès vers Bobigny plus long** » (p45)

• Coût

- « **Estimé à 517M€, dans d'autre document 639.26 M€** » (p41)
- « **On se sait pas ce que couvre ce montant, qui le financera ? Participation de la ville ?** » (p 6, p41)
- « **coût entre 70 et 80 M€ au km trop élevé pour un tram** » (p54)

• Bilan socio-économique

Remise en cause du bilan sur plusieurs aspects :

- « **Faible taux de rentabilité (p38), non intégration des coûts de déviation des réseaux (p39), report modal surévalué (p40) du fait de la vitesse commerciale sous-estimée (p 40,43, p45), mise en cause des données de densité population et emploi (p44)** »

• Contraintes durant les travaux

- « **Anormal que les phasages travaux ne soient pas terminés** » (p53)
- « **Jean Jaurès fermée durant une longue durée** » (p53)
- « **Interruption du tram entre RN3 et la gare de Noisy** » (p53)
- « **Le département a retenu d'office des emplacements pour les bases chantier, modification du PLU** » (p52)
- « **Tous le trafic transiterai par République et Michelet** » (p53)

• Mise en cause des différents modes de consultation des citoyens

Concertation 2001 :

**« concertation pour rien, faite en catimini » (p7)**

Concertation 2005 :

Remise en cause de l'analyse des résultats : **« Analyse des résultats quelque peu fallacieuses... » (p7)**

Concertation 2008 :

**« pas question pour le garant de remettre en cause le projet » (p7), « Le CR du garant n'est pas sincère » (p8)**

Un extrait du dossier de consultation de 2008 est joint au rapport (p30 à 35) faisant l'objet de critiques qui rejoignent celles que l'on retrouve tout le long du rapport

Réunion préliminaire destinée aux commerçants :

**« le CR n'a jamais été publié » (p6) (p28)**

• Analyse comparative entre le tracé rue Jean Jaurès et le tracé Ouest

En complément de ces thèmes développés, le rapport présente (p10 à 14) une analyse comparative entre le tracé Jean Jaurès et le tracé Ouest (sans préciser cependant les rues empruntées par ce tracé Ouest).

Les principaux arguments sont ainsi résumés :

- Les expropriations du tracé ouest seraient moindres
- Il est inenvisageable de transformer la rue principale d'une ville, cela ne s'est jamais fait
- Il est impossible de piétonner Jean Jaurès car il faut bien autoriser l'accès aux véhicules de secours ou de nettoyage et les voies adjacentes ne peuvent être mises en impasse,
- Les arguments accompagnant l'intérêt du tram dans des zones en devenir sur Montreuil ou Romainville ne sont appliqués à Noisy-le-Sec sur la plaine ouest

• Proposition de l'association

Le rapport rappelle **« que la ville de Noisy est déjà fortement pénalisée par de nombreuses voies de communication (autoroutes, échangeurs, voies SNCF, RER, TGV) et ne peut supporter un nouvel équipement lourd dont elle ne tirerait pas avantage. Ce projet est en fait un projet urbain pour Montreuil et Romainville »**

Une critique des choix du Grand Paris Express est exposée et une proposition est avancée :

- La déviation de la ligne 15 entre Bobigny et Val de Fontenay par place Carnot plutôt que de la construire en parallèle du RER E et un TZen sur le tracé du tram dans l'attente de la construction de cette ligne

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

• Conditions de circulation et stationnement

Il est indéniable que l'insertion d'un tramway dans la ville engendre des difficultés de circulation puisqu'un nouvel équilibre entre tous les modes de circulation est recherché plutôt que de privilégier la voiture.

Des études de circulation ont été réalisées de manière exhaustive en s'appuyant sur un modèle de trafic largement utilisé sur le Département, et en incluant tous les projets d'urbanisme connus à ce jour ainsi que les projets de transport dont bien évidemment le T ZEN 3.

Il en ressort que les reports de trafic sur les voies adjacentes ou sur des itinéraires de déviation plus éloignés sont compatibles avec les gabarits des voies.

Les maîtres d'ouvrage porteront une attention particulière à la question de la rue Emile Zola dans la suite des études détaillées car les conditions d'accès et de desserte doivent être précisées

Les études ont également porté sur le stationnement et particulièrement sur la rue Jean Jaurès et le centre ville. Les résultats chiffrés figurent dans le dossier d'enquête publique et ne correspondent pas à ceux avancés par l'association. Les maîtres d'ouvrage confirment que le choix de la voie banalisée permet de restituer toutes les places de stationnement dans la rue Jean Jaurès, sous réserve d'un accord avec les services de secours pour garantir l'approche des véhicules d'intervention. L'enjeu en termes de places qui pourraient être réservées aux secours est de 53 places qu'il faudrait alors restituer dans un environnement proche. Les maîtres d'ouvrage travailleront avec la mairie de Noisy-le-Sec pour mettre en œuvre si nécessaire des solutions de parc de stationnement.

Après le projet, le devenir de la rue et son éventuelle transformation en une voie piétonne relèveront d'une décision de la municipalité, le maire détenant les pouvoirs de police pour la circulation en agglomération. Les réponses sur ce thème sont rassemblées dans les parties 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3 et 3.2 du présent mémoire en réponse.

• Circulation piétons – PMR - cycles

L'aménagement proposé sur la rue Jean Jaurès, en mettant en œuvre une meilleure distribution de l'espace, permettra une lecture plus simple des espaces réservés à chacun. Les trottoirs auront une largeur minimum aux points les plus contraints d'1.40 m et seront libérés des obstacles qui gênent aujourd'hui la progression. L'accès au commerce et aux stations en sera grandement amélioré. Les cycles circuleront sur le site banalisé comme cela est le cas dans de nombreux centre ville avec tramway.

Les réponses sur ce thème sont rassemblées dans les parties 3.3.1 et 3.3.2

• Accessibilité de la rue Jean Jaurès

Les aspects liés à la sécurité (notamment ceux liés à l'intervention des services de secours en présence d'une ligne aérienne de contact) sont traités dans le cadre des dossiers de sécurité encadrés par un Organisme Qualifié et Agréé et par la DRIEA qui est en charge de donner l'autorisation d'exploitation du tramway. Ces dossiers sont en cours de constitution, conformément au déroulé de toutes les opérations de ce type où ils sont finalisés après l'enquête d'utilité publique. Contrairement aux soupçons infondés de l'association, ces études sont menées en toute transparence avec les services concernés.

Les maîtres d'ouvrage confirment qu'une étude extrêmement détaillée a été produite à l'attention des services de l'Etat. Ce dossier expose les solutions qui seront mises en œuvre pour respecter les recommandations du guide d'accessibilité. Il montre également que le niveau global de sécurité de la rue sera amélioré puisqu'il n'y a pas aujourd'hui dans la rue Jean Jaurès de voie échelle conforme aux recommandations.

Les services de propreté auront évidemment accès à la rue, comme cela se fait rue Méchin à l'Île-Saint-Denis ou rue Delaune à St Denis. Il en sera de même pour les livraisons ou les déménagements.

La rue ne sera bien évidemment pas fermée aux services de police, contrairement à l'affirmation avancée par l'association ; le double sens de circulation est une simplification de la circulation du centre ville.



Des éléments de réponse sur ces points sont rassemblés dans le thème 3.1.1 « Circulation, accessibilité et sécurité Rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec »

• Vie commerçante

Les maîtres d'ouvrage sont conscients que la réalisation du tramway rue Jean Jaurès demandera une attention particulière pour atténuer les contraintes que subiront les commerces pendant les travaux. Cela se traduira par la mise en œuvre d'un travail collaboratif avec les commerçants de la rue afin de trouver le meilleur compromis en matière de phasage des travaux et prendre ainsi au mieux, en considération leurs difficultés spécifiques, que ce soit en termes de livraison, de visibilité, de délai de travaux ou d'incidence financière. La création d'une commission permettant l'indemnisation des professionnels riverains rencontrant une baisse de chiffres d'affaire du fait des travaux accompagnera ce dispositif.

L'organisation du marché sera au même titre pris en considération. Les aménagements à terme ne menacent en rien la vie du marché. Au contraire, une meilleure desserte par un tramway accessible de plain pied permettra de drainer vers le marché une clientèle plus large.

Les réponses sur ce point sont rassemblées dans le thème 4 « Impacts sur les commerces ».

• Aménagement public

Les aménagements paysagers qui accompagnent le projet ont été pensés de manière cohérente sur l'intégralité du tracé afin de créer une ambiance homogène sur l'ensemble de la ligne. Le nouveau mobilier urbain et les plantations de nouvelles essences d'arbres permettront de créer une identité propre au tramway et garantiront sa bonne insertion paysagère.

En termes de plantation, le projet tel qu'il est défini aujourd'hui, limite autant que possible les coupes d'arbres d'alignement. Le bilan sur la ville de Noisy-le-Sec demeure néanmoins déficitaire. Afin de compenser ce déficit local, la plateforme sera végétalisée au droit de la médiathèque et du théâtre ainsi que sur l'ensemble de la rue Anatole France. Le tramway rendra ainsi l'environnement plus agréable et créera une véritable trame verte.

Les réponses sur ce point sont rassemblées dans le thème 5.2 « Végétation et plantation ».

• Environnement

La nouvelle génération du matériel roulant du tramway et les améliorations sur la construction des infrastructures ont permis d'atténuer les contraintes acoustiques et vibratoires.

Les réponses sur ce point sont rassemblées dans le thème 5.3 « Bruit et vibrations ».

Les aménagements portent sur le linéaire des rues traversées par le tramway mais aussi sur les principales artères ou carrefours impactés par un report de circulation. La rue Michelet, le boulevard de la République et les carrefours associés sont intégrés au périmètre d'étude.

Concernant la crainte émise par l'association sur la tenue du sous sol, les maîtres d'ouvrage précisent que des sondages et études de sol accompagnent évidemment l'étude d'un tel projet. L'état du sous sol des rues est analysé et sera le cas échéant traité si ses capacités de soutènement ne sont pas compatibles avec la charge attendue. Il est à ce sujet à noter que l'impact des charges dans le sous sol est moins agressive venant d'un tramway que de camions type semi remorque par exemple.

• Service aux usagers des transports en commun

Le service aux usagers des transports en commun sera évidemment amélioré par une fréquence plus élevée, une amplitude horaire plus importante, une plus grande capacité de transport et une meilleure régularité. La

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E13000011/93

restructuration des lignes de bus, pilotée par le STIF, accompagnera cet aménagement pour une meilleure desserte des quartiers de la ville.

L'étude de cette restructuration a été lancée et sera finalisée avant la mise en service après un travail collaboratif avec les Villes. Les réponses sur ce point sont rassemblées dans le thème 1.3 « Restructuration des lignes de bus ».

• Coût

Les chiffres annoncés par l'association ne correspondent à aucun document produit par les maîtres d'ouvrage qui ignorent la source de ces chiffres, non précisée par l'association. Les réponses en matière de coût des travaux sont clairement exposées dans le thème 7 « coûts et financements ».

Il est commun à tous les projets de transport en Ile-de-France qu'à ce stade de l'opération, les conventions de financement des travaux ne soient pas finalisées. Si l'utilité publique du projet est déclarée à l'issue de l'enquête publique, les financeurs actuels du projet (Etat, Région, Département) ainsi que le STIF poursuivront les négociations sur le plan de financement global. La participation des communes et communauté d'agglomération pourra être recherché, notamment pour des modifications qualitatives du projet (type de revêtement, architecture des candélabres, etc).

• Bilan socio-économique

Les réponses aux remarques rassemblées dans ce paragraphe se trouvent dans le thème 7.1 « Coût du projet et bilan socio économique »

• Contraintes durant les travaux

Au stade de l'étude, qui est au niveau avant projet, les phasages de travaux ne peuvent être arrêtés. Les avoir figés aujourd'hui, sans concertation, pourrait justement être reproché aux maîtres d'ouvrage.

Les maîtres d'ouvrage, qui ont construit ensemble les tramways T5, prolongement du T 1 à l'ouest et le T8 sont pleinement conscients des contraintes qu'engendrent un tel chantier dans la ville tant pour les riverains que pour l'organisation générale du chantier.

A l'expérience de ce vécu, ils souhaitent travailler en connaissance des particularismes de chaque secteur. Les contraintes ainsi identifiées seront portées à connaissance des entreprises pour qu'elles répondent dans leurs offres en fonction de ces difficultés. Ce travail doit se faire durant l'élaboration du projet en partenariat avec les services techniques des villes.

Le cas particulier des travaux au dessus des autoroutes est traité sous la vigilance de la DIRIF, service d'exploitation des autoroutes qui donnera ses exigences en matière de fermeture des voies. L'organisation du chantier devra se plier à ces impératifs.

Les maîtres d'ouvrage n'ont à ce jour pas encore retenu les emplacements des bases chantier, contrairement à ce qui est indiqué par l'association.

Les réponses aux remarques rassemblées dans ce point se trouvent dans le thème 8 « travaux ».

• Mise en cause des différents modes de consultation des citoyens

Les différentes concertations ont été menées suivant les dispositions réglementaires en vigueur. A noter que le compte rendu de la concertation de 2008 a été reconnu comme satisfaisant par la Commission nationale du débat public (autorité administrative indépendante) qui en a pris acte le 2 septembre 2009.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

Pour autre exemple, contrairement à ce qui est indiqué par l'association, le compte rendu des réunions commerçant a été mis en ligne sur le site du projet avant le lancement de l'enquête publique, comme les maîtres d'ouvrage s'y étaient engagés.

Les réponses aux remarques rassemblées dans ce paragraphe se trouvent dans le thème 9 « Conduite du projet ».

• Analyse comparative entre le tracé Jean Jaurès et le tracé Ouest

Les maîtres d'ouvrage ont largement rappelé les conditions dans lesquelles le choix de ce tracé a été fait, notamment dans le thème 2 « choix du tracé ».

• Proposition de l'association

Le maître d'ouvrage n'apporte pas de commentaire à l'appréciation de l'association sur la « pénalisation » de la Ville de Noisy-le-Sec parce que dotée d'un réseau de transport varié et performant.

La proposition d'une déviation de la ligne 15, aurait dû s'exprimer dans le cadre des débats publics sur Arc Express et le métro du Grand Paris et ne peut être prise en compte par les maîtres d'ouvrage pour le tramway T1.

**Avis de la commission d'enquête**

Dont acte.

.....

***Observation n° 10: Le collectif interquartier (le conseil de quartier Branly-Boissière, Ramenas Léo Lagrange, Villiers-Barbusse, Théophile Sueur – Les Ruffins), le 25 juillet 2013***

Extrait de l'avis exprimé :

**« Les conseils de quartier se sont regroupés dès début 2013 en collectif Inter-quartiers afin de se positionner en faveur du prolongement du Tramway T1, mais contre la fermeture des voies de circulation automobile le long du tramway entre Mozinor et les Ruffins ».**

Ils dénoncent l'allongement des temps de parcours entre l'actuelle A186 et les contournements identifiés, les distances supplémentaires à parcourir et la quantité supplémentaire de CO2 générée par la fermeture de la circulation. Ces calculs se basent sur des hypothèses de trafic constatées sur site.

Ils annoncent un trafic avec une fourchette basse de « **900 véhicules/heure et une fourchette haute de 1200 véhicules/heure auxquels s'ajoute le flux hors heure de pointe, soit un total de 4000 véhicules jours dans le seul sens Paris → Montreuil** ».

Ils dénoncent que « **pour cette seule distance, le temps moyen supplémentaire est de 12 minutes par trajet aller [Paris → Montreuil]** ». Ils estiment l'impact écologique de la fermeture de la circulation à « **160 tonnes de CO2 par an** ».

Par ailleurs, outre la distance, le temps de parcours et l'impact environnemental, le collectif s'interroge sur les effets induits sur :

- La circulation locale : « **les reports générés conjugués au trafic déjà existant sur le réseau secondaire local porteraient celui-ci à saturation** ».

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

- Les retards pour les bus (129/301/102/122/121)
- L'environnement des quartiers voisins accueillant le report de trafic (« à la pollution atmosphérique s'ajoute le bruit »)
- La sécurité
- Le tissu social : « **la fracture serait accentuée entre les quartiers Nord et Sud du Haut Montreuil** » et « **une nouvelle serait créée entre les quartiers Ouest et Est** »

**« A défaut de réduire la circulation, il la déplace et en augmente substantiellement les effets indésirables »**

Le collectif interquartier propose ainsi trois alternatives possibles :

- **« Le rétablissement des voies latérales le long du tramway T1 »**
- Un aménagement « **dans un esprit consensuel, en zone 30** »
- La création d'une « **zone de rencontre** »

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Lors d'une commission extra-municipale à Montreuil, réunissant les élus municipaux, des experts et des associations, la ville de Montreuil a demandé aux maîtres d'ouvrage de vérifier la faisabilité de la limitation aux circulations douces et tramway entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil.

Il ressort ainsi de l'étude menée par les maîtres d'ouvrage que :

- les flux en provenance de Fontenay sous Bois et de Rosny-sous-Bois traversant Montreuil seront moindres du fait de la transformation de l'A186 en avenue paysagère (itinéraire qui sera donc beaucoup moins attractif),
- le trafic dans le secteur des Ruffins devrait rester constant avec la mise en service du projet T1 .
- les temps de parcours en voiture, selon les scénarii de reports seraient augmentés de 3 à 8 minutes.

Le report de trafic induit par la fermeture à la circulation du secteur des Murs à pêches n'est donc pas significatif (+ 100 équivalent véhicules / heure en 2020 avec l'ensemble des projets urbains construits).

Ces résultats confirmant la faisabilité de l'interruption de la circulation dans les Murs à pêches, les maîtres d'ouvrage ont inclus cet élément de programme au projet présenté en enquête publique.

Les maîtres d'ouvrage confirment par ailleurs la fiabilité des données, issues des comptages réalisés par le Département, appuyée sur la technologie éprouvée de boucle automatique, sur lesquelles se basent leurs études.

Ce point précis est développé plus en détail dans la thématique 3.1.6 « circulation automobile - La fermeture à la circulation automobile dans les Murs à Pêches entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil ».

Les maîtres d'ouvrage s'engagent par ailleurs à prendre des mesures dans le cadre du projet pour garder une emprise nécessaire au sud de la plate-forme du tramway afin de maintenir la possibilité de modifier ultérieurement l'aménagement et rétablir la circulation automobile sur ce linéaire. Cette décision de réouverture à la circulation dépendra alors entièrement du maire de Montreuil, détenteur du pouvoir de police de circulation, et non des maîtres d'ouvrage.

### **Avis de la commission d'enquête**

[Se référer à la réponse de la Commission au point 3-1-6.](#)

#### **Observation n°11 : FCPE- Union de coordination locale – Noisy-le-Sec**

##### Extrait de l'avis exprimé :

« Précisons d'emblée que la FCPE ne porte pas de jugement favorable ou défavorable au tram en tant que tel, ni sur son tracé ».

« Cette enquête sur le prolongement du T1 est pour nous une occasion importante de rappeler à tous les acteurs intervenant dans l'aménagement du tram que les réalisations doivent impérativement tenir compte des piétons, et en particulier des enfants qui sont particulièrement vulnérables dans l'espace public. Les aménagements qui seront réalisés doivent permettre à nos enfants de circuler confortablement, et en toute sécurité, qu'ils soient en tram, à pied, à vélo, en poussette ou même en fauteuil roulant ».

Nous saluons de ce point de vue le projet de réaménager l'avenue Galliéni pour y ajouter des pistes cyclables qui font aujourd'hui cruellement défaut sur cet axe[....] »

« En revanche, nous estimons que les aménagements proposés sur la rue Jean Jaurès vont dégrader les conditions de circulation des piétons et occasionner de nouveaux problèmes de sécurité routière qui sont inacceptables pour nous, parents d'élèves. »

« Les trottoirs aujourd'hui trop étroits en bien des endroits nécessiteraient d'être élargis »

« Or que prévoit le projet ? 'une partie de la rue Jean Jaurès sera réaménagée en double sens de circulation banalisée' et les trottoirs seront réduits »

« nous voulons attirer votre attention sur la conduite des travaux »

« en conclusion, dans l'hypothèse d'un tracé par la rue Jean Jaurès, nous revendiquons pour la sécurité de nos enfants :

- aucune réduction des trottoirs et –même autant que possible- une extension des espaces réservés aux piétons (élargissement des trottoirs, voire piétonnisation de la partie la plus étroite de la rue)
- des mesures significatives pour assurer que la rue Jean Jaurès pourra être aisément traversée sans aucun danger (réduction du trafic voiture, très bonne visibilité,..)
- un engagement concret du Département en faveur d'une conduite de travaux exemplaire à l'égard des piétons (réduction maximale des emprises de travaux, restauration d'espaces aux piétons dans les phases inactives »

##### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage sont très attentifs aux préoccupations exprimées dans cet avis concernant la sécurité des enfants ; c'est pourquoi une attention particulière y est portée, que ce soit pour les établissements scolaires situés directement sur le tracé ou ceux, situés à proximité, dont les élèves vont utiliser les voiries empruntées par le tramway.

Il est utile de rappeler que la sécurité dans le cadre d'un projet de tramway fait l'objet d'une très stricte instruction par des experts indépendants des maîtres d'ouvrage ; sans leur accord, le début des travaux et la mise en service du tramway ne seront pas possibles.

Un Organisme Qualifié Agréé est ainsi en charge de l'évaluation des risques éventuels liés à l'ensemble des circulations (tramway, mais aussi véhicules, piétons, cycles, etc). Le principe du site banalisé a déjà fait l'objet d'un avis positif de cet organisme. Sa présence dans toute la suite des études et des travaux garantit la prise en compte permanente de cette question de sécurité des circulations.

Les éléments relatifs à la circulation de tous les usagers, et notamment des piétons, sont rappelés au thème 3 « Circulation et stationnement ». Pour répondre plus précisément à la conclusion de l'avis exprimé par la FCPE, les maîtres d'ouvrage soulignent qu'au-delà de la largeur des cheminements piétons, aussi confortables que possible, le projet a pour but d'améliorer ces cheminements en les rendant plus lisibles (par le jeu des revêtements notamment) et moins encombrés (mobiliers urbains). La visibilité réciproque des piétons et des véhicules utilisant la voie est également un point d'attention très important pour les maîtres d'ouvrage et l'organisme qualifié agréé ; les traversées piétonnes seront ainsi sécurisées.

Le projet proposé par les maîtres d'ouvrage a pour caractéristique de limiter le trafic futur sur la rue Jean Jaurès au seul trafic local : le trafic de transit est dissuadé d'utiliser la rue Jean Jaurès notamment par le biais du réglage des feux tricolores et orienté vers le boulevard Michelet mis à double sens. Il répond en ce sens à la volonté exprimée par la FCPE d'un trafic apaisé, à vitesse limitée, sur la rue Jean Jaurès. En revanche, la piétonisation partielle de la rue Jean Jaurès n'est pas intégrée au projet proposé, comme indiqué au thème 5.4.3 « Piétonisation de la rue Jean Jaurès ».

Enfin, les maîtres d'ouvrage s'engagent à porter une grande attention à la qualité des cheminements piétons pendant la phase travaux. Ce travail est déjà en cours durant les études de phasage et les maîtres d'ouvrage sont conscients que la rue Jean Jaurès constitue, du fait de sa faible largeur, un cas tout à fait particulier. Comme expliqué au thème 8.1. « Durée des travaux et impacts sur la vie riveraine », des agents de proximité seront mis en place pour une prise en compte efficace et une correction rapide des problèmes rencontrés par les riverains durant cette phase chantier.

Les maîtres d'ouvrage restent à l'écoute des inquiétudes des parents d'élèves et se tiennent prêts à rencontrer les fédérations de parents.

#### **Avis de la commission d'enquête**

La Commission partage le souci des maîtres d'ouvrage et remarque leur engagement dans la recherche de solutions adéquates.

#### **Observation n°12 : SAEM Noisy-le-Sec Habitat**

#### **Résumé et extrait l'avis exprimé :**

La Société d'Aménagement et d'Economie Mixte de la Ville de Noisy-le-Sec, Noisy-le-Sec Habitat, « **présidée par le Maire** » et « **administrée par 8 administrateurs publics représentant le conseil municipal** » est une entreprise locale « **présente sur le territoire de Noisy-le-Sec depuis 50 ans** », « **acteur majeur de la politique de l'habitat de la ville** », qui a également depuis 2011 « **l'objectif de la maîtrise du foncier commercial de centre ville** ».

Par courrier du 30 juillet 2013, elle exprime son inquiétude quant aux impacts du projet présenté en enquête publique pour ses « **6 000 locataires, soit 15% des habitants de la ville** » et pour ses intérêts.

Cette inquiétude porte principalement sur la rue Jean Jaurès, « **l'artère principale, le 'cardo maximus' de la ville où se situe l'essentiel du patrimoine, des logements locatifs sociaux de Noisy-le-Sec Habitat** ».

Ces inquiétudes concernent :

- le bruit (« **cette rue pour le moins étroite où les fenêtres de nos logements ne sont pas étudiées pour supporter le vacarme d'un chantier long et fastidieux, ni de supporter le bruit supplémentaire d'un espace confiné où tram, véhicules, cyclistes et piétons devraient cohabiter coûte que coûte** »)
- la survie des commerces (« **durant la phase travaux, la desserte des commerces, leur livraison comme les arrêts minutes pour les services ne seraient pas plus satisfaisants. C'est la mort à petit feu des commerces et services de proximité de nos locataires. Il en serait de même durant la phase d'exploitation même du tramway, la survie de notre réseau commercial n'est absolument pas garantie, le retour sur les expériences d'autres sites incite à la plus grande méfiance de notre part** »)
- la circulation (« **la rue Jean Jaurès risquerait elle aussi d'être congestionnée étant donnée que certains automobilistes continueraient à l'emprunter plutôt que de passer par le boulevard Michelet qui serait encore plus saturé** »)
- l'efficacité des transports en commun (« **les locataires vont perdre une partie de leur offre de transport actuelle, comme le bus 105** »)
- la perte de valeur du patrimoine de Noisy-le-Sec Habitat (« **la valeur de l'ensemble du patrimoine de centre-ville de la SAEM Noisy-le-Sec Habitat pourrait ainsi périlcliter** »)
- d'éventuelles expropriations (« **en effet pour l'insertion du projet, il sera nécessaire d'élargir ou d'acquérir, mais de quelle façon ?** »)

Noisy-le-Sec Habitat précise étudier avec la Ville « **la possibilité de porter la construction de nouveaux logements sociaux le long du tracé alternatif du tramway par la plaine ouest de Noisy-le-Sec.** »

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Un matériel roulant neuf, bénéficiant des dernières évolutions technologiques, circulera sur la rue Jean Jaurès et constitue une réponse efficace aux inquiétudes exprimées sur le bruit et les vibrations. Ce point est plus largement traité au thème 5.3. « Bruit et vibrations ».

Les maîtres d'ouvrage portent une attention particulière aux commerçants, la présence de ces commerces de Noisy-le-Sec étant en effet une particularité et une source de dynamisme pour le centre ville. C'est pourquoi des mesures d'accompagnement (notamment commission de règlement amiable visant à indemniser les baisses de chiffres d'affaires dues aux travaux) sont prévues par les maîtres d'ouvrage pour leur permettre de traverser la phase, forcément difficile, des travaux. Les aspects portant sur le fonctionnement en phase définitive des commerces (livraisons, stationnement) sont également analysés en détail avec un cabinet d'études spécialisé. Ces éléments sont plus précisément décrits dans le thème 4 « Impacts sur les commerces ».

Le projet a également été précisément étudié (comptages, modélisation du trafic en configuration future) pour limiter la congestion des axes et assurer un bon fonctionnement du tramway dans le site banalisé. Ces éléments sont détaillés dans la thématique 3 « circulation et stationnement ».

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

La desserte en transport en commun sera améliorée par le tramway (fréquence, régularité, capacité) et le réseau d'autobus mis en cohérence. Cette complémentarité est décrite dans le dossier d'enquête et reprise dans les thèmes 1.2 « Cohérence du réseau de transport et complémentarité » et 1.3 « Restructuration des lignes de bus » .

Comme expliqué dans le thème 6.2. « Valorisation du foncier » du présent mémoire, la crainte d'une dévalorisation du bâti ne semble pas justifiée.

Les maîtres d'ouvrages précisent, comme cela est indiqué dans le dossier d'enquête publique (plans notamment) qu'il n'est pas nécessaire d'élargir l'emprise de la rue Jean Jaurès pour la bonne insertion du projet.

#### **Avis de la commission d'enquête**

Dont acte.

#### **Observation n°13 : Association Montreuil environnement, 31 juillet 2013**

##### Extrait de l'avis exprimé :

*L'association Montreuil environnement s'oppose particulièrement à deux caractéristiques du projet :*

*La démolition de l'autoroute A186 : « **acte violent, non respectueux de l'existant, coûteux** »*

*La localisation du SMR ailleurs que sur le site des murs à pêches : « **surface du SMR qui limitera la déambulation, hauteur du bâti qui ne permettra pas une intégration discrète** » « **cette implantation handicapera fortement le projet agri-culturel** »*

*En contre proposition l'association suggère un aménagement de l'autoroute « **en changeant son usage pour l'intégrer au plus grand éco-quartier d'Europe** », déplacer le SMR ailleurs, ou construire un BHNS qui « **éviterait la construction du SMR** » et dont « **le coût de construction serait 10 fois moins cher** »*

*Elle est par ailleurs favorable à la coupure de circulation dans les murs à pêche.*

##### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La construction de ce tramway est intrinsèquement liée à la démolition de l'autoroute. En effet les deux infrastructures ne peuvent être déployées concomitamment sur le même espace à moins de consacrer encore plus d'espace aux infrastructures au détriment de l'urbanisation.

Le maître d'ouvrage conscient des nuisances que pourraient générer les travaux de démolition, exigera des entreprises des mesures pour atténuer ces nuisances. La prise en compte de ces objectifs de réduction de l'impact écologique, fera partie des critères de choix des entreprises. Les remarques plus complètes sur ce sujet sont développées dans le sous thème 8.1. « Durée des travaux et impacts sur la vie riveraine »

Pour ce qui est du SMR, la démarche qui a conduit au choix de l'emplacement proposé, a été longue pour consulter et prendre en compte l'ensemble des avis. Un rappel de cette démarche est décrit dans le thème 5.1. « Site de maintenance et de remisage (SMR) ».



Il faut remarquer qu'une grande partie du SMR sera construite sur ce qui aujourd'hui est un échangeur autoroutier atténuant ainsi l'impact sur les terrains libres. Si comme le suggère l'association l'autoroute n'était pas démolie cette reconquête d'espace ne pourrait pas se faire.

#### **Avis de la commission d'enquête**

[Se référer à la réponse de la Commission au point 5-1.](#)

.....

#### **1.4 Pétitions**

L'association TRAM-NON a initié et collecté une pétition de contestation au projet de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay comptant 2674 signatures.

Elle contient le texte suivant : « ***le projet de tramway rue Jean Jaurès est inacceptable car il détruit le cœur de la ville et met en cause la sécurité des personnes. Nous demandons instamment, dans l'intérêt général, qu'un tracé à l'ouest de la ville soit définitivement retenu afin de contribuer au développement économique de ce secteur en pleine mutation*** ».

#### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

Le projet soumis à l'enquête prévoit le passage du tramway par la rue Jean Jaurès. Ce tracé a été approuvé par le Conseil du STIF le 8 juillet 2009 suite à l'organisation d'une nouvelle concertation préalable en 2008 (faisant suite à celles de 2001 et 2005), réalisée sous l'égide d'un garant. Ce tracé a également fait l'objet d'un vœu favorable du conseil municipal de Noisy-le-Sec le 18 juin 2009.

Ce tracé a été choisi pour les nombreux avantages qu'il présentait en comparaison des différents tracés passant par l'Ouest.

Ce tracé a été choisi pour des critères tout d'abord de meilleures dessertes :

- Desserte fine du centre-ville et de sa population (12 000 habitants contre 9000 pour le tracé Ouest)
- Desserte de plus de 150 commerces et du marché
- Desserte des nombreux équipements du centre-ville (la médiathèque, le théâtre, la poste, la mairie, le conservatoire municipal, le centre d'art contemporain...)
- Connexion et intermodalité possible avec la gare RER

Mais également pour d'autres critères liés notamment à l'aménagement de l'espace public :

- Une requalification des espaces publics traversés, aujourd'hui peu clairs et peu lisibles
- Un nombre de places de stationnement impacté moins important que sur les autres tracés
- Un coût moins élevé que les autres tracés (pas de travaux d'ouvrage d'art, ni d'acquisitions foncières)

Cette thématique est par ailleurs détaillée dans le sous-thème « 2.2 Le choix du tracé - Noisy-le-Sec » du présent mémoire.

Concernant les interrogations quant à la sécurité et à l'accès pompier, il est utile de rappeler qu'un projet de tramway fait l'objet d'une très stricte analyse par des experts indépendants : les OQA (Organisme Qualifié Agréé) en charge de l'évaluation des risques éventuels liés à l'ensemble des circulations (tramway, mais aussi véhicules, piétons, cycles, etc) et les services de l'Etat qui s'appuient sur le BSPP (Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris) pour l'accessibilité aux immeubles par les services de secours. Leur accord est indispensable au lancement des travaux et à la mise en service et assure donc la bonne appréhension de ces problématiques.

Ce thème est par ailleurs détaillé dans le sous-thème 3.1.1 « Circulation, accessibilité et sécurité Rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec».

#### Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

.....

Le collectif interquartier regroupant le conseil de quartier Branly-Boissière, Ramenas Léo Lagrange, Villiers-Barbusse, Théophile Sueur – Les Ruffins, a proposé aux habitants une pétition contre la fermeture de la circulation entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil. Elle regroupe « plus de 3100 signatures ».

Une pétition similaire a été mise en ligne sur le site Avaaz.org, laquelle s'accompagne du texte suivant : « ***Nous souhaitons qu'une concertation représentative soit mise en place afin que les habitants des quartiers concernés puissent se prononcer démocratiquement. Si vous pensez que la circulation doit être prolongée jusqu'au carrefour des Ruffins, vous pouvez l'exprimer par mail au conseil de quartier à l'adresse : [cdqruffins@usine.com](mailto:cdqruffins@usine.com) ou en remplissant la pétition ci-dessous.*** »

Cette pétition en ligne compte 488 signatures.

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Suite à la proposition de fermer l'accès aux voitures et aux deux-roues motorisés au secteur des Murs à pêches lors d'une commission extra-municipale réunissant les élus, des experts, des associations riveraines, la ville de Montreuil a demandé aux maîtres d'ouvrage de vérifier l'impact de cette décision.

La volonté de ne garder que les circulations douces et le tramway entre la rue de Rosny (RD 37) et la rue Pierre de Montreuil afin notamment de lier via une promenade les 2 secteurs protégés des Murs à pêches a donc été étudiée par les services du Département.

Cette étude permet de démontrer que la transformation de l'A186 en avenue paysagère va modifier complètement les comportements de déplacements de nombreux automobilistes et notamment ceux qui empruntaient cet axe pour éviter les bouchons sur le réseau magistral (évitement de l'A3 ou de l'A86). Ainsi, le trafic et la vitesse de circulation vont diminuer sur cet axe reliant Romainville et Montreuil. De ce fait, le report de trafic induit par la fermeture à la circulation du secteur des Murs à pêches sera relativement faible (+100 équivalent véhicules / heure en 2020 avec l'ensemble des projets urbains construits).

Cette thématique est par ailleurs détaillée dans le sous-thème 3.1.6 « La fermeture à la circulation automobile dans les Murs à Pêches entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil » du présent mémoire en réponse.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelaire.  
E1300011/93

**Avis de la commission d'enquête**

[Se référer à la réponse de la Commission au point 5-1.](#)

.....

## II. LES DIFFERENTES THEMATIQUES DEVELOPPEES DANS LES REGISTRES

Les citations extraites des registres sont reprises telles qu'elles ont été écrites.

### THEMATIQUE 1 : OPPORTUNITE ET BENEFICES DU PROJET

#### 1.1 Gain de temps et desserte actuelle

##### Avis exprimés dans les registres :

**« Aller plus facilement rejoindre Val de Fontenay. Car le 301 est interminable du fait des problèmes de circulation, sur les boulevards Boissière et Th. Sueur »**

**« La circulation du 105 est déplorable, on voit parfois 2 ou 3 bus 105 qui font la course, sans aucun souci de régulation, et après qu'on les a attendus 30 minutes »**

**« je ne comprends pas la nostalgie des admirateurs du 105 qui passe toutes les 20 minutes quand le tram passe toutes les 4/5 minutes »**

**« Les habitants du Morillon seront ainsi à une demi-heure du centre de Paris »**

**« Tram NON ! parce que n'apportant pas d'amélioration en temps en l'absence de tunnels ou de viaducs.»**

**« Améliorer notablement les transports en commun existants (30 minutes d'attente pour voir un bus arriver cela relève du scandale), ou l'état des chaussées où les nids de poules pullulent »**

**« Le tramway est une bonne solution à condition d'avoir un tarif attractif et un passage fréquent »,  
« vitesse théorique très lente de 16,8 km/h pour le tramway affichée par le STIF – vitesse s'établissant de fait à 15 km/h) »**

**« Un quartier qui n'est plus accessible en voiture doit être accessible au moins jusqu'à minuit »**

**« Il est inévitable que le tramway ne puisse pas respecter ses horaires, puisque pour traverser le centre-ville, il partagera sa voie de circulation avec les voitures. Que se passera-t-il lorsqu'une d'entre elle sera en panne au beau milieu des voies ? »**

##### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Des efforts ont été mis en œuvre pour favoriser la circulation des bus dans le secteur pour les extraire des difficultés de circulation générale. Des aménagements ont notamment été réalisés à l'approche de la place Carnot à Romainville et rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec. Ces efforts restent ponctuels et n'offrent pas le confort d'un transport continu en site propre (régularité, fiabilité...).

Le tableau ci-dessous compare les temps de parcours entre modes bus et tramway.

Si le gain de temps s'exprime en minutes pour un voyage occasionnel, il se traduira en un nombre d'heures important pour un usager régulier tout au long de l'année (déplacement des salariés, collégiens et lycéens, ...).

Parcours	Bus	Tramway
Bobigny / Noisy-le-Sec RER E	12 minutes	10 minutes
Pont de Bondy / Noisy-le-Sec RER E	5 minutes	4 minutes
Noisy-le-Sec RER E / Place Carnot (future ligne 11)	14 minutes	8 minutes

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E13000011/93

Place Carnot (future ligne 11) / Montreuil Théophile Sueur	21 minutes	11 minutes
Montreuil Théophile Sueur / Val de Fontenay RER A et E	17 minutes	8 minutes
Place Carnot (future ligne 11) / Val de Fontenay RER A et E	32 minutes	19 minutes

Ce gain de temps moyen ne prend pas en compte les irrégularités actuelles des trajets de bus qui peuvent s'avérer importantes aux heures de pointe.

Les gains seront aussi sensibles du point de vue de l'amplitude horaire : le tramway circule 7 jours sur 7, de 5h30 à 00h30 et jusqu'à 1h30 les vendredis, samedis et veilles de jours fériés. L'amélioration sera également significative en termes de fréquence, notamment aux heures creuses où un tramway circulera dans chaque sens toutes les 6 minutes.

Le tramway profitera d'un site propre intégral et d'une priorité accordée aux carrefours, à l'exception du centre-ville de Noisy-le-Sec. Cette disposition assure aux voyageurs un confort de déplacement et la garantie de conditions de transports constantes (temps de parcours, régularité de passage aux stations,...). Sur la rue Jean Jaurès, le faible trafic qui subsistera (cf. sous thème 3.1 « circulation ») est compatible avec le service commercial et la régularité attendus.

La vitesse commerciale annoncée de 16,8km/h tient compte de l'ensemble des contraintes d'insertion de la ligne et est calculée grâce au retour sur expérience des autres lignes en exploitation.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce C – p.36-37)

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrages apporteront un soin particulier à harmoniser la priorité accordée au tramway au franchissement des carrefours et ménager la fluidité de la circulation des véhicules routiers.

#### Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

### 1.2 Cohérence du réseau de transport et complémentarité

Avis exprimés dans les registres :

**« Associé au prolongement de la ligne 11 et celui de la ligne 9, ce prolongement [du T1] constitue un élément essentiel d'un futur réseau maillé dans ce secteur de l'est parisien »**

**« le centre-ville de Noisy doit être relié aux lignes 11 et 15 du métro directement »**

**« Pourquoi saccager notre ville, il y a le RER, l'autobus, le métro pas loin », « Il y a suffisamment de transports à Noisy »**

**« Il est plus rapide de passer par le « E » pour rejoindre Fontenay pour les Rosnéens »**

**« C'est dans [le prolongement de la ligne 11 du métro] ou dans le métro périphérique qu'il faut investir, et non dans le tramway T1, trop coûteux et peu utile »,**

**« Je préfère le prolongement de la ligne n°9 jusqu'aux Murs à Pêches », « Le tram ne me rapproche pas ni du métro 2ème zone ni du centre de Montreuil »**

**« le projet Grand Paris Express était l'opportunité de relier Val de Fontenay à Bobigny via Montreuil et Romainville »**

**« La liaison entre la ligne 9 et le T1 ne nécessite pas de travaux importants, le tunnel existe, il reste à faire la section au niveau de l'arrêt Aristide Briand. Si ces travaux sont mutualisés avec ceux du T1, les coûts seront moindres que pour des travaux séparés »**

**« le projet est justifié par la décision [...] de réaliser une rocade complète de tramway en proche couronne, le Grand Tram. Or ce projet est aujourd'hui complètement caduc depuis la décision [...], de construire le Nouveau Grand Paris et, en particulier, la future ligne circulaire de métro M15 »**

**« D'après l'étude, une seule station pour le T1. Dans le sud de Rosny. Quelle est l'utilité de ce transport pour notre ville ? »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le projet de tramway proposé ressort d'une vision globale des besoins de déplacements et des projets à réaliser pour y répondre portée notamment par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France ; cette vision globale et cohérente se traduit par les documents de planification auxquels le STIF apporte sa contribution (Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, réseau de transport du Grand Paris). Dans ces documents de planification, le mode de transport retenu tient compte des objectifs à atteindre pour chaque projet.

Les lignes de RER, Métro et Nouveau Grand Paris, offrent une desserte rapide étendue à l'échelle régionale. Elles relient entre elles les Pôles principaux de correspondances et stations majeures avec des distances de l'ordre du kilomètre.

A l'échelle plus locale avec des distances de l'ordre de centaines de mètres, les réseaux tramways et bus relient les quartiers et les villes aux Pôles de transports.

La complémentarité des modes forme un maillage qui permet aux voyageurs de se déplacer partout le plus rapidement possible et de s'approcher le plus possible de sa destination.

Dans l'ensemble de ces documents de planification, le projet T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay a été retenu.

Il a pour objectif, grâce à une desserte fine du territoire et une qualité de service élevée (fréquence, capacité, régularité, vitesse commerciale), d'assurer une fonction de rabattement vers le réseau lourd efficace, de desservir des quartiers aujourd'hui éloignés du réseau structurant et de répondre à des besoins de déplacements locaux par une offre de qualité.

Il permet ainsi les correspondances avec le RER E, la future ligne 15, le prolongement des lignes 11 et 9, et la future tangentielle nord. Les études de trafic montrent qu'il n'est nullement en concurrence avec ces modes lourds, mais bien complémentaires de ce réseau ; les trajets qui seront réalisés sur le tramway sont en effet nettement plus courts que ceux réalisés sur le réseau métro-RER.

Le projet permettra notamment de relier à ces pôles de transport des quartiers aujourd'hui non desservis par le réseau de transports en commun en site propre (à Montreuil et Romainville notamment).

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcellaire.  
E13000011/93

Pour assurer la complémentarité et la cohérence du réseau de transport, les maîtres d'ouvrage se sont attachés à concevoir un projet qui réponde à la nécessité d'une desserte fine et d'une capacité permettant de répondre à la demande de transport.

Sur la commune de Noisy-le-Sec notamment, pour desservir efficacement le centre-ville dense, l'interstation moyenne choisie est de 390 m, ce qui est plus faible que l'interstation généralement choisie pour un projet de tramway (450 à 500 mètres) ; cela permet de conserver un nombre important d'arrêts existants aujourd'hui sur le réseau bus (l'interstation pour le bus 105 est actuellement de 290 mètres en moyenne), tout en améliorant la qualité de service rendu (accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite, fréquence, etc.).

Pour le centre ville de Noisy-le-Sec :

- L'arrêt 105 à la gare RER est remplacé par une station T1 (Gare RER de Noisy).
- L'arrêt 105 « Saint-Jean » est remplacé par une station T1 (Saint-Jean), située environ 80 m en amont de l'arrêt de bus actuel.
- L'arrêt 105 « Marché des Découvertes » est remplacé par une station T1 (Place Jeanne d'Arc) située 150 m en amont de l'arrêt de bus.
- Les arrêts de bus 105, « Jeanne d'Arc » et « Hélène », sont mutualisés à la station de Tramway (Rue Hélène) localisée à l'endroit de l'arrêt 105 actuel « Hélène ».
- L'arrêt de bus Jeanne d'Arc est aujourd'hui situé 150 mètres en aval de la future station de tramway.
- Les arrêts 105 « Hoche » et « Rue du Parc » sont mutualisés à la station de tramway (Carrefour de la Vierge) localisée à l'endroit de l'arrêt actuel « Rue du Parc ».
- L'arrêt de bus « Hoche » est aujourd'hui situé environ 100 mètres en aval de la future station de tramway.

Entre la gare de Noisy-le-Sec et place Carnot, on constate aujourd'hui 7 arrêts de bus ligne 105 avec une fréquence de desserte évoluant de 5 à 12 minutes en journée la semaine. Le tramway offrira 5 stations avec une fréquence de desserte de 4 à 6 minutes en journée la semaine.

Le projet s'inscrit également en cohérence avec le réseau futur en adaptant la capacité de transport offerte aux besoins à venir. La charge maximale aujourd'hui constatée sur le 105 à Noisy-le-Sec est de 740 voyageurs/heure en direction des Pavillons-sous-Bois et 570 voyageurs/heure en direction des Lilas. Cette demande va significativement augmenter avec l'arrivée de la ligne 11 à la Place Carnot. Le tramway permet d'offrir la capacité nécessaire pour répondre à cette demande, comme le montre le tableau ci-dessous. La charge à Noisy-le-Sec, à l'heure de pointe du matin, en direction de Val-de-Fontenay approchera les 2100 voyageurs/heure.

	<b>105</b>	<b>T1</b>
Matériel	Bus articulés 100 places	Matériel 32m nouvelle génération 200 places
Fréquence heure de pointe du matin	5'	4'
Nb de passages à l'heure	12	15
Capacité heure de pointe du matin	1200 places	3000 places

## Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce G – p.480-481)

### Avis de la commission d'enquête

[Dont acte.](#)

.....

### **1.3 Restructuration des lignes de bus**

Avis exprimés dans les registres :

- « **Quel maillage est envisagé pour le reste du transport, le réseau des autobus ?** »
- « **Assurer une ou des fréquences suffisantes sur les lignes d'autobus de rabattement permettant aux habitants du Bas Montreuil et centre-ville de rejoindre la ligne de tramway** »
- « **Suppression de 9 arrêts de bus, non remplacés par des arrêts de tram [...] Fin de l'accès direct vers Bondy et Pavillons-sous-Bois avec la suppression du 105. Fin du couloir réservé aux bus, et donc perte de fiabilité des transports en commun** »
- « **Si vous voulez aider la zone ouest, faites-y passer le 105, et laissez-nous le T1 en centre-ville** »
- « **Le trajet du bus 122 Ruffins-Parc de Montreuil-Babeuf-Charles Delavacquerie-Le Morillon-Jules Guesde sera-t-il maintenu ?** »
- « **Le tramway va isoler encore plus le quartier des Ruffins, le bus 127 (dépôt Maltournée) disparaît. L'accès mairie, croix de Chavaux, centre de Montreuil encore plus inaccessible** »
- « **il faudra aussi beaucoup plus d'autobus 122 car cette ligne est en train de s'essouffler, elle est toujours bondée** »
- « **il nous paraît utile d'attirer votre attention sur la ligne de bus 301 (Bobigny préfecture/Val de Fontenay) [...] [et] son intérêt vital pour les Fontenaisiens qui sont nombreux à la fréquenter** »
- « **Dans le cadre de la restructuration du réseau de bus envisagé par le STIF, la création du bus 245 vers Bobigny Raymond Queneau et la création du terminus du bus 147 à la gare n'ont pas été intégrées** »
- « **Que devient le réseau de bus de ce quartier [Grands Champs à Romainville] ? Le 129 complètement parallèle à la ligne 11 perdurera-t-il ?** »

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Parmi les restructurations du réseau bus, il convient de distinguer celles mises en place dans le cadre du redéploiement du réseau à l'arrivée d'une nouvelle ligne de transport en commun de celles provisoires qui pourront être mises en place temporairement pour le bon déroulement du chantier. Dans ce cas, il s'agira de dévoiements, services provisoires ou de remplacements.

La suite de la réponse porte sur la restructuration bus à l'horizon de la mise en service du projet T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay.



### **Démarches engagées pour la restructuration bus à l'horizon de la mise en service du projet.**

La mise en service du prolongement d'un tramway, implique généralement une restructuration des lignes de bus pilotée par le Syndicat des Transports d'Ile de France en partenariat avec les partenaires locaux pour redéployer les moyens bus.

Sur le secteur concerné, l'arrivée des projets métro Ligne 11, T1, T4 et Tzen 3 a conduit le STIF à porter une réflexion globale en fonction des horizons de mise en service et à attribuer à chaque projet une restructuration associée.

Afin de répondre aux légitimes interrogations des collectivités et du public, le STIF a entamé, dès maintenant, les études de restructurations. Cette démarche a également permis aux maîtres d'ouvrage de s'assurer, en amont de l'enquête publique, de la faisabilité d'insertion des arrêts dans l'espace public réaménagé dans le cadre du projet.

L'état des réflexions est présenté dans le dossier d'enquête publique, notamment dans le cadre du mémoire en réponse à l'autorité environnementale, et est rappelé dans la suite de la présente réponse.

Toutefois, le travail entre les services du STIF et les collectivités locales se poursuit et s'achèvera quelques mois avant la mise en service. Ce travail permettra de trouver les solutions les plus adaptées aux besoins de transport qui seront notamment exprimés par les collectivités.

Il convient également de souligner que, si l'émergence de nombreux projets structurants sur le secteur rend nécessaire une restructuration globale du réseau bus, ces restructurations ne sont jamais définitives et évoluent au gré des besoins des utilisateurs des transports, du développement de nouveaux quartiers, de nouveaux projets de transport.

### **Principes retenus pour la définition de la restructuration bus**

Pour ne pas doubler l'offre, le tramway circulant sur des axes actuellement empruntés par des lignes de bus, celles-ci sont réorganisées pour desservir plus efficacement les quartiers et offrir des correspondances avec d'autres lignes de bus, avec le tramway, le métro ou le RER.

Cette restructuration du réseau bus est menée avec notamment pour objectif :

- d'éviter le doublon ligne de bus/tramway,
- d'éviter la création de lignes de bus trop courtes limitant la possibilité de rejoindre une destination sans rupture de charge,
- de supprimer autant que possible le fonctionnement en boucle ou en itinéraire dissocié,
- de privilégier les arrêts en correspondance avec le tramway afin d'optimiser le maillage entre les différents réseaux,
- d'optimiser la desserte locale en repositionnant les stations de lignes de bus maintenues.

### **Restructuration envisagée dans le cadre du projet T1**

L'état des réflexions actuel est présenté dans le schéma et la réponse ci-dessous :

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

La restructuration qui accompagnera le projet T1 concerne les lignes 105, 122 et 127. De plus, une nouvelle desserte en bus est prévue pour la zone d'activité du terminal située sur le secteur Ouest de la Ville de Noisy-le-Sec.

La ligne de bus 301 récemment renforcée en offre, n'est pas concernée par la restructuration. Elle croise la ligne T1 en 4 points : le Pôle de Bobigny Pablo Picasso, la station Place Jeanne d'Arc à Noisy-le-Sec, la station Théophile Sueur à Montreuil et le Val de Fontenay.  
Son parcours est nettement différent de celui de la ligne T1. C'est un exemple de maillage « fin » du réseau et de correspondances entre modes bus et tramway.

En provenance des Pavillons-sous-Bois, la ligne 105 sera mise en correspondance avec la ligne T1 et le TZen3 (Bus à Haut Niveau de Service) sur l'axe ex RN3 à Pont de Bondy.

A la mise en service du prolongement de T1 à Val de Fontenay, la ligne 105 disparaîtra entre Pont de Bondy et Place Carnot à Romainville.

Au nord, sur la partie Pont de Bondy à Gare RER de Noisy, le projet de la ligne 11 rétablira la ligne 105 sous le numéro de ligne 147 avec ses arrêts.

Au sud la ligne 105 reliera la Place Carnot à la porte des Lilas sous le numéro de ligne 48.

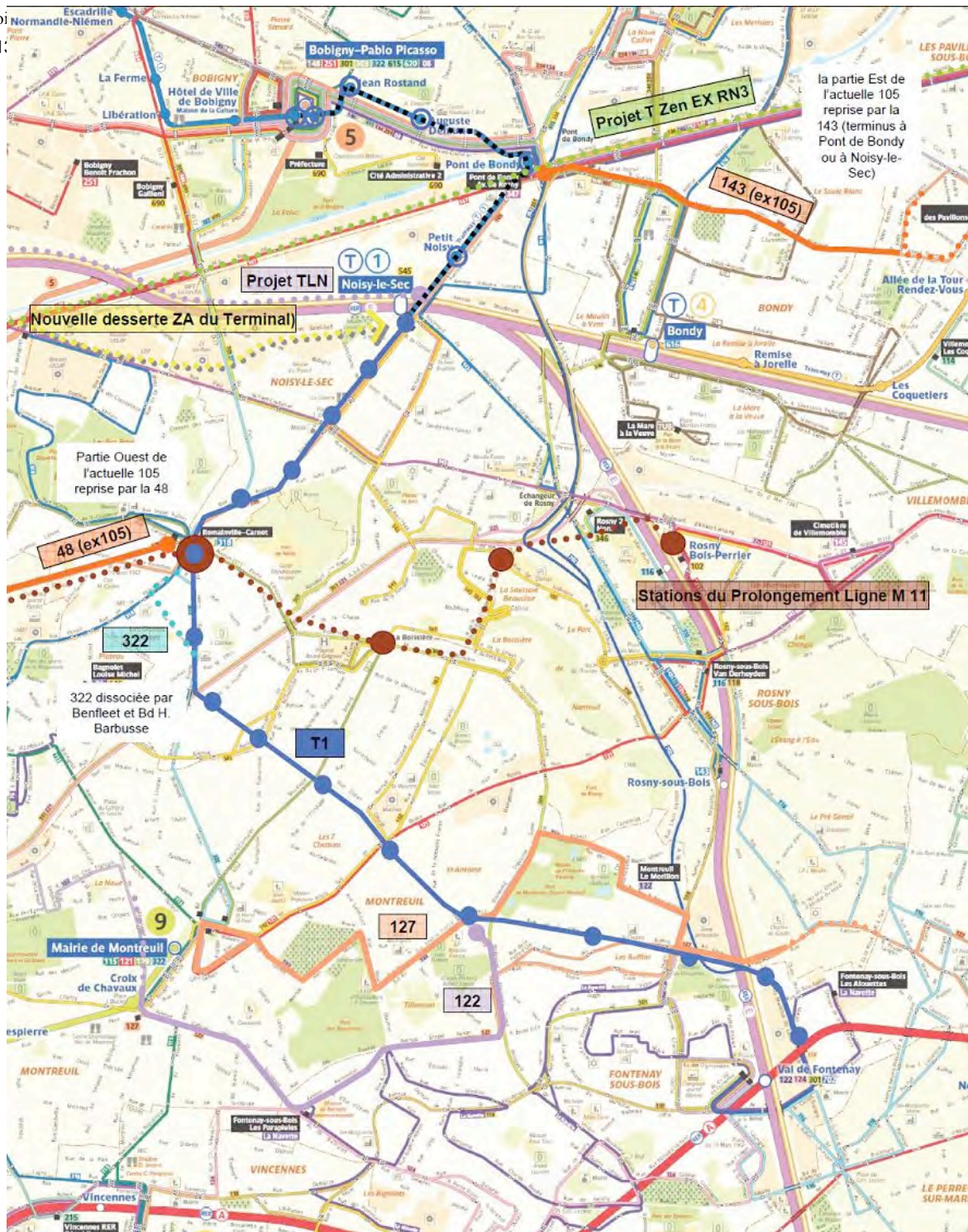
La ligne 122 qui relie aujourd'hui le Pôle de Gallieni à Bagnolet à Val de Fontenay, continuera son itinéraire habituel depuis Bagnolet jusqu'à Montreuil Croix de Chavaux puis prendra l'itinéraire de la ligne 127 jusqu'à Montreuil Théophile Sueur en correspondance avec le tramway T1.

La ligne 127 qui relie aujourd'hui La Croix de Chavaux à Montreuil à Neuilly-sur-Marne - Résistance reliera la Mairie de Montreuil au carrefour Théophile Sueur (où elle croisera la ligne T1) via l'ancien itinéraire de la ligne 122 et poursuivra cet itinéraire tel qu'aujourd'hui par la rue Babeuf, l'avenue Pierre Brossolette et jusqu'à Neuilly-sur-Marne.

La desserte programmée de la zone d'activité du terminal sera portée par la restructuration associée à l'arrivée du métro Ligne 11 et assurée par l'adaptation de la ligne 545.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny,

Noi  
E1:



## Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce I – recommandation n°5)

## Avis de la commission d'enquête

La Commission soutient les engagements pris par les maîtres d'ouvrage pour étudier la future restructuration des lignes de bus dans l'intérêt des usagers.

.....

### 1.4 Nouveau matériel roulant et mode d'alimentation

#### Avis exprimés dans les registres :

**« Nous demandons pour Noisy-le-Sec un matériel roulant neuf et innovant », « le moins bruyant, le plus confortable »**

**« Il est nécessaire [...] que le matériel soit bien neuf (rames, rails, station, etc.) et ce depuis le début (Bobigny) jusqu'au terminal du prolongement. »**

**« Nous sommes pour le prolongement du tramway. Nous sommes pour le passage du tramway en centre-ville. Cependant, les caténaires devraient être évitées (ex. Bordeaux) [...] la modernisation des matériels est indispensable. »**

**« Que l'énergie provienne des rails ou par batterie »**

**« Permettre une alimentation par le sol et éviter les caténaires sur cette partie du cœur de ville [Noisy-le-Sec] »**

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les conditions de mise en place d'un matériel de nouvelle génération dans le cadre du prolongement de la ligne T1 à Val de Fontenay ont fait l'objet de réflexions et présentations lors de la concertation de 2008. La nécessité d'acquérir un nouveau matériel roulant a été évoquée lors des réunions publiques organisées dans chaque ville et acté dans le bilan de la concertation approuvé par le STIF le 8 juillet 2009.

Le nouveau matériel comportera 200 places contre 174 à l'heure actuelle.

Il disposera de portes à ses extrémités et d'un plancher bas intégral à niveau avec les quais pour faciliter les échanges voyageurs en station.

Il bénéficiera des dernières avancées technologiques en matière de confort notamment thermique, mais aussi acoustique. Son design intérieur et extérieur fera également l'objet d'une attention particulière.

La partie de ligne existante entre Bobigny et Noisy-le-Sec sera rendue compatible pour les nouveaux tramways qui seront entretenus et remisés à Montreuil.

#### Alimentation alternative

A Noisy-le-Sec en réunions d'ouverture du 12 novembre 2008 et de restitution du 17 décembre 2008 et lors d'un atelier spécifique le 4 décembre 2008, l'alimentation du matériel a fait l'objet de points particuliers.

Ces points ont permis de présenter les différentes techniques d'alimentation. Celles notamment utilisées sur différents réseaux :

- Ligne aérienne de contact (tous réseaux)

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

- Alimentation par le sol (Bordeaux, Angers, Reims, pour des linéaires conséquents)
- Alimentation par batteries (Nice pour un faible linéaire)

Vis-à-vis de ces nouvelles techniques, développées et brevetées par un très petit nombre de constructeurs de tramways, deux principaux points ont été évoqués :

- le faible potentiel de mise en concurrence des constructeurs, bénéfique à l'abaissement des coûts d'achat et d'entretien du matériel voir de l'infrastructure.
- le faible potentiel de polyvalence du matériel équipé d'une alimentation spécifique.

D'autre part, ces techniques ont des avantages et inconvénients bien spécifiques, aussi la décision d'y recourir doit tenir compte de plusieurs facteurs :

- La distance à parcourir sans LAC,
- La vitesse recherchée,
- Les conditions de pentes de la voie,
- Les conditions de franchissement des carrefours,
- Les conditions de circulation en secteur banalisé ou piéton,
- La capacité d'une rame à rester immobilisée sans alimentation LAC et redémarrer de manière autonome (embouteillage, obstacle sur la voie, livraison),
- Les conditions climatiques (chaleur ou froid nécessitant d'attribuer une part d'énergie au chauffage ou la climatisation des rames).

Il est également ressorti que si les techniques d'alimentation alternatives présentaient des avantages pour le franchissement de lieux présentant des particularités, la Ligne Aérienne de Contact monofilaire, avait quant à elle l'avantage d'être une technique éprouvée, généralisée sur les projets actuels et offrant une amélioration esthétique par rapport à la LAC bifilaire.

Aussi, l'alimentation par LAC a été privilégiée comme solution de base pour l'alimentation du matériel depuis la gare RER de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay. Mais il n'est pas exclu, si nécessaire, que le matériel roulant traversant la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec évolue vers une alimentation alternative à la LAC.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

*(DEUP, Pièce C – p. 100, 158-159)*

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à réduire l'impact visuel des caténaires et de la ligne aérienne de contact en rendant cohérent la couleur adoptée pour les poteaux caténaires avec celles des mobiliers urbains implantés le long de la ligne.

#### **Avis de la commission d'enquête**

Dont acte.

## THEMATIQUE 2 : LE CHOIX DU TRACE

### 2.1 Bobigny

#### Avis exprimés dans les registres :

**« Après les travaux, nécessité pour les usagers de Noisy ou de Bobigny de prendre une correspondance à Pablo-Picasso pour continuer leur trajet »**

**« Le passage du tramway rue Jean Jaurès en double sens est une excellente idée si les conditions suivantes sont réalisées : (...) une seule ligne non coupée à Bobigny »**

**« est-ce que le changement à Bobigny se fera dans la station actuelle ou sera-t-elle à un autre endroit ? »**

**« Les usagers approuvent la nouvelle conception quai à quai du futur terminus BOBIGNY des lignes T1 Ouest et T1 Est. La requalification de la façade du centre commercial contigu devra tenir compte de ces terminus tramways qui le desserviront de manière optimale »**

**« le nouveau terminus de Picasso est attirant, moins effrayant »**

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'exploitation d'une ligne unique d'Asnières-Gennevilliers les Courtilles à Val de Fontenay, qui aurait atteint une longueur de 25 kilomètres, a été modélisée informatiquement. La fidélité du modèle a été validée par rapport au fonctionnement de la ligne existante de Saint-Denis à Noisy-le-Sec.

Le simulateur de la ligne reproduit ses particularités essentielles :

- parcours en milieu urbain dense et resserré ;
- traversée d'axes routiers majeurs ;
- trafic voyageur important tout au long de la journée.

Les résultats amènent à constater une importante baisse de la vitesse, malgré des efforts de régulation, un cumul de retards et d'irrégularités en chaîne et un délai de retour à la normale difficilement maîtrisable.

Il a donc été jugé préférable de couper la ligne :

- Soit en 2 arcs
- Soit en recouvrement (où deux extrémités de ligne se chevauchent sur plusieurs inter stations).

Au regard des trafics voyageurs, la ligne en recouvrement propose une offre sur abondante avec un passage de tramway toutes les deux minutes soit une minute par sens. En plus des surcoûts d'exploitation injustifiés, le passage des tramways monopolise les carrefours avec une forte incidence sur la fluidité du trafic routier. Ce scénario conduirait également à réaliser deux terminus.

Étant donné le bilan avantages et inconvénients, l'exploitation de la ligne en deux arcs a été retenue. La coupure diminue la sensibilité aux aléas de part et d'autre. Il est plus facile de gérer deux lignes plus courtes, qu'une seule ligne plus longue. La régularité globale des deux arcs en sera améliorée.

Plusieurs critères ont conduit à retenir une coupure au Pôle de Bobigny Pablo Picasso parmi six lieux identifiés et analysés :

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

- la recherche d'un lieu de coupure propice aux échanges
- des longueurs de ligne de 12 à 17 km
- une compatibilité de mise en oeuvre spatiale et temporelle
- une exploitation efficace et avantageuse

Le Pôle de Bobigny est le lieu où s'opère le plus grand nombre de correspondances, aussi beaucoup de voyageurs montent ou descendent du tramway pour prendre un autre mode ou effectuer des démarches administratives ou pour rejoindre leur lieu de travail.

Les quais des deux arcs de la ligne ont été disposés en vis-à-vis pour permettre un échange rapide aux voyageurs qui effectueront une correspondance entre les arcs Est et Ouest de la ligne T1.

Les études d'insertion ont tenu compte des évolutions urbaines locales tout en maintenant le terminus tramway aussi proche que possible des accès à la ligne de métro 5 et des nombreuses lignes de bus de la gare routière.

Au regard de la correspondance imposée aux voyageurs « traversants » (200 à l'heure de pointe du matin), les 150 000 autres voyageurs par jours bénéficieront pour leurs déplacements d'une meilleure régularité, d'un gain de temps et de l'assurance de conditions de transport constantes et maîtrisées.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

*(DEUP, Pièce C – p. 38 à 42 et pièce I – Réponse à l'Ae, remarque n°5)*

#### Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

.....

## 2.2 Noisy-le-Sec

### Avis exprimés dans les registres :

**« Le Conseil général refuse d'étudier un tracé alternatif évitant ce passage par la rue Jean Jaurès [...] Pour éviter un nouveau retard, qui pourrait être très important, il faut étudier d'urgence un tracé ayant l'accord de tous »**

**« Le passage du tracé par le Pont-de-la-Folie et la rue du Parc – via le métro circulaire, le TZen ou le tramway – ce qui permettrait d'irriguer les quartiers noiséens en plein développement et d'accéder facilement au siège de Est-Ensemble ou à la Corniche des Forts... »**

**« Le passage côté ouest est plus normal, plus simple et moins coûteux »**

**« Je ne comprends pas pourquoi on ne privilégie pas d'autres options de tracés tels que celui de la rue du Parc (permettant de développer cette partie de Noisy) ou éventuellement le passage du tramway sur le boulevard Michelet comme cela avait été évoqué à l'origine ? »**

**« Bobigny, La folie, Place Carnot ; c'est sur cette zone qu'il y a un potentiel d'urbanisation. C'est par ce tracé que l'accès Montreuil/Bobigny serait le plus rapide et c'est donc le seul axe qui permettrait une amélioration du service. »**

**« Le passage par l'ouest (rue du Parc) me paraît un peu trop décentré... et je crois plus coûteux. »**

**« Le trajet une voie rue Jean Jaurès et une voie dans l'autre sens Bd Michelet serait nettement plus acceptable »**

**« Que le tramway continue sa route vers Fontenay-sous-Bois le plus tôt possible pour répondre aux besoins de très nombreux usagers notamment noiséens en empruntant le tracé le plus direct, le plus naturel et le moins cher : la rue Jean Jaurès »**

**« Le passage du tramway par la rue Jean Jaurès (l'hypothèse soumise à l'enquête) me paraît la plus sérieuse car elle dessert les équipements importants de Noisy-le-Sec (gare, médiathèque, poste, mairie...).»**

**« avec de la bonne volonté le tramway peut tout à fait améliorer le centre-ville et en faciliter l'accès, améliorer son esthétique »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

#### Concernant la concertation sur le projet :

Le tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay a fait l'objet de plusieurs concertations préalables (2001, 2005 et 2008) qui ont permis de faire avancer le projet au regard de la qualité des débats et des discussions qui ont eu lieu.

C'est en 2008, après une saisine par le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF), que la Commission nationale du débat public (CNDP) a recommandé l'organisation d'une nouvelle phase de concertation sous l'égide d'un garant : à cette occasion, plusieurs choix de tracé ont été présentés à la population.

A l'issue de cette dernière concertation, le STIF par le biais de son Conseil, constitué d'élus\* et compétent pour approuver les projets d'infrastructures de transport collectif, a approuvé le 8 juillet 2009 le passage du tramway T1 dans le centre-ville de Noisy-le-Sec, rue Jean Jaurès. Ce tracé a également été l'objet d'un vœu favorable du Conseil municipal de Noisy-le-Sec le 18 juin 2009 permettant ainsi aux maîtres d'ouvrage de travailler sur un programme stabilisé.

Depuis 2009, les maîtres d'ouvrage ont rencontré à de nombreuses reprises les élus et les services des villes concernées pour travailler à une bonne intégration du tramway sur leurs communes. ar ailleurs, le projet a été présenté en Commission de suivi du STIF (organe de présentation des projets où chaque commune est représentée par un élu) le 23 novembre 2010 pour que soit validé la mise à niveau du programme de l'opération. Le 25 novembre 2012, une autre Commission de suivi a présenté les évolutions du projet, son coût ainsi que des données liées à l'exploitation du tramway.

---

\* Elus désignés par le Conseil régional d'Ile-de-France, le Conseil de Paris, les 7 Conseils généraux, la Chambre régionale de commerce et d'industrie, des établissements publics de coopération intercommunale et du comité des partenaires du Transport public



Enfin, le Conseil du STIF s'est réuni le 13 décembre 2012 pour valider à l'unanimité le schéma de principe du projet dont la totalité des composantes fait aujourd'hui l'objet de l'enquête publique.

Concernant l'abandon des autres tracés étudiés :

Si les autres tracés ont été écartés, c'est au regard d'une analyse comparative qui a permis de faire apparaître les avantages et les inconvénients de tel ou tel tracé.

Historiquement plusieurs tracés ont été soumis à concertation, ils peuvent être regroupés par famille. La famille du tracé dit « dissocié », tracé historique du projet passant par la rue Jean Jaurès en un sens et le Boulevard Michelet dans l'autre sens : cette famille a été écartée car elle présentait plusieurs inconvénients comme celui d'être peu lisible pour les usagers, d'impacter fortement le Boulevard Michelet et le Boulevard de la République en matière de stationnement et de circulation.

Une famille « Tracé Ouest » a été présentée à plusieurs reprises à la population et intègre plusieurs variantes de tracé :

- le tracé étudié mais écarté de la concertation de 2005 qui se déconnecte à Bobigny du T1 existant pour ensuite longer la rue du parc (RD 40) en passant par le Pont de la Folie,
- le tracé étudié et présenté en concertation en 2005 et à nouveau présenté dans le cadre de la concertation de 2008 passant notamment par le réseau ferroviaire, le cimetière, et la zone d'activité de Noisy.

De manière générale, cette famille a été écartée pour les raisons suivantes :

- une desserte de la population moins fine et un nombre d'usagers inférieur à celui des autres tracés,
- un coût plus élevé que les autres tracés et notamment le tracé retenu, en raison d'un plus grand nombre d'ouvrages d'art à créer (murs de soutènement rue du parc notamment),
- une perte d'attractivité le soir et le week-end puisque le tramway est inséré dans une zone essentiellement industrielle et en raison de son éloignement du secteur attractif qu'est le centre-ville (ce tracé réduit le nombre d'équipements desservis),
- des acquisitions foncières nombreuses et parfois très compliquées (par exemple concernant le cimetière), des terrains peu propices au développement urbain,
- de nombreuses places de stationnement supprimées et un risque de conflits tramway/poids lourds plus important,
- A cela s'ajoute aujourd'hui l'impossibilité de suivre le tracé présenté en concertation en 2008, puisqu'aujourd'hui sont en train d'être construits plus d'une centaine de logements (opération « Les terrasses du Mail ») entre la rue Paul Vaillant-Couturier et la rue du Parc.

Les trois derniers inconvénients concernent essentiellement le tracé Ouest présenté en 2008.

Si le tracé par la rue Jean Jaurès a été choisi, c'est parce qu'il présente les avantages suivants :

- une desserte fine du centre-ville, zone la plus dense de la ville et une attractivité importante liée à la présence de commerces, du marché, de plusieurs équipements publics. Entre la gare RER E de Noisy-le-Sec et la Place Carnot, c'est également le tronçon le plus fréquenté du T1 (présence à terme de 2 lignes de transports lourds, à savoir le RER E et la ligne 11 du métro prolongée),
- une redynamisation des commerces et notamment ceux situés près des stations,
- une requalification des espaces publics traversés, aujourd'hui peu clairs et peu lisibles, avec notamment la possibilité de circuler à vélos dans le centre-ville,
- un nombre de places de stationnement impactées moins important que sur les autres tracés,

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

- un projet moins onéreux que les deux autres tracés,

Les avantages et les inconvénients présentés à la population en 2008, et qui ont permis de valider alors le tracé par Jean Jaurès n'ont pas connu de changement qui remettrait en cause ce choix depuis. Les maîtres d'ouvrage ont donc poursuivi les études sur le choix issu de la concertation pour le présenter en enquête publique.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce C –p.42 à 44)

#### Avis de la commission d'enquête

La Commission rappelle que la présente Enquête Publique fait suite à plusieurs concertations publiques et qu'elle ne peut se prononcer que sur le projet retenu.

### 2.3. Romainville

Avis exprimés dans les registres :

**« Pour le reste du trajet, Romainville, Montreuil, Fontenay, excellente idée »**  
**« Vite, vite, que le tramway arrive à Noisy, place Jeanne d'Arc, puis à Romainville, place Carnot »**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les avis exprimés sont en accord avec le projet présenté en enquête publique.

#### Avis de la commission d'enquête

La Commission remarque les avis positifs exprimés.

### 2.4 Montreuil

Avis exprimés dans les registres :

**« Pour le reste du trajet, Romainville, Montreuil, Fontenay, excellente idée »**  
**« Vite, vite, que le tramway arrive (...) à l'hôpital de Montreuil »**  
**« Il permettra de désenclaver les quartiers du Haut Montreuil et de desservir les nouveaux logements qui seront construits dans le nouvel éco-quartier »**  
**« Il va faciliter l'accès des habitants du haut Montreuil, de la Boissière, des alentours du Parc Montreuil et aux métros, les désenclavant. (...) Il va permettre de détruire l'ouvrage autoroutier**

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelaire.  
E1300011/93

***aberrant (tronçon de l'A 186 qui traverse et mutile notre ville, que les automobiles traversent à si grande allure) pour le remplacer par une avenue paysagère »  
« ce trajet ne permet pas d'accéder simplement au métro à Montreuil »***

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les avis exprimés sont en accord avec le projet présenté en enquête publique. Concernant la connexion avec le métro à Montreuil, celle-ci sera rendue possible par le prolongement de la ligne 9.

#### **Avis de la commission d'enquête**

La Commission remarque les avis positifs exprimés.  
.....

### **2.5. Rosny-sous-Bois**

#### Avis exprimés dans les registres :

***« Le projet prévoit de doubler le pont existant pour faire passer le tram. Pourquoi ne pas utiliser le pont actuel pour le tram, les vélos et les piétons et dévier l'avenue Faidherbe en utilisant l'emplacement réservé E1 le long de l'A86 ? Cet emplacement réservé, qui figure au PLU de Rosny, avait justement été prévu pour rétablir cette avenue le jour où on devrait construire un échangeur entre l'A86 et le prolongement, aujourd'hui abandonné, de l'A186. Autant s'en servir dans le cadre du projet de tram »***

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le pont Faidherbe existant ne peut effectivement pas accueillir l'ensemble des circulations (véhicules, tramway, piétons, cyclistes), il est donc indispensable de construire un nouvel ouvrage.

Le projet présenté par les maîtres d'ouvrage inclut un nouvel ouvrage à construire, qui accueillera le tramway. Il sera conçu et dimensionné pour recevoir la circulation du tramway, l'ouvrage existant prévu pour le transit des autres circulations continuera à les accueillir, évitant ainsi une reprise de la structure de l'ouvrage pour le mettre en conformité avec le passage du tramway

#### **Avis de la commission d'enquête**

Dont acte.  
.....

### **2.6. Fontenay-sous-Bois**

#### Avis exprimés dans les registres :

**« je trouve regrettable que [...] le projet ne réserve pas une extension ultérieure [...] vers le sud. En effet, Fontenay a besoin d'une communication facile vers la préfecture de Créteil »**  
**« En souhaitant que la station du tram, très utile pour le transport de banlieue à banlieue, soit au contact immédiat de la gare de Val de Fontenay »**  
**« Pourquoi arrêter le tramway à 371 m de la gare RER Val de Fontenay et ne pas prolonger jusqu'à la gare ? »**  
**« la desserte du pôle gare de Val de Fontenay n'est en réalité pas prévue »**  
**« pourquoi le tramway T1 n'arrive pas « réellement » dans la gare de Val de Fontenay mais s'arrête-t-il à 500m de ce point de connexion ? »**  
**« le terminus présenté n'est qu'un pis-aller qui procure de très mauvaises et très longues correspondances avec la station Val de Fontenay des RER A et E, mais surtout avec les lignes de bus en correspondances situées à l'ouest de la gare actuelle »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'arrivée côté Est du pôle de Val de Fontenay, soit à l'opposé de la gare routière actuelle, est retenue depuis le schéma de principe de 2002. A l'Est du Pôle, la position du terminus a été successivement étudiée au nord et au sud de la ligne du RER A dans plusieurs configurations.

En fonction des différentes hypothèses évoquées dans le dossier d'enquête, les différentes configurations ont cherché à rapprocher au maximum les quais du tramway des accès aux RER A et E pour favoriser les correspondances. L'aménagement du terminus tramway le long de l'ex RN186, n'a été retenu qu'à la condition de rendre confortable et agréable le cheminement de correspondance. L'étude est en cours et met en œuvre plusieurs objectifs : assurer un confort de marche en élargissant le cheminement, créer une lisibilité dans l'accès à la gare par la mise en place d'un jalonnement de l'information moderne et épurée, travailler le paysage en créant une clôture agréable visuellement et répondant aux normes de sécurité. L'étude étant en cours, le travail issu de cette dernière pourra être présenté à la population.

Toutefois avec l'arrivée future des projets de prolongement de la ligne de métro 1 et le passage de la Ligne 15 (Grand Paris) au Pôle de Val de Fontenay, le terminus de tramway préfigure la constitution d'un pôle qui s'étendra d'Ouest à l'Est depuis la gare routière au terminus du tramway.

Entre ces deux extrémités, l'espace aujourd'hui occupé par les quais des lignes RER A et E sera complété par les accès des futurs projets M1 et L15.

L'espace qui semble généreux à l'horizon du prolongement T1, profitera à l'arrivée des autres projets à la bonne organisation et gestion des flux d'échanges voyageurs entre les multiples modes de transports.

Le prolongement du tramway au delà de Val-de-Fontenay n'est pas l'objet de cette opération. Dans l'éventualité d'un prolongement de la ligne vers le Sud, la localisation du terminus le long de l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny n'obère pas un possible prolongement. Elle est plus avantageuse qu'une arrivée en biais en butée contre les accès aux RER A et E.

### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce C –p. 154)

## Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

### THEMATIQUE 3 : CIRCULATION ET STATIONNEMENT

#### 3.1. Circulation automobile

##### Réponse générale de la maîtrise d'ouvrage

Le projet T1 a fait l'objet d'une étude de circulation exhaustive. C'est sur la base d'un modèle de trafic (simulateur) utilisé largement par le Département de la Seine-Saint-Denis, intégrant les données de trafic à un niveau régional ainsi que les comptages réalisés sur les voies départementales par les services du Département, que cette étude a été réalisée.

Pour raisonner à l'échéance d'une exploitation éprouvée du tramway T1, le modèle intègre un horizon 2020 comprenant tous les projets urbains qui ont été recensés auprès des services des villes situées dans la zone d'étude du tramway (ZAC, opérations de rénovation urbaine...) ainsi que tous les projets de transport en commun mis en service à cette même échéance (ligne 11 du métro, Tzen 3...).

Différentes hypothèses d'aménagement ont pu faire l'objet d'une simulation de trafic, permettant ainsi de connaître les impacts sur la circulation (reports de trafic en raison d'un itinéraire devenu attractif, augmentation ou baisse de trafic sur des axes existants...) de telle ou telle variante. Une comparaison multicritères a été produite d'une part entre les variantes et d'autre part en fonction des horizons et de la mise en place du tramway (comparaison de chaque variante avec la situation actuelle, la situation en 2020 sans le T1 et la situation en 2020 avec le T1).

Ces simulations ont également permis de s'assurer que les trafics prévisibles après réalisation du projet étaient bien compatibles avec les capacités des différentes voies.

Ce travail a fait l'objet de nombreuses discussions avec les partenaires du projet (élus, services techniques des villes, services des déplacements des conseils généraux, services de l'Etat gérant les autoroutes...).

##### 3.1.1 Circulation, accessibilité et sécurité Rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec

###### Avis exprimés dans les registres :

**« Impossibilité de tourner à gauche quand on remonte la rue Jean-Jaurès – avec reports de circulation très compliqués, induisant un déport du trafic automobile sur les voies adjacentes, et inversion des sens de circulation de la rue Carnot et du boulevard Gambetta »**

**« la rue Jean Jaurès est trop étroite à certains endroits pour le passage à double sens du tramway, des véhicules, des vélos et des piétons. »**

**« La circulation dans Noisy deviendra difficile à cause du muret central de séparation des voies »**

**« le projet présenté à l'enquête publique n'est pas sincère : il élude la question que les deux maîtres d'ouvrage eux-mêmes n'ont cessé de poser aux stades antérieurs du dossier : la nécessité d'une**

***alternative à l'alimentation par voie aérienne du T1 dans la traversé Jaurès à Noisy et le choix d'un matériel roulant rendant son infrastructure compatible avec la réglementation de sécurité incendie »***  
***« Graves interrogations sur les possibilités d'accès des véhicules utilitaires (camions-poubelles, déménagements, livraisons de fuel) et surtout des véhicules de secours (ambulances, pompiers...) : la responsabilité pénale des décideurs pourrait être engagée »***  
***« Dans leur rapport, les pompiers stipulent bien qu'il serait impossible de mettre en place leur « grande échelle » car il n'y aurait plus assez de place au sol pour la stabiliser. De plus, même en faisant intervenir un véhicule plus petit, il faudrait demander un accord de coupure de courant des lignes alimentant le tramway, et bien sûr attendre le délai de la réponse »***

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Aujourd'hui, la rue Jean Jaurès accueille un trafic modéré (400 véhicules en heure de pointe le matin) constitué à la fois de desserte locale mais surtout de transit pour accéder notamment au plateau de Romainville (point de répartition pour accéder à l'A3 ou à la Porte des Lilas).

Le projet vise conjointement plusieurs objectifs :

- Garantir un niveau de régularité et de fréquence en accord avec le STIF,
- Garantir la perméabilité du centre-ville de Noisy-le-Sec,
- Conforter le caractère commercial et de proximité de la rue Jean Jaurès,
- Restituer une capacité de stationnement (livraison, transport de fond...)

Ainsi, sans fermer la rue Jean Jaurès à la circulation automobile et en privilégiant les modes doux, le projet entend garantir un équilibre en proposant des itinéraires de substitution pour les véhicules en transit sur la rue Jean Jaurès et ainsi garder les flux liés à l'activité commerciale de la rue. Le passage en double sens circulé favorise la desserte du centre-ville mais oblige la mise en place d'une bordure de séparation afin d'éviter les mouvements de tourne-à-gauche source de conflit entre automobile et tramway.

Enfin, l'ensemble des fonctionnalités (véhicules, piétons, stationnement...) est restitué.

Concernant les services urbains (ordures ménagères, livraisons, déménagement, livraison de fuel...) et la sécurité, les aménagements prévus respecteront les exigences en termes de sécurité et garantiront la continuité des services. Ce n'est pas la première fois en France ni même en Ile-de-France qu'une rue intègre sur la plate-forme du tramway une circulation de véhicules motorisés y compris de véhicules de service.

A titre d'exemple, la rue Méchin à L'Île-Saint-Denis est aménagée aujourd'hui en banalisée, le ramassage des ordures ménagères ne pose pas de problème particulier.

Pour les déménagements, la procédure permettant l'obtention d'une permission de voirie sur des places de stationnement pour garer un camion de déménagement reste similaire à celle existante.

Les maîtres d'ouvrages s'engagent à ne pas détériorer, voire à améliorer, ces différents services à la population.

Concernant les interrogations sur la sécurité et l'accès pompier, il est utile de rappeler qu'un projet de tramway fait l'objet d'une très stricte analyse par des personnes totalement indépendantes des maîtres d'ouvrage dont l'accord est indispensable au lancement des travaux et à la mise en service.

Un Organisme Qualifié Agréé est ainsi en charge de l'évaluation des risques éventuels liés à l'ensemble des circulations (tramway, mais aussi véhicules, piétons, cycles, etc). Le principe du site banalisé a déjà fait l'objet d'un avis positif de cet organisme. Sa présence dans toute la suite des études et des travaux garantit la prise en compte permanente de cette question de sécurité des circulations.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelaire.  
E1300011/93

L'accessibilité aux immeubles pour les services de secours fait quant à elle l'objet d'une analyse très poussée par les services de l'Etat, qui s'appuie pour cela sur la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris (BSPP). La réglementation sur les systèmes de transports guidés impose notamment que le niveau global de sécurité soit, avec la réalisation du projet, « au moins équivalent au niveau de sécurité existant ».

Dans cet optique, les maîtres d'ouvrage ont d'ores et déjà lancé, en amont des dossiers réglementaires de sécurité, un travail partenarial avec les services de l'Etat et la BSPP ; ce travail permettra d'éviter tout risque électrique (utilisation de la procédure de coupure d'urgence déjà utilisée sur d'autres tramways) ou gêne physique excessive que créerait la ligne aérienne de contact.

C'est ce dernier point qui a amené les maîtres d'ouvrages par soucis de transparence à indiquer que la restitution de certaines places pourrait être remise en cause lors de la validation par les services de l'Etat des dossiers de sécurité (dossier d'enquête publique, p483). En face de certaines adresses, la BSPP pourrait en effet demander, afin de ne pas être gênée dans son intervention par la ligne aérienne de contact (LAC), à disposer d'un espace qui lui serait réservé à côté de la plateforme, là où sont prévues certaines places de stationnement. Le niveau de sécurité sera donc globalement amélioré par le projet. A titre d'exemple, on peut noter que, contrairement au projet proposé à l'enquête publique, l'aménagement actuel de la rue Jean Jaurès ne présente pas une voie échelle (voie utile de 4 mètres libre de tout obstacle).

#### **Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique**

*(DEUP, Pièce C – p.100 et pièce G – p537 à 539)*

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à travailler en étroite collaboration avec les services communaux et à informer la population des modalités de fonctionnement des différents services et usages à l'arrivée du tramway.

#### **Avis de la commission d'enquête**

[Les avis exprimés amènent la Commission à recommander dans son avis de mettre une partie de la rue Jean Jaurès en zone piétonnière.](#)

.....

#### **3.1.2 Mise en double sens de circulation du Boulevard Michelet à Noisy-le-Sec**

Avis exprimés dans les registres :

**« Boulevard Michelet en double sens, avec difficulté d'accès pour les entrées de véhicules des riverains, et accroissement considérable du flux de circulation. Engorgement total du début du Bld de la République et de ses carrefours »**

**« aucune étude prospective de circulation, pourtant indispensable à tout aménagement urbain lié à un transport collectif en site propre (TCSP) n'a été réalisée. Aucune étude professionnelle sur les conséquences de la modification des sens de circulation et de la mise en double sens du boulevard Michelet qui impacteraient pourtant très profondément les déplacements automobiles n'a été faite »**

L'implantation du tramway T1 en double sens sur la rue Jean Jaurès implique de contenir le trafic des véhicules particuliers à son niveau actuel, pour à la fois maintenir une bonne fréquence du tramway et réduire les potentiels conflits entre le tramway et des véhicules motorisés.

L'augmentation du nombre de véhicules à l'horizon 2020 compte tenu des nombreux projets urbains dans la zone du tramway doit alors s'écouler sur des axes avec une capacité suffisante ; c'est le cas du Boulevard de la République et du Boulevard Michelet, qui pour ce dernier, est une route départementale à sens unique mais dont le gabarit (largeur de la chaussée) permet le double sens.

La mise en place du double sens véhicules sur cet axe ne remet pas en cause ses fonctionnalités : trottoirs permettant le passage confortable des piétons et notamment des personnes à mobilité réduite (PMR), maintien du stationnement notamment pour les résidents.

Des carrefours à feux seront créés et seront gérés pour assurer un écoulement du flux de véhicules satisfaisant et des traversées sûres pour les piétons.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce G –p. 549)

#### Avis de la commission d'enquête

[La recommandation de la Commission d'une zone piétonnière sur une partie de la rue Jean Jaurès nécessite le double sens de circulation du boulevard Michelet.](#)

#### **3.1.3 Mise en impasse de la rue Emile Zola à Noisy-le-Sec**

##### Avis exprimés dans les registres :

**« A propos de la rue Emile Zola (séquence 1C Rue A. France). Le haut de la rue sera fermé. Les voitures devront faire ½ tour sur la rue pour pouvoir changer de sens de circulation. Le ½ tour sur la route pour pouvoir changer de sens de circulation est interdit, comment faire ? Un rond-point doit être prévu. »**

**« non à la mise en impasse de la rue Emile Zola côté place Carnot. Pourquoi ne pas créer une sortie vers la rue Veuve Aublette en direction de Romainville ? »**

**« J'attire cependant votre attention sur la mise en impasse de la rue Emile Zola qui ne me semble pas viable. L'unique accès véhicule à cette rue serait par la rue du Plateau, étroite et très raide,**



***impraticable avec les intempéries d'hiver. On peut aussi redouter que des gros camions ne puissent y accéder »***

***« Des idées d'aménagements pour supprimer l'impasse :***

***\* Faire sortir les voitures de la rue E. Zola pour rejoindre les voitures montantes de la rue A. France en utilisant une signalisation adaptée. Pas de gêne pour le tram***

***\* Faire sortir les voitures de la rue E. Zola pour rejoindre la rue V. Aublet. Création d'une voie en surplomb qui aurait l'avantage de desservir les habitations du haut de la rue A. France.***

***Nota : Dans un cas comme dans l'autre, des travaux sont à prévoir en revoyant les cotations des hauteurs des dénivelés et les largeurs de voies »***

Le projet tel que proposé aujourd'hui ne permet pas, du fait de la pente importante du coteau et de l'élargissement nécessaire de la rue Anatole France, de maintenir le raccordement entre la rue Emile Zola et la rue Anatole France. Toutefois, le cheminement piéton entre la rue Emile Zola d'une part et la rue Anatole France et la Place Carnot d'autre part sera bien maintenu.

Un aménagement permettant le retournement des véhicules sera réalisé dans le cadre du projet.

L'ensemble des accès routiers aux habitations sera maintenu, via la rue du Plateau.

Il convient par ailleurs de souligner un effet positif de cette contrainte : elle permettra d'éviter tout itinéraire de contournement (aujourd'hui possible) par la rue du Plateau puis la rue Emile Zola pour éviter un encombrement sur la rue Anatole France. La rue Emile Zola sera donc rendue au seul trafic local, ce qui est la destination de cette voie, étroite et très principalement résidentielle.

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier toutes les possibilités d'amélioration de l'accès automobile à la rue Emile Zola (ajustement du projet impliquant une modification de plan de circulation, des aménagements complémentaires, etc.).

#### **Avis de la commission d'enquête**

La Commission, très sensible aux remarques formulées par les riverains, a pris acte de l'impossibilité technique de maintenir la jonction avec la rue Anatole France. Toutefois, elle a noté avec satisfaction l'intention des maîtres d'ouvrage de mettre en place un espace de retournement. La Commission note aussi l'amélioration de la qualité de vie des riverains par la suppression de fait d'un itinéraire de délestage.

#### **3.1.4 Accès à la Place Carnot à Romainville**

Avis exprimés dans les registres :

***« la circulation doit être revue place Carnot en voie souterraine ou en voie aérienne »***

***« le maintien du double sens des véhicules sur la rue Anatole France, principale voie d'accès du plateau, n'est pas opportune compte tenu des risques de saturation routière induits sur la Place Carnot et boulevard Henri-Barbusse. Dans ces conditions et considérant l'enjeu des conditions de***

***circulation sur la RD36 bis, un axe majeur qui relie l'A3 à la Place Carnot, la rue Anatole France mérite de passer à sens unique sur le tronçon Carrefour de la Vierge – Place Carnot »***

***« Le tram permettra d'apaiser la circulation tant sur le passage de la place Carnot que sur le bd Barbusse plus ou moins accidentogène »***

***« D'autres solutions existent pour maintenir la rue [Emile Zola] ouverte vers la place Carnot ; pas de double-sens de circulation en plus du tram sur la rue Anatole France, mais une seule voie de circulation des voitures ; ou bien faire circuler les voitures avec le tram, ou bien réduire la largeur des trottoirs (peu empruntés sur cette voie). »***

***« Je suis contre le fait de placer la rue Anatole France en sens unique. Je pense que la politique actuelle que font de plus en plus de villes, qui est la restriction de la libre circulation des véhicules devient intolérable. »***

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'hypothèse de la mise en sens unique du haut de la rue Anatole France a été évoquée lors des phases de concertation précédentes. Cette hypothèse a été écartée par les maîtres d'ouvrage à la demande du maire de Noisy-le-Sec du fait de la difficulté d'accès au plateau de Romainville que cela induirait.

Le fonctionnement de la circulation place Carnot a été étudiée par les maîtres d'ouvrage et a montré que la mise à sens unique du boulevard Barbusse rend nettement moins attractif le passage par la rue Anatole France pour rejoindre l'autoroute et Montreuil.

Le jalonnement de l'autoroute par des itinéraires n'empruntant pas la Place Carnot et la priorité aux feux qui sera accordée au tramway devraient ainsi dissuader une part importante du trafic de transit d'utiliser la rue Anatole France dans le sens Noisy-le-Sec → Place Carnot, ce qui permettra le fonctionnement de cette place dans des conditions acceptables.

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

Dont acte.

.....

#### **3.1.5 L'accès aux autoroutes A3 et A86**

##### Avis exprimés dans les registres :

***« le dossier présenté ne comporte pas de plan assez détaillé pour savoir si la sortie « Fontenay » de l'autoroute A86 (axe Nogent-Rosny) est maintenue dans l'aménagement Faidherbe »***

***« Par où passeront les véhicules importants (camions, etc.) de la Place Carnot vers l'autoroute ? »***

***« Comment se fera l'accès depuis l'autoroute A3 venant de Paris en remplacement de la sortie type « autoroute » pour accéder au boulevard Théophile Sueur (vers station BP) ? »***

***« réserver un accès à l'A3 pour les automobiles de la rue Maurice Bouchor à la rue de Rosny : sinon problème de bouchons déjà existants rue de Rosny. »***

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

Concernant les autoroutes A3 et A86, l'ensemble des entrées et des sorties est maintenu. Certaines bretelles sont redessinées pour permettre une meilleure intégration au projet urbain et paysager du T1 ou pour libérer du foncier. A la différence de la situation actuelle de l'A186, le projet T1 crée la possibilité d'accéder directement à l'entrée sur l'A3 en direction de la province sans passer par les rues communales de Montreuil et de Romainville.

L'accès à l'autoroute A3 pour les poids lourds à Romainville est à ce stade identifié par l'itinéraire suivant : via la Place Carnot (puisque le Bd Barbusse est mis à sens unique), les véhicules passent par l'avenue Kerautret puis la route de Montreuil et enfin l'avenue paysagère créée qui leur permet d'accéder à l'A3 dans l'un ou l'autre des sens de circulation.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce G –p. 561 à 563)

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à adapter le jalonnement des itinéraires permettant l'accès aux autoroutes.

#### Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

### **3.1.6 La fermeture à la circulation automobile dans les Murs à Pêches entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil à Montreuil**

#### Avis exprimés dans les registres :

*« L'interdiction des automobiles dans la traversée des murs à pêches [...] congestionnerait les voies principales comme Pierre-de-Montreuil et Rosny en plein périmètre des murs à pêches »*

*« personne ne comprend la décision du Conseil général de supprimer les voies latérales qui bordaient le tram entre Mozinor et le boulevard Théophile Sueur. Ces voies figuraient au dossier soumis au débat public en 2008 »*

*« La fermeture de la circulation entre Mozinor et les Ruffins ne va qu'augmenter les temps de transports des travailleurs. [...] [Le] trajet Bobigny-Fontenay [du T1] ne résout pas tous les déplacements quotidiens A/R éloignés. »*

*« L'avenue urbaine qui remplace l'A186 est interrompue à partir de la station Rosny [...] ce qui va provoquer la saturation de [la rue de Rosny] jusqu'au centre de Rosny. »*

*« La fermeture de cette bretelle c'est un isolement supplémentaire pour le haut de Montreuil »*

*« Quels aménagements a-t-on prévus pour permettre aux automobilistes de se disperser à la sortie de l'A186 au niveau de la « rue de Rosny », et faciliter la desserte automobile entre l'A3 et les communes limitrophes : l'est de Romainville, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois ? »*

**« Faudrait-il aggraver les flux, les embouteillages et par là même porter atteinte à des dessertes stratégiques comme celle de Roissy dont l'accès est un des points noirs majeurs à l'échelle régionale, nationale et européenne ? »**

**« Avec toute la circulation qui vient de la A86 et qui traverse le carrefour tout droit pour emprunter la rue de la Côte du Nord, je me demande combien de temps les voitures vont perdre pour trouver un nouvel itinéraire ? »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Suite à la proposition de fermer l'accès aux voitures et aux deux-roues motorisés au secteur des Murs à Pêches lors d'une commission extra-municipale réunissant les élus, des experts, des associations riveraines, la ville de Montreuil-sous-Bois a demandé aux maîtres d'ouvrage de vérifier l'impact de cette décision.

L'hypothèse consistant à ne garder que les circulations douces et le tramway entre la rue de Rosny (RD 37) et la rue Pierre de Montreuil afin notamment de lier via une promenade les deux secteurs protégés des Murs à Pêches a donc été étudiée par les services du Département.

Cette étude a permis de démontrer que la transformation de l'A186 en avenue paysagère va modifier complètement les comportements de déplacements de nombreux automobilistes et notamment ceux qui empruntaient cet axe pour éviter les bouchons sur le réseau magistral (évitement de l'A3 ou de l'A86). Ainsi le trafic va baisser tout comme la vitesse de circulation sur cet axe reliant Romainville et Montreuil.

Cette modification va donc faire baisser le niveau général de trafic, le report de trafic induit par la fermeture de la circulation du secteur des Murs à Pêches n'a pas d'impact significatif sur les voiries adjacentes (+ 100 équivalent véhicules / heure en 2020 avec l'ensemble des projets urbains construits).

Il ressort ainsi de cette étude que :

- les flux en provenance de Fontenay sous Bois et de Rosny-sous-Bois traversant Montreuil seront moindres du fait de la transformation de l'A186 en avenue paysagère (itinéraire qui sera donc beaucoup moins attractif),
- le trafic dans le secteur des Ruffins devrait rester constant avec la mise en service du projet T1.
- les temps de parcours en voiture, selon les scénarii de reports seraient augmentés de 3 à 8 minutes.

Temps de traversée des Murs à Pêches :

- situation actuelle par l'A186 : moins d'une minute
- en 2020, avec démolition de l'A 186 et fermeture à la circulation des Murs à Pêches : 8 minutes (par un contournement Nord ou Sud)
- en 2020, avec démolition de l'A186 et sans fermeture des Murs à Pêches : 3-4 minutes (via l'avenue paysagère)

Le report de trafic induit par la fermeture de circulation n'entraîne pas de congestion supplémentaire sur les axes de substitution, les temps de parcours sur ces axes ne sont pas sensiblement modifiés par rapport à la situation actuelle.

L'ensemble de ces études a été présenté au public lors de réunions de quartier à Montreuil-sous-Bois comme cela est précisé dans la thématique 9 « conduite du projet ».

## Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce G –p.488)

### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage précisent que des mesures seront prises dans le cadre du projet pour garder une emprise nécessaire au sud de la plate-forme du tramway afin de maintenir la possibilité de modifier ultérieurement l'aménagement pour rétablir la circulation automobile sur ce linéaire. Il est précisé que cette décision de réouverture à la circulation relèverait du Maire de Montreuil, détenteur du pouvoir de police de circulation, et non des maîtres d'ouvrage.

### Avis de la commission d'enquête

La Commission très soucieuse, tant de la préservation du secteur des « Murs à Pêches » que de la forte demande de conserver une desserte locale, recommande dans son avis de conserver la possibilité de maintenir une voie de déserte locale en circulation apaisée entre la ligne de tramway et le SMR, depuis la rue de Rosny jusqu'à la rue Pierre de Montreuil.

### **3.1.7 Circulation sur le secteur de Rosny-sous-Bois et Fontenay (RD 86)**

#### Avis exprimés dans les registres :

**« Profitez de ces grands travaux pour résoudre le point noir des circulations à Rosny : carrefour Faidherbe/av. Jean Jaurès, en créant deux voies de circulations parallèles au tramway, reliant la rue Faidherbe à l'avenue Tassigny de la ZI de Fontenay. »**

**« L'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et les bretelles d'accès à l'A86 qui lui font suite, sont des axes majeurs de circulation, très fréquentés : en page 376, le dossier annonce que le trafic y est supérieur à 2000 véh/heure dans chaque sens. Or les aménagements décrits notamment par les schémas des pages 153 et 156 ne sont manifestement pas compatibles avec ce niveau de trafic. (...) L'aménagement prévu va donc provoquer des engorgements quotidiens pendant plusieurs heures »**

**« Le dossier indique page 376 qu'on y relève un trafic très important de plus de 2000 vh/h par sens. Or [...] il va y avoir un étranglement au niveau de la station et que la circulation sera ramenée à une seule file dans les 2 sens de circulation. [...] L'aménagement décrit dans le dossier va donc conduire à des embouteillages quotidiens, ce qui va reporter du trafic dans les autres rues du quartier. [...] Il faut impérativement que l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny conserve au moins deux files de circulation par sens. [...] Un autre « détail » pose problème : l'embranchement de l'avenue de Lattre de Tassigny sur la bretelle de l'autoroute A86. Avec cet aménagement on sera sur une seul file et il faudra faire un angle de près de 90° à gauche pour prendre l'autoroute. Le débit de ce carrefour sera très inférieur à 2000 vh/h et c'est l'engorgement assuré. Pourtant rien n'empêche de décaler la**

**station Faidherbe de quelques dizaines de mètres vers l'ouest et de créer un « arrondi » plus doux sur 2 files pour prendre l'autoroute.»**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le carrefour Faidherbe / Av. Jean Jaurès n'est pas inclus dans le périmètre du projet, sa reconfiguration n'étant pas nécessaire au projet T1.

Les études de trafic réalisées ont été faites en prenant en compte les hypothèses les plus dimensionnantes (hypothèse selon laquelle tous les projets urbains seraient réalisés sur la parcelle péricône – hypothèse qui semble aujourd'hui revue à la baisse). Elles montrent qu'il existe un risque de remontées de files aux heures de pointe sur la RD86, néanmoins celles-ci n'entraîneront pas pour autant le blocage des carrefours.

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

Dont acte.

.....

### **3.2. Stationnement**

#### Avis exprimés dans les registres :

**« Suppression de 172 places de stationnement non remplacées, soit plus du tiers de l'existant »**

**« Le centre-ville [de Noisy-le-Sec] va perdre 37 places de stationnements »**

**« La mise en double sens du boulevard MICHELET ne semble pas pertinente puisqu'elle supprimerait 110 places de stationnement, alors qu'il n'y a pas d'emprises foncières disponibles pour y construire des parkings de substitutions »**

**« Habitant 26 rue Pablo Picasso, la résidence des Sablons [à Bobigny] avec accès sur le boulevard Maurice Thorez, je suis inquiète [...] de la suppression des places de parking pour les gens qui me rendent visite »**

**« Où vont pouvoir se garer les nombreuses camionnettes des commerçants qui déballent leurs marchandises 3 fois par semaine place des Découvertes ? »**

**« La rue [Emile Zola] sera certainement saturée en stationnement avec la suppression d'environ 100 m de stationnement linéaire »**

**« pour la circulation station Théophile Sueur prévoir un arrêt un dépose minute »**

**« Pouvez-vous préciser que les plans du projet du Tram T1 prennent en considération les entrées de parking et aire de livraison du futur campus [Société Générale à Fontenay-sous-Bois] ? »**

**« dans le quartier des Ruffins à Montreuil (...) il est prévu de faire disparaître 2 parkings qui représentent plus d'une centaine de places de stationnement alors que le stationnement est déjà particulièrement difficile, notamment au niveau de la résidence Port-Royal. Tous les soirs, de nombreuses voitures doivent être garées sur le trottoir Sud de la rue de la Côte-du-Nord, les parkings « officiels » étant pleins. Supprimer autant de places de stationnement va léser gravement la population de ce quartier dont un des seuls intérêts actuellement est l'accessibilité en voiture. »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

De façon générale, comme précisé dans le dossier d'enquête publique, le projet s'inscrit, pour ce qui concerne les stationnements, dans les grandes orientations du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France visant à limiter l'utilisation de la voiture.

Pour autant, au regard des zones denses et commerciales traversées, le projet a pris en compte les spécificités et besoins locaux, en concertation avec les partenaires du projet

Sur la commune de Bobigny, le nombre de places non restituées reste limité, notamment au regard de la sous utilisation de certaines possibilités de stationnement comme le parking du centre commercial Bobigny 2 ou celui situé sous la gare routière de bus ; le projet a donc peu d'impact sur les riverains.

Sur la commune de Noisy-le-Sec, une attention particulière a été portée au secteur du centre ville et notamment la rue Jean Jaurès ; la nécessité de restituer le stationnement présent aujourd'hui dans cette rue commerçante a bien été souligné dans le bilan de la concertation menée en 2008 et dans l'avis rendu par l'Autorité environnementale dans son avis.

Compte-tenu de la configuration de la rue, suite à la concertation, plusieurs hypothèses de localisation de poches de stationnement avaient été prises (près de la gare, parking des découvertes, parking en structure...). Un travail a débuté pour intégrer un projet de parking dans l'une de ces poches.

Le projet proposé permet de restituer les places de stationnement directement sur la voirie de part et d'autres du site banalisé ; le double sens de circulation permet de disposer du stationnement des deux côtés de la voie. Cette disposition permet la restitution de l'intégralité des places de stationnement entre le pôle gare et la rue de Brément soit l'axe principal du centre-ville désigné par le bilan de la concertation comme un enjeu important, sous réserve de l'accord des services de secours dans les études de sécurité qui doivent suivre.

Pour conforter cette nouvelle hypothèse d'insertion du tramway, les maîtres d'ouvrage ont également lancé deux études permettant d'affiner leur réponse d'aménagement aux besoins des usagers du centre-ville de Noisy-le-Sec.

Une première étude concernant le taux d'occupation des places de stationnement sur le centre-ville et en particulier rue Jean Jaurès (réalisée au printemps 2013 sur l'ensemble d'une semaine, et notamment les jours de marché), fait apparaître que le pourcentage de places non utilisées est à tout moment, supérieur ou égal à 15%. Cette enquête montre bien que si la demande est parfois forte (notamment les jours de marchés où le taux d'occupation est le plus fort), l'offre actuelle est toujours supérieure à la demande, y compris au moment des pics de demande. Le nombre important de place dans les rues adjacentes sur le centre-ville pourrait donc permettre de supporter la suppression de quelques places.

Une seconde étude concernant les modes de transport utilisés par les chalands des commerces de la rue Jean Jaurès a permis de montrer que 7% des personnes se déplacent en véhicules motorisés pour accéder aux commerces. Si les places de stationnement sont très importantes pour les commerces, il convient donc de souligner que la part de clients les utilisant reste faible : l'activité commerciale de la rue n'est donc pas entièrement dépendante de ces places de stationnement.

Pour autant, les maîtres d'ouvrage restent conscients de l'importance de les restituer pour le bon fonctionnement de la commercialité des lieux.

Enfin, les maîtres d'ouvrage précisent que des places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite sont intégrées au projet.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

Sur le boulevard Michelet, le stationnement est organisé des deux côtés de la voie ; la restitution de plus de 90% des places de stationnement est assurée.

La restitution des places de stationnement de la rue Anatole France ne relève pas de la même problématique de centre ville commercial que dans le cas de la rue Jean Jaurès spécifiquement souligné dans le cadre de la concertation. Les maîtres d'ouvrage sont toutefois prêts à participer à toute recherche avec la Ville d'une poche de stationnement destinée aux riverains qui pourrait être aménagée dans le cadre du projet.

Sur la rue Emile Zola, le projet n'a pas d'impact sur le stationnement.

Concernant Romainville, la suppression des places de stationnement sur la place Carnot et sur le linéaire du Bd Barbusse pourra être compensée par la création de parkings réalisés par la ville situés d'une part dans une opération immobilière qui est en cours de construction entre l'avenue Jean Jaurès et le Bd Barbusse (ces places devraient être accessibles avant le début des travaux du T1) et, d'autre part, rue de la République (ces places devraient être accessibles à la fin des travaux du T1).

Concernant Montreuil, les maîtres d'ouvrage ont récemment réalisé sur la ville de Montreuil une étude sur l'usage du stationnement actuel sur l'ensemble de la ville de Montreuil. Sur l'ensemble de la zone des Ruffins, cette étude montre un taux d'occupation relativement peu élevé (de l'ordre de 70% au moment où la demande est la plus forte notamment pendant la période du marché). Ce résultat doit toutefois être nuancé selon les secteurs ; au niveau de la résidence Port Royal, le taux d'occupation est particulièrement élevé. Plus à l'Est, rue de la Côte du Nord, où les stationnements sont impactés par le projet, le taux d'occupation est plus faible.

Les maîtres d'ouvrage restent toutefois très attentifs à cette question. Des projets sont en cours qui pourraient permettre d'amener une nouvelle offre de stationnement (parking de la piscine écologique, qui même s'il n'est pas destiné aux riverains, permettra d'éviter une trop forte occupation du stationnement sur voirie ou dans les autres parkings). L'arrivée prochaine du tramway pourrait également inciter les bailleurs à lancer des travaux de restructuration des résidences qui prendraient en compte cette question du stationnement ; les maîtres d'ouvrage du T1 se tiennent prêts à travailler avec eux pour la bonne coordination de ces éventuels projets connexes au tramway.

Il n'est pas prévu d'arrêt minute près de la station Théophile Sueur. Les études ultérieures détermineront s'il est nécessaire d'intégrer un dépose minute près d'une station de tramway très accessible par les bus (station mixte tram + bus).

Sur la ville de Fontenay-sous-Bois, les maîtres d'ouvrage confirment travailler en partenariat avec la Société Générale pour que les deux projets (T1 et Campus Société Générale) soient compatibles.

#### **Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique**

*(DEUP, Pièce G –p. 482-483)*



### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre un travail concerté avec les communes concernées avec un objectif de restitution des places de stationnement supprimées au niveau des zones commerciales et particulièrement sur le secteur Jean Jaurès à Noisy-le-Sec.

Dans le cas où tout ou partie des 53 places de la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec dépendant de la poursuite des études avec les services de secours ne pourraient être restituées, les maîtres d'ouvrage sont prêts à étudier la restitution de ces places de stationnement, comme cela avait été indiqué lors de la concertation et des échanges que les maîtres d'ouvrage ont pu avoir avec la Ville de Noisy-le-Sec. Les solutions envisageables sont notamment de travailler à la rénovation du parking des Découvertes ou à la création d'un nouveau parking en structure.

La suppression du parking Carnot de Noisy-le-Sec (60 places) dans le cadre du projet de conservatoire porté par la Ville de Noisy-le-Sec montre toutefois que ces initiatives ne peuvent être réalisées qu'en étroite collaboration avec la Ville.

Les maîtres d'ouvrage soulignent être prêts à travailler avec la Ville de Noisy-le-Sec, comme avec les autres Villes du tracé, à toute réflexion complémentaire concernant des points particuliers et importants comme le marché (définition des places faisant l'objet d'un arrêté municipal les réservant aux forains, par exemple...).

Sur l'ensemble du tracé, l'apport du projet dans l'optimisation des places de stationnement résidera également dans la mise en place d'un jalonnement permettant l'identification claire et rapide des lieux de stationnement.

### Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

.....

### 3.3. Circulation douce

#### 3.3.1 Itinéraires cyclables

Avis exprimés dans les registres :

*« Dangers potentiels de la piste cyclable av. Gallieni sur trottoirs/sur rue, ainsi que de la circulation en vélo rue Jean Jaurès (qui s'effectuerait... sur la voie du tram et ses rails !)*

*« Par ailleurs les associations cyclistes locales n'ont en aucun moment été consultées ! La traversée des voies rapides, des voies ferrées, des ponts représente actuellement des barrières infranchissables pour les cyclistes. Ces futurs ouvrages seront-ils empruntables de manière sécurisée par les cyclistes ? »*

*« pas de piste cyclable sur les trottoirs, en tant que cycliste, je considère que la voie publique est faite pour cela et coûte moins cher. »*

*« Faire circuler les vélos sur les rails du tramway (c'est ce qui est prévu !), c'est potentiellement CRIMINEL ! »*

**« Bon projet, en profiter pour aménager des pistes cyclables »**

**« proposer dans toutes les gares une offre suffisante de places de stationnement sécurisées pour les vélos en surface et bien visibles »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'insertion des vélos dans les projets de transports en commun est soumise à une réglementation dense et un nombre important de préconisations en matière de sécurité pour permettre une bonne cohabitation entre les usagers du vélo et les autres usagers de l'espace public.

Par ailleurs, des orientations claires et bien identifiées ont été intégrées aux grands documents d'urbanisme et de déplacements de la Région Ile-de-France (SDRIF et PDUIF).

Le projet de tramway T1 de Bobigny vers Val-de-Fontenay s'est attaché à intégrer les circulations cyclables sur l'ensemble de son linéaire et parfois dans des secteurs très contraints, à la fois en matière de densité de fonctions urbaines (dans des centres villes par exemple) ou compte tenu de l'étroitesse de l'axe traversé par le tramway.

Tenant compte dès que cela est possible des recommandations du CERTU en matière de circulation des vélos, le projet propose différentes modalités d'insertion des itinéraires cyclables sur le tracé. L'insertion se fait sous forme d'une piste cyclable sur trottoir, d'une bande sur chaussée, d'une contre-allée ou, lorsque l'emprise trop étroite ne permet pas d'insérer ce type d'aménagement, sur la chaussée avec les véhicules dont la vitesse est alors limitée à 30km/h. Les maîtres d'ouvrage n'ont pas utilisé ce dernier type d'aménagement dans les montées où les cycles circulent à une vitesse beaucoup moins élevées que les autres véhicules".

Afin de garantir la lisibilité de l'itinéraire, les maîtres d'ouvrage se sont attachés à éviter les changements trop nombreux de modalités d'insertion sur une même voie.

Le projet améliore largement l'existant et permet une continuité d'itinéraire cyclable le long du projet de tramway tout en développant des amorces de pistes cyclables sur des axes interceptant le linéaire du tramway T1.

Chaque secteur a fait l'objet d'un travail particulier compte-tenu de son environnement. Dans les secteurs denses, de Bobigny à l'autoroute A3, a été en grande partie privilégiée une implantation de bandes cyclables sur la chaussée où circulent les véhicules. Cette répartition des usages sur une même voie est en place depuis de nombreuses années dans beaucoup de villes en France et notamment dans celles traversées par le futur tramway T1.

De l'autoroute A3 à Val-de-Fontenay, a plutôt été privilégiée l'intégration de pistes cyclables sur trottoirs, donc indépendantes de la chaussée.

Le passage des vélos sur la plate-forme du tramway, comme cela sera autorisé sur la plate-forme banalisée rue Jean Jaurès, est une possibilité mise en place dans plusieurs villes en France notamment à Nantes et Grenoble, villes où l'utilisation des vélos est de plus en plus fréquente depuis de nombreuses années.

### **Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique**

*(DEUP, Pièce C – p.93, 124 et 150)*

### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage proposeront aux communes de réduire la vitesse à 30km/h sur les voies où la chaussée est trop étroite pour implanter une piste ou une bande cyclable, et ce, afin de sécuriser davantage les circulations douces.

### **Avis de la commission d'enquête**

La Commission retient la réponse de la maîtrise d'ouvrage sur ce sujet.

.....

#### **3.3.2 Piétons et personnes à mobilité réduite**

Avis exprimés dans les registres :

**« Risques encourus par les handicapés et les malvoyants (contiguïté trottoir-voie de tram) »**  
**« les trottoirs très étroits ne permettront pas aux fauteuils des handicapés de circuler »**  
**« Rétrécissement des trottoirs sur les voies de la ville, déjà parfois bien étroits (pouvant aller jusqu'à une largeur de 1,40 mètres sur certaines zones très passantes, alors qu'il est recommandé par le Certu (Ministère de l'Ecologie et du Développement) au minimum une largeur de 1,80 mètres pour faciliter la circulation des personnes handicapées) »**  
**« surtout comment garantir la sécurité notamment des piétons et deux roues dans un espace aussi contraint. »**  
**« La présence du tram est inenvisageable, trop de risques, pas de places pour les handicapés, les personnes âgées et les poussettes. »**  
**« Néanmoins, si cela doit se faire par la rue Jean Jaurès, ADIEU les commerces et BONJOUR les accidents de circulation, quel danger pour les piétons !! Faudrait-il qu'il y ait des morts pour que les responsables réagissent !!! »**  
**« C'est une honte de nous infliger un tel projet qui va nous nuire à tous. Et moi la première qui suis en fauteuil roulant »**

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'aménagement ou le réaménagement des espaces publics traversés par le tramway T1 permet l'amélioration du cadre de vie en réalisant des itinéraires et des cheminements sécurisés pour les piétons, cheminements qui répondent notamment aux normes actuelles sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR). Le projet est en particulier conforme au décret du 17 mai 2006 mettant en œuvre le principe d'accessibilité généralisée posé par la loi du 11 février 2005. Plusieurs arrêtés fixent et détaillent les dispositions techniques de ce décret et notamment les largeurs de trottoir à respecter (1,4m libre de tout obstacle).

Des recommandations de plusieurs centres d'étude se basant sur la norme P98-350 de l'AFNOR font état d'une largeur souhaitable d'1,8m libre de tout obstacle.

Les maîtres d'ouvrage ont, dès que l'espace disponible le permettait, été très largement au-delà de ces recommandations, dans l'objectif d'offrir des cheminements larges et confortables pour les piétons.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

La cohérence du mobilier urbain le long du tracé ainsi que le choix de revêtement au sol plus confortable pour la marche qu'actuellement, permettent aussi de répondre favorablement à la demande de lisibilité et de sécurité des cheminements piétons accompagnant l'arrivée du tramway.

Les études présentées en enquête publique ont également d'ores et déjà fait l'objet d'une analyse sur la sécurité du projet, cette analyse a été réalisée par un organisme qualifié agréé (OQA) indépendant. Ce dernier est amené à instruire des dossiers de sécurité ; cette instruction est un préalable au démarrage des travaux et à la mise en service.

Certains aménagements répondent directement à cette instruction : mise en place de refuges pour les piétons au-delà d'une certaine largeur de traversée piétonne, réalisation de plateaux surélevés dans des secteurs sensibles, canalisation des piétons pour les traversées...

L'essentiel des inquiétudes exprimées dans les avis sur ce sujet porte sur la rue Jean Jaurès ; les maîtres d'ouvrage y portent une attention particulière afin que l'é étroitesse de la rue dans certaines de ces sections soit largement compensée par la cohérence du mobilier urbain et des revêtements pour offrir un cheminement confortable et par une circulation automobile apaisée pour assurer la sécurité des piétons.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce C –p. 100, 106-107)

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à mettre en place toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité des riverains et des futurs usagers que ce soit à la mise en service du tramway, pendant toute la durée de son exploitation ou pendant les travaux.

Les études ultérieures feront l'objet d'une instruction de la part des services de l'Etat après la remise du dossier préliminaire de sécurité.

Les conducteurs des tramways seront formés pour avoir une connaissance parfaite du linéaire du tramway T1 et auront des instructions strictes pour rouler à une vitesse adaptée dans les endroits les plus contraints afin d'éviter les incidents potentiels notamment entre les piétons et le tramway.

#### Avis de la commission d'enquête

[La Commission retient la réponse de la maîtrise d'ouvrage sur ce sujet.](#)

.....

#### **3.3.3 Abords des groupes scolaires et des équipements recevant du public**

Avis exprimés dans les registres :

***« Risques encourus par la présence de nombreux enfants (3 écoles à proximité immédiate). Deux accidents récents avec un tramway, engageant la vie d'enfants, viennent de se produire. »***

2 septembre 2013 VITEL Francis, DURAFour Joanny, BELLACICCO Brigitte  
page 132/171

**« Qu'advierait-il de la circulation des accès aux rues adjacentes ? Il faut aussi penser qu'il y a des collèges et divers écoles qui donnent une grande affluence d'enfants aux heures d'entrées et de sorties de ces établissements. »**

**« rétrécissement des trottoirs [...] Trois écoles à proximité du tram, attention ! accidents à prévoir. »**  
**« Il y a beaucoup d'écoles autour de Mozinor, beaucoup d'enfants à pied, en bus. L'augmentation inévitable et importante des voitures va générer des dangers pour ces enfants (souvent seuls, à pied). »**  
**« Le passage du tramway T1 par la rue Jean-Jaurès à Noisy-le-Sec comporte des points noirs à la réalisation**

**- La SECURITE des personnes, sachant que la largeur des trottoirs va être réduite et où la difficulté de déambulation des piétons avec poussettes ou à mobilité réduite**

**- La proximité des Ecoles Petit-Prince (maternelle) Carnot (élémentaire), les collèges Gambetta et Prévert dont les élèves empruntent 2 fois minimum la rue Jean Jaurès »**

### Réponse des Maîtres d'ouvrage :

Sur le T1, les abords directs des groupes scolaires ont été traités de manière à sécuriser les flux et les cheminements notamment des enfants (plateau surélevé, mise en place de mobilier urbain pour contenir les itinéraires, emplacement de station pour éviter les engorgements à la sortie des écoles...).

A Noisy-le-Sec, les équipements scolaires ne donnent pas directement sur l'axe du tramway. Néanmoins, les écoles et les structures recevant des enfants restent proches du tracé : crèches Rosa Parks et des Découvertes ; écoles maternelles du petit prince, Condorcet et Gambetta ; écoles élémentaires Carnot, Brossolette et Cottureau ; collège Jacques Prévert ; la PMI, le conservatoire, la médiathèque, la Galerie, la bibliothèque, le théâtre...

Pour sécuriser les déplacements piétons et notamment pour les scolaires empruntant les transports en commun, la station Gare de Noisy-le-Sec a été positionnée au plus près du trottoir Ouest, en latéral, pour ainsi éviter les conflits d'usages que l'on peut voir quotidiennement sur cette zone aujourd'hui : traversées piétonnes en dehors des passages, stationnement sur le giratoire masquant la visibilité aux automobilistes, girations des bus difficiles.

De plus, un traitement en plateau surélevé de cette zone obligera les véhicules à ralentir.

Sur le reste du tracé rue Jean Jaurès, la largeur des trottoirs et la cohérence du mobilier urbain permettent des cheminements plus aisés, la combinaison véhicules motorisés/tramway sur un même espace permet une plus grande vigilance des automobilistes. La lisibilité du linéaire est également accrue, les chicane existantes laissant place à un alignement droit sur la quasi-totalité du linéaire.

A Romainville, le secteur autour de la station Gustave Courbet qui regroupe plusieurs équipements scolaires a fait l'objet d'une attention particulière, afin notamment de sécuriser l'axe Barbusse emprunté par le tramway et un sens de circulation véhicules.

Cette mise en sécurité est possible grâce à la création d'un plateau surélevé et d'un dispositif obligeant les véhicules à ralentir devant les groupes scolaires au droit de la station Courbet.

Enfin, pour le groupe scolaire Fraternité, les flux piétons et notamment les enfants se rendant rue de la fraternité pourront traverser l'avenue paysagère en toute sécurité, grâce à la mise en place d'une chaussée limitée à 2x1 voie et la création d'un refuge piéton entre la chaussée et la plate-forme tramway.

A Montreuil, la construction d'un nouveau collège rue des jardins Dufour a été étudiée, en collaboration avec le projet de tramway, afin d'assurer la sécurité des collégiens. L'accès principal du collège ne se fera pas directement sur le cours du tramway.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

Dans le quartier des Ruffins, plusieurs équipements scolaires seront desservis par le tramway. Devant le groupe scolaire Daniel Renoult, un large espace piéton (11m) est créé pour que les enfants et les riverains puissent se déplacer aisément.

La station Côte du Nord a été implantée de façon à ce que les collégiens de l'établissement Politzer y accèdent sans encombrer les trottoirs situés juste devant le collège et pour éviter des situations d'engorgement de la station aux heures de sortie.

Entre le groupe scolaire Renoult et le collège Politzer, les traversées piétonnes sont sécurisées par des dispositifs de ralentissement des voitures et des deux-roues.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce C –p.100, 120 et 143)

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière en lien avec le tramway auprès des riverains et des scolaires seront organisées comme sur les autres projets portés par le Département de la Seine-Saint-Denis et la RATP.

Dans toutes ces zones, les conducteurs du tramway veilleront à garder une vitesse adaptée aux abords des établissements scolaires et des itinéraires empruntés par les élèves.

#### Avis de la commission d'enquête

[La Commission retient la réponse de la maîtrise d'ouvrage sur ce sujet.](#)

.....

#### THEMATIQUE 4 : IMPACTS SUR LES COMMERCES

##### 4.1. Effet des projets de tramway sur le commerce (retour d'expérience rue Gallieni)

###### Avis exprimés dans les registres :

**« L'expérience de la rue Gallieni est concluante. Cette voie avait été maintenue à 24 mètres. Un tramway deux voies y a été installé. Les riverains vous diront ce qu'ils en pensent ! »**

**« Pour une expérience clermontoise. Avant le tram – Avenue des Etats-Unis, rue commerçante. [...] Boutiques, riche échalandage... Une vie dense. Après le tram – Même avenue, un MacDo et quelques boutiques vides. Plus de passage. Le désert. Pourtant, avenue des Etats-Unis deux fois plus large que rue Jean Jaurès. »**

**« Nous sommes contre le tramway qui nous a déjà défiguré le Petit Noisy où il n'y a plus de commerce. »**

**« Le tramway jusqu'à la gare de Noisy n'a apporté que des nuisances aux Noiséens. Lors de l'installation, beaucoup de coupures d'électricité qui ont créé de nombreuses difficultés aux commerçants des alentours. Mais, le pire, cette situation a engendré une insécurité déjà latente (agression, vol à l'arrachée) et qui ne fera que s'accroître avec le prolongement »**  
**« Avenue Gallieni, c'était déjà une opposition, aujourd'hui je ne vois pas en quoi cette rue est perturbée par le tram qui dessert jusqu'à St Denis en 20 minutes »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Outil de renouvellement urbain, l'arrivée du tramway s'accompagne d'un réaménagement complet de façade à façade qui s'accompagne généralement de l'évolution de l'activité des commerces. De nombreuses études montrent que l'implantation d'un tramway en centre-ville accélère les tendances qui préexistent sans en être le seul facteur déterminant. Ainsi, l'augmentation de la fréquentation des transports en commun permet généralement le gain d'une clientèle plus nombreuse – en particulier au niveau des stations – et plus flâneuse.

#### Retour d'expérience du passage du tramway T1 rue Gallieni à Noisy-le-Sec :

Ce secteur a été transformé en 2003 à l'arrivée du tramway. Toutefois, une transformation était déjà programmée bien avant les années 2000 puisqu'un alignement côté Est (numéros pairs) de l'avenue Gallieni pour son élargissement figurait alors aux documents d'urbanisme de la commune.

Sur ce côté Est de l'avenue, il existait avant l'arrivée du tramway deux fronts bâtis : celui en recul avec des constructions réalisées sur le futur alignement programmé et un front bâti saillant voué à disparaître au fil du temps.

Le côté Est de l'avenue était donc constitué en dents de scie avec tantôt :

- des stationnements en « poche » au niveau des numéros 30, 46, 48 et 48bis.
- un pignon aveugle au niveau du 68 (angle avenue Gallieni et rue Baudin).
- des constructions en premier front qui masquaient celles réalisées en arrière, au 76 bis, et l'immeuble au numéro 66.

Avec le projet de tramway la réalisation de l'alignement du front bâti sur la rive Est a été menée jusqu'au bout. Les dents creuses laissées après l'arrivée du tramway, n'ont pas toutes fait l'objet d'occupation après le projet de tramway mis en service en 2003. Une partie des parcelles libres ont été réoccupées par la suite à partir des années 2010.

Un relevé de la situation des commerces en 2013 montre que tous les commerces préexistants au tramway, hormis deux d'entre eux, sont encore aujourd'hui présents.

En revanche, l'aménagement qui a accompagné l'implantation du tramway a sensiblement modifié la perception et la vie du quartier. De ce fait, la rue Gallieni sera également repensée dans le cadre du projet T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay. L'objectif est de garantir une meilleure perméabilité piétonne sur l'avenue et de faciliter les circulations douces.

## Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

.....

### **4.2. Effets du projet dans sa configuration définitive**

#### Avis exprimés dans les registres :

**« Accès très difficile au marché, aussi bien pour les commerçants que pour les clients – Risque de sa suppression à terme »**

**« Suppression des terrasses et étals de nombreux commerçants »**

**« Cette alternative mènerait à la destruction du commerce de proximité noiséen »**

**« D'après le plan on n'aura pas de magasins (boulangerie, etc.) à Place Carnot, vous en conviendrez que nous serons dans l'obligation d'aller faire nos courses plus loin, comment peut-on faire les courses à des kilomètres (Rosny) sans prendre la voiture ? »**

**« Suppression de toutes les places de livraison pour les commerçants rue Jean Jaurès, av. Galliéni et Bld Michelet déportées vers les rues adjacentes – Suppression totale des aires de livraisons de l'avenue A. France »**

**« Contrairement au tollé des commerçants, pouvoir se déplacer jusqu'à eux est une bonne raison que ce moyen de transport desserve la rue Jean Jaurès. »**

**« Des commerces pénalisés ? La majorité des clients viennent à pied ou en bus car ce sont des commerces de proximité »**

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Dans le cadre du projet T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay, les maîtres d'ouvrage ont mandaté un bureau d'étude spécialisé en urbanisme commercial afin de travailler plus précisément sur le fonctionnement des commerces, actuellement et à l'horizon de la mise en service du tramway.

#### Livraisons

La question des livraisons de marchandises est commune à l'ensemble des projets de requalification d'un linéaire commercial. Les maîtres d'ouvrage ont pleinement intégré cette problématique à leurs études. Le Département de la Seine-Saint-Denis, comme l'ensemble des collectivités traversées par le projet de tramway T1 est signataire d'une « charte d'objectifs sur le transport des marchandises en ville ».

Le nombre et le dimensionnement exact des espaces de livraison sont encore aujourd'hui en cours de définition et nécessiteront d'être travaillés plus finement lors des études ultérieures en concertation avec les commerçants. Afin de ne pas dégrader les conditions actuelles de livraisons, les maîtres d'ouvrage se sont d'ores et déjà engagés à restituer, *a minima* l'équivalent des espaces de livraisons existant aujourd'hui.

Sur la section en banalisée de la Rue Jean Jaurès (de la rue Marc Sangnier à la rue Adrien Damoiselet), les places de livraisons seront repositionnées sur les premières voies disponibles de chacune des voies sécantes afin de ne pas poser d'obstacle au passage du tramway. Les études ultérieures définiront plus précisément les modalités d'amélioration des conditions de livraisons de marchandise pour l'ensemble du linéaire requalifié.



L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

#### Etals et terrasses

Le maintien d'un maximum de stationnements (se référer au sous-thème 3.2 pour les questions relatives au stationnement) destinés à l'activité du centre-ville oblige à une réduction de la largeur des trottoirs sur certaines zones contraintes, pouvant impacter des étals commerçants.

Au total, ce sont une dizaine d'étals ou terrasses qui vont être impactés par le projet (principalement des modifications). Cette question sera traitée plus finement lors des études ultérieures, en lien direct avec les commerçants concernés et avec les services des villes.

#### Accessibilité au marché

Le marché au comestible se tenant trois fois par semaine place des découverte à Noisy-le-Sec ainsi que le marché bio se déroulant le dimanche sur cette même place ont été intégrés très en amont aux études préliminaires et seront pris en considération lors de la programmation du chantier.

Que ce soit durant la période de travaux ou à terme, les maîtres d'ouvrage se sont engagés au maintien de l'accès au marché dont le maintien n'est donc nullement remis en cause par le projet. Le marché sera accessible par la voie banalisée (depuis la gare) ou par une voie réservée aux véhicules (depuis Place Jeanne d'Arc). Pour les questions relatives au stationnement des commerçants forains, elles sont abordées au 3.2 « stationnement ».

#### **Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique**

*(DEUP, Pièce G –p.538) : La planche permettant d'apprécier le fonctionnement du marché en configuration définitive est page 541.*

#### **Avis de la commission d'enquête**

[Se référer à la réponse de la Commission au point 3-1-1.](#)

.....

#### **4.3. Maintien de l'activité en phase chantier**

##### Avis exprimés dans les registres :

**« [Nous demandons] Des moyens financiers conséquents pour indemniser et assurer les commerçants qui tireront du passage du tram un réel bénéfice à terme comme dans tous les centres villes de France »**

**« Prévoir l'indemnisation des commerçants [...] pendant les travaux (en fonction du CA perdu selon les déductions d'impact depuis 3 ans) »**

**« Dévalorisation [...] des commerces [...] sans compensations adaptées aux préjudices subis »**

##### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage sont tout à fait conscients de l'attention particulière à porter à l'activité des commerçants en phase travaux. C'est pourquoi les maîtres d'ouvrage se sont engagés à la mise en place de

différents outils notamment celle d'une commission de règlement amiable en charge d'indemniser les commerçants en cas de perte de chiffres d'affaire liée aux travaux. Le fonctionnement de cette commission a été présenté en réunion publique dédiée aux commerçants le 23 avril 2013.

Extrait du compte rendu de la réunion du 23 avril 2013 (mis en ligne sur le site internet du projet) :

*« L'objectif de cette dernière est d'indemniser les commerçants ayant subi une perte sur leur chiffre d'affaire en raison des travaux. Composée d'un magistrat du Tribunal administratif officiant en tant que président, de la maîtrise d'ouvrage, de la CCI, de la CMA, de l'URSSAF, de l'Ordre des experts comptables et des communes concernées, la commission pourra être saisie tous les trois mois par les commerçants éprouvant des gênes. [le CG93] souligne que, malgré le nécessaire regard sur les comptes, l'objectif n'est pas un contrôle pouvant amener à un redressement. La commission ne sera pas dotée d'un budget fixe et l'indemnisation dépendra de chaque cas. Il indique que le délai de versement de l'indemnisation est de 4 à 6 mois et que des personnes seront affectées à plein temps à cette tâche.*

*[le CG93] donne l'exemple du T5 pour lequel un million d'euros d'indemnisation ont été versés aux commerçants, alors qu'une enveloppe de 300 000 euros était initialement prévue. 75 dossiers correspondant à 47 enseignes (dossiers déposés à plusieurs reprises pour certaines) ont été reçus et 30% refusés. Les refus sont dus à des installations de commerces après la DUP et, de manière plus marginale, à des comptes anormaux qui ne permettent pas l'obtention d'indemnisation provenant de l'argent public. Des personnes n'ont pas déposé de dossier en raison d'un chiffre d'affaire n'ayant pas baissé, voire qui a augmenté. »*

Les maîtres d'ouvrage se sont également engagés à réaliser une information spécifique durant la phase travaux et à désigner des agents de proximité comme relais entre les riverains et les équipes projet.

Pour rappel, l'Autorité environnementale a conclu dans son avis, que « les impacts des travaux sur les activités et commerces, qui ont fait l'objet d'une préoccupation marquée lors de la phase de concertation, notamment à Noisy-le-Sec, donnent lieu à des dispositions particulières dans l'organisation du chantier ».

#### **Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique**

*(DEUP, Pièce G –p.451-452) :*

#### **Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage**

Un processus spécifique de concertation, associant les commerçants situés le long du tracé à Noisy-le-Sec et Romainville et les chambres consulaires, a été initié par les maîtres d'ouvrage en amont de l'enquête publique (4 réunions publiques commerçants). Ce processus de concertation a vocation à perdurer jusqu'à la mise en service afin d'assurer une bonne prise en considération des problématiques spécifiques aux commerçants tout au long de l'avancement du projet. Sont notamment définies lors de ces rencontres, les mesures complémentaires d'accompagnement des commerçants à mettre en place durant les travaux (espaces de livraison spécifiques, mise en place d'une signalétique commerçant...).

## Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

.....

### THEMATIQUE 5 : ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

#### 5.1. Site de maintenance et de remisage (SMR)

##### Avis exprimés dans les registres :

**« Un autre point d'inquiétude des Montreuillois est l'implantation des ateliers à l'entrée des murs à pêches sur un socle remblayé pour rattraper la pente en haut de la rue de Rosny. Avoir les ateliers hauts de 12 mètres marquerait fortement le paysage qui fait pourtant l'objet d'une protection »**

**« les ateliers (SMR) qui ont été malencontreusement implantés à l'entrée des murs à pêches, en pleine visibilité d'un site classé [...] il est possible de trouver un emplacement plus respectueux du paysage exceptionnel des murs à pêches »**

**« la construction d'un énorme bâtiment pour le SMR va défigurer le paysage. Ne peut-on le faire en souterrain ? »**

**« C'est également un lieu qui peut être investi pour des activités agricoles, sociales (jardins d'insertion), de proximité (jardins familiaux) et pédagogiques. Le projet d'y installer le SMR met en grand danger ce site exceptionnel »**

**« l'atelier de remise et de réparation du tramway dont il aurait été souhaitable qu'il soit déjà sur Romainville »**

**« Nous à Noisy nous avons une zone industrielle qui pourrait certainement accueillir ce SMR. Demandez à Madame Voynet de confier le site de construction du SMR sur le site industriel de Noisy, tout le monde y retrouvera son compte »**

**« Le site de maintenance et de remisage : entre les entreprises, Mozinor et les zac (vide du reste) le quartier voisin de la rue de Rosny est déjà suffisamment sinistré. Faut-il vraiment ajouter un bâtiment de cette ampleur ? Je souhaiterais que l'on trouve une solution pour le dissimuler, l'enterrer par exemple »**

**« Nous remarquons que concernant le SMR du tramway T1 Est, cet emplacement à Val de Fontenay nous semble mieux adapté : il est situé en bout de ligne, il évite de construire le SMR sur des terrains partiellement maraîchers et en déshérence »**

##### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant le choix de l'emplacement du SMR, les maîtres d'ouvrages renvoient à leur réponse à l'avis de l'autorité environnementale, figurant en pièce I du dossier d'enquête publique, et soulignent notamment les 3 points suivants :

- 1- L'emplacement présenté est issu d'études itératives en lien avec les collectivités : dès 2002, l'implantation du SMR se situait au nord de la future ligne de tramway et de la rue Maurice Bouchor. Après une recherche d'optimisation de ces emprises, d'autres études ont été menées de 2004 à 2009, sur la base d'emplacements alternatifs avec les services techniques concernés.

- 2- Début 2010, l'emplacement proposé, à l'angle de l'avenue Paysagère et de la rue de Rosny, a été définitivement retenu permettant, d'un commun accord entre les parties prenantes, de respecter le programme de l'opération, d'insérer l'ouvrage dans le cadre urbain actuel et futur et de permettre une valorisation foncière autour du site . Quelques optimisations ont ensuite permis de réduire la surface du SMR.
- 3- Fin 2011, les nouvelles conditions d'implantation de l'atelier à cet emplacement ont été présentées aux habitants et associations de Montreuil, notamment lors d'une séance d'information à La Fabrique. Une méthodologie a été élaborée en commun avec la ville et les partenaires du projet pour faire travailler des équipes d'Architectes et de Paysagistes et répondre à la fois :
  - A la prise en compte des attentes locales,
  - A la nécessité d'une insertion soignée par le biais d'une démarche architecturale et paysagère,
  - Aux prescriptions de qualité environnementale définies en commun par la RATP et la Ville,
  - Aux contraintes de planning,
  - A la garantie des fonctionnalités et faisabilité technique,
  - Aux craintes d'impacts visuels et fonctionnels.

L'issue de la démarche a été présentée lors d'un premier jury le 4 mai 2012, qui a notamment permis de recueillir les premières interrogations quant à l'intégration de l'ouvrage dans le site. Des réponses ont été présentées le 25 juin à la Fabrique notamment autour d'une maquette de site. Un second jury a permis de restituer le 6 juillet 2012 l'ensemble de la démarche de conception architecturale et paysagère en vue de retenir l'équipe qui participera à la réalisation du projet d'atelier

Les maîtres d'ouvrages précisent par ailleurs que les 22 000 m<sup>2</sup> requis occupent, pour moitié, les emprises autoroutières de la bretelle de l'échangeur A186 vers la rue de Rosny. Le chantier du dépôt est relativement indépendant de celui de la démolition de l'actuelle autoroute. Avec des terrassements maîtrisés entre déblais et remblais, il est possible de réaliser un terrain d'assiette abaissé d'environ 5 mètres par rapport au niveau de l'avenue du tramway et de limiter l'effet socle côté rue de Rosny.

Depuis le haut de la rue de Rosny, la perception de la hauteur des ateliers est atténuée par l'abaissement de l'assiette. Depuis le bas de la rue, la lecture des hauteurs, notamment celle du mur de clôture, sera dans les valeurs de registre des murs à pêches pour le premier front visuel, le second front étant le haut des bâtiments du site. Les aménagements et traitements des contours sont différenciés pour s'adapter aux différentes situations de surplomb ou de contrebas ainsi qu'aux activités privées, publiques ou associatives dans les parcelles contiguës.

Enfin, pour minimiser au maximum l'emprise requise et s'éloigner de la rue de Saint-Antoine, les positions d'accès des tramways ont été reportées latéralement à la ligne, les rayons de courbure des faisceaux abaissés à leur valeur la plus faible possible et les stationnements des véhicules profitent du jeu des nivellements pour être installés en sous-sol.

#### **Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique**

*(DEUP, Pièce C – p. 65 et 159, pièce D – p173 et pièce I, réponse à l' Ae – remarque n°15 )*

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage se sont assurés les services d'une assistance en Qualité Environnementale qui suit le projet du Site de Maintenance et Remisage depuis sa conception, sa phase de réalisation et jusqu'aux premières années de fonctionnement. Le cahier des charges qui lui est confié a été élaboré en partenariat avec les acteurs locaux. La mission du bureau d'études est de faire respecter les orientations souhaitées, dont fait partie le respect des riverainetés.

#### Avis de la commission d'enquête

La Commission note l'accord intervenu suite aux diverses concertations entre les villes de Montreuil et de Romainville et leurs populations pour retenir l'implantation du SMR sur ce site . Elle note aussi le souci d'une insertion positive dans cet environnement.

.....

#### 5.2. Végétation et plantation

##### Avis exprimés dans les registres :

**« Abattage de 148 arbres, non remplacés pour 86 d'entre eux »**

**« Cassez pas notre centre-ville, gardons nos arbres et nos fleurs »**

**« suppression des parterres fleuris et végétalisés »**

**« En outre ces nouveaux travaux vont entraîner [...] la disparition de l'écrin de verdure réalisé sur une grande partie du trajet »**

##### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'arrivée du tramway va s'accompagner d'une requalification de façade à façade et d'une redistribution des fonctionnalités de la voirie. Le projet va permettre, outre le passage d'un nouveau mode de transport structurant, de requalifier l'ensemble des espaces publics et notamment l'avenue Gallieni et les rues Jean Jaurès et Anatole France à Noisy-le-Sec.

Les aménagements paysagers qui accompagneront le projet ont été pensés de manière cohérente sur l'intégralité du tracé afin de créer une ambiance homogène sur l'ensemble de la ligne. Le nouveau mobilier urbain et les plantations de nouvelles essences d'arbres permettront en particulier de créer une identité propre au tramway et garantiront sa bonne insertion paysagère.

En termes de plantation, le projet de tramway T1, tel qu'il est défini aujourd'hui, limite autant que faire se peut les coupes d'arbres d'alignement. Le bilan général du projet est globalement très positif avec 1324 nouveaux arbres plantés pour 712 abattus. Néanmoins, le bilan sur Noisy-le-Sec demeure déficitaire en termes de plantation avec 148 arbres abattus pour 65 nouveaux arbres plantés.

Dans un souci écologique, les maîtres d'ouvrage ont choisi des essences adaptées aux conditions climatiques et au type de sol. Les spécimens sélectionnés seront d'un certain âge et les conditions de plantation fourniront toutes les garanties pour un développement pérenne de l'arbre :

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

- fosse volumineuse et aérée
- implantation
- grilles d'arbres

Afin de compenser le déficit local sur la commune de Noisy-le-Sec, la plateforme sera végétalisée au droit de la médiathèque et du théâtre ainsi que sur l'ensemble de la rue Anatole France afin de rendre l'environnement plus agréable et créer une véritable trame verte tout le long du tracé. Au total, c'est environ 25 000m<sup>2</sup> de plateforme qui seront végétalisés.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce G –p.472-473)

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Dans les études détaillées de projet, les maîtres d'ouvrage essaieront d'améliorer le bilan d'arbres replantés, notamment sur le secteur de Noisy-le-Sec.

#### Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

.....

### 5.3. Bruit et vibrations

#### Avis exprimés dans les registres :

**« [...] sans penser aussi aux problèmes de nuisances sonores : de nombreux appartements n'ont pas de double vitrage, ce qui va entraîner de nombreux problèmes. »**

**« Une attention doit être portée aux bruits ainsi qu'aux vibrations ; la modernisation des matériels est indispensable. »**

**« Les vibrations détruiront le reste des murs à pêche classés »**

**« le tramway reste très bruyant. Il y aura tellement de piétons sur son tracé, qu'il faudra actionner son avertisseur tous les 100 mètres ! »**

**« Bruits de clochettes toutes les 5 minutes jour et nuit qui perturbent le sommeil et l'équilibre »**

**« l'enquête du Stif indique d'ailleurs que les nuisances sonores seraient multipliées par 4 (alors que ce boulevard [Michelet] est déjà très bruyant) »**

**« J'habite dans un immeuble où le rail de droit va se situer à 4m ou 4m50 de nos fondations. Il y a environ 450 ou 500 habitants dans le même cas que moi. Avez-vous songé à la santé de vos concitoyens ? »**

**« A-t-on mesuré les conséquences sanitaires du passage de ce tram au centre-ville ? Une étude me paraît tout à fait nécessaire »**

**« Les inquiétudes portent sur les nuisances sonores qui sont aujourd'hui déjà non négligeables et sur le passage plus important de personnes devant la Résidence [des Sablons à Bobigny]. [...] la résidence aurait besoin du soutien, notamment financier des différentes autorités pour entreprendre des travaux de « résidentialisation » afin de limiter les nuisances générées par le passage plus important du public et les risques accrus d'intrusions »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Comme indiqué dans l'étude acoustique réalisée par les maîtres d'ouvrage, le prolongement du tramway T1 entraîne des baisses significatives des niveaux de bruit en façade des habitations qui longent le projet, cette baisse est comprise en général entre -1 et -3dB(A).

La réalisation de l'opération va bénéficier des dernières évolutions techniques visant à limiter la génération de bruits et de vibrations et en améliorer l'absorption. Ces techniques ont été déployées sur les réalisations les plus récentes du prolongement du T3 à Porte de la Chapelle, et du T1 à Asnières Gennevilliers les Courtilles, etc.

Pour le prolongement, la plateforme sera neuve et réalisée suivant les techniques les plus modernes. Ainsi lorsque le tramway est implanté dans des voiries étroites, les voies font l'objet d'un traitement antivibratile. D'une manière générale, la végétalisation d'un linéaire important du tramway permet aussi un confort acoustique.

De plus, pour le double terminus de Pablo Picasso, 550 m de voies existantes seront reprises en retenant les mêmes dispositions constructives et 20 % du tracé à cet endroit sera végétalisé.

En ligne, les parties courbes ont été maintenues de rayon le plus ample possible et les vitesses de circulation des tramways seront adaptées aux secteurs desservis par la ligne.

Le matériel roulant mis en service entre Bobigny et Val de Fontenay sera neuf et bénéficiera de l'amélioration continue apportée par les fournisseurs des réseaux de tramway. Les exigences et préconisations transmises aux fabricants dans leurs cahiers des charges à ce sujet y tiennent une place primordiale.

L'usage du gong sera limité au strict nécessaire, dont l'avertissement des piétons au moment du croisement de deux tramways, l'un d'eux pouvant cacher l'autre.

Sur le site de maintenance et de remisage des Murs à Pêches à Montreuil, les rails dans les courbes de plus faible rayon, feront l'objet de graissage et sablage permettant des circulations plus silencieuses des rames sur le site.

Le boulevard Michelet réaménagé et mis en double sens sera un axe privilégié de report de trafic de la rue Jean Jaurès et connaîtra de ce fait une hausse notable du trafic. Comme précisé dans le dossier d'enquête publique, des études plus approfondies devront être menées sur cet axe afin d'identifier plus précisément les secteurs impactés et déterminer ainsi la nécessité de mettre en place d'éventuelles mesures compensatoires.

## Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce J) : Les études acoustique et vibratile figurent en annexe du dossier d'enquête publique.

### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Des campagnes de mesures acoustiques seront réalisées in situ suite à la mise en service du tramway T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay puis cinq ans après dans le cadre du bilan LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs) afin d'analyser in situ les niveaux sonores réels et de vérifier l'exactitude des études acoustiques.

Les bâtiments situés sur les axes identifiés lors des études comme présentant un risque d'augmentation significatif du niveau de bruit, feront l'objet d'un suivi spécifique. Par ailleurs, les résultats de ces études seront rendus publics et des dispositions seront prises en cas d'écart constaté par rapport aux obligations en vigueur et aux engagements pris par les maîtres d'ouvrage.

## Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

.....

### 5.4. Insertion urbaine

#### 5.4.1 Intégration paysagère du tramway

Avis exprimés dans les registres :

**« Continuez à défigurer Noisy-le-Sec, déjà méconnaissable. NON au tram. »**

**« Nous sommes contre ce projet, nous habitons Noisy depuis 1970 et nous subissons la détérioration du site et nous ne voulons pas ce prolongement dans la rue Jean Jaurès, qui ne nous donnera que des nuisances. »**

**« Pollution visuelle importante »**

**« Non au tramway pour détruire notre centre-ville qui est très agréable. »**

**« Excellent tout cela ! Voilà 35 ans que nous attendons la réhabilitation de notre quartier, nous avons hâte de le voir dans sa future présentation. »**

**« Nous attendons avec impatience les travaux du tramway afin d'éliminer tous les terrains qui servent de déchetterie abusive. »**

**« Le projet doit être accompagné d'une refonte, mise aux normes de la voirie et des trottoirs qui sont en mauvais état + éclairage plus sécurisant. »**

**« Non nous sommes absolument contre le projet du tramway T1 dans la rue Jean Jaurès, qui va défigurer la rue »**

**« C'est aujourd'hui, sans tram, que notre centre-ville est invivable, avec sa bétonisation outrancière [...]. Vives le bien-être collectif du tram !**



### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les équipes de maîtrises d'œuvre ayant étudié l'insertion urbaine et paysagère du tramway ont pris en compte les différentes contraintes des territoires traversés (topographie, étroitesse, densité des fonctions urbaines...) tout en associant les partenaires locaux (villes, gestionnaires de voirie...) à la prise de décision et au choix des aménagements.

Les principes d'aménagement des espaces publics du T1 sont les suivants : lisibilité des espaces publics pour que les usagers puissent saisir immédiatement le statut et l'enchaînement des fonctions de l'espace qui leur est proposé, simplicité en évitant les surcharges et en restant dans la mesure pour faciliter l'utilisation de l'espace, fluidité et confort en évitant des ruptures trop marquées par exemple entre les niveaux).

De manière générale, le parti pris d'aménagement est de rendre l'ensemble des espaces publics cohérent d'un bout à l'autre de la ligne de tramway en créant une identité nouvelle grâce à un aménagement de façade à façade et en s'inscrivant dans un prolongement d'une ligne de tramway existante.

Par ailleurs, plusieurs variantes d'insertion ont été étudiées et ont fait l'objet de discussions et de comparaison tant sur les profils d'insertion que sur leurs impacts en matière de circulation, d'exploitation du tramway, de cadre de vie...

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Dans le cadre de la poursuite des études, les partenaires locaux seront à nouveau sollicités pour définir avec les maîtres d'ouvrage encore plus précisément les aménagements portés par le tramway T1 que ce soit pour le choix du mobilier urbain, des matériaux, de l'éclairage...

#### Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

.....

#### **5.4.2 Opérations connexes**

Avis exprimés dans les registres :

**« Une modernisation du marché [Noisy-le-Sec] est nécessaire. »**

**« Sur les documents mis à disposition, il n'est pas fait état d'aménagements globaux le long de la ligne de tramway. La loi « Laure » donne pourtant obligation de mettre à profit les requalifications de voirie afin de procéder à ce type d'aménagements. »**

**« le pôle gare devra être réaménagé [...] l'afflux de voyageurs ne pourra être absorbé avec les installations actuelles »**

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le projet T1 de Bobigny à Val de Fontenay comprend la requalification des espaces publics de façade à façade et l'ensemble des aménagements permettant de restituer les fonctionnalités existantes aujourd'hui. Il est également envisagé que le projet porte un accompagnement artistique intégrant à l'espace public des œuvres

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

d'art contribuant à la mise en valeur du territoire, comme cela a été fait sur le récent prolongement du tramway T3.

La construction d'un tramway s'accompagne également souvent d'aménagements connexes non directement nécessaires au bon fonctionnement de l'exploitation de ce système de transport.

A titre d'exemple, le projet T8 en cours de réalisation est le catalyseur de nombreux projets d'aménagement et d'équipements portés par d'autres maîtres d'ouvrage, le renouveau apporté par l'arrivée du tramway étant un contexte propice au développement de ces projets connexes.

La particularité du projet T1 de Bobigny à Val de Fontenay est qu'il permet, par la démolition de l'autoroute A186, la naissance de projets d'ampleur tels que la construction de plusieurs milliers de logements, la réalisation d'équipements, ou à la création d'espaces verts dédiés. Ces projets sont connexes à l'opération T1, c'est-à-dire qu'ils émergent grâce à l'arrivée de ce dernier, mais sont portés et pilotés par d'autres instances, généralement les villes ou les intercommunalités.

D'autres projets (comme la rénovation du pôle gare de Noisy-le-Sec) sont portés par des maîtres d'ouvrage différents (ici le STIF). Les maîtres d'ouvrage du T1 ne sont donc pas les pilotes de ces opérations, toutefois, ils prennent d'ores et déjà en compte ces projets afin de ne pas obérer la faisabilité de ces projets en interface.

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Dans le cadre de l'arrivée du T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay, plusieurs collectivités se sont réunies autour de cette opération pour lancer une réflexion d'ensemble sur les aménagements futurs qui accompagneront ce mode de transport. Ainsi, le Département de la Seine-Saint-Denis, maître d'ouvrage du T1 et propriétaire d'une grande partie du foncier qui va être ainsi libéré, participe activement à ce travail, finance une partie des études et s'engage à fournir toutes les données d'entrée nécessaires au bon déroulement de ce projet commun.

De façon générale, les maîtres d'ouvrage s'engagent à travailler en coordination avec les porteurs de projets connexes ; cette coordination des projets et des chantiers a bien été anticipée et intégrée aux missions des prestataires mandatés par les maîtres d'ouvrage pour la coordination générale du projet.

#### **Avis de la commission d'enquête**

Dont acte.

.....

### **5.4.3 Piétonisation de la rue Jean Jaurès**

#### Avis exprimés dans les registres :

**« Une zone piétonne de la rue de l'Union à la rue Bouquet pour réduire les pollutions et protéger la santé des nombreux enfants qui empruntent la rue Jean Jaurès et faire de notre centre-ville commerçant un endroit convivial et agréable à vivre. »**

**« Je suis partisan du passage du train rue Jean Jaurès, en centre-ville car c'est là qu'il rendra le plus de services au maximum de population. Je souhaiterais que ce passage s'accompagne d'une piétonisation de la rue pour limiter la circulation en voiture et la pollution et permette un certain bien-être pour ceux qui fréquentent une rue piétonne comme on l'expérimente dans les villes qui ont les rues piétonnes et ceci également pour le développement du commerce local. »**

**« La piétonisation du centre-ville serait un atout pour notre ville et permettrait la mise en place d'un endroit convivial. Conclusion : tramway oui, centre-ville à mobiliser ou la piétonisation. »**

**« Oui, je suis favorable au passage du tramway rue Jean Jaurès, à condition de privilégier les circulations douces (à pied/en vélo), et de faire passer les voitures par le Bd Michelet (comme cela est d'ailleurs envisagé). »**

**« De plus le tissu commerçant en sera fortement affecté. Le constat qu'on fait malheureusement, c'est que le centre de Noisy perd ses « vrais » commerces. Une rue Jean Jaurès avec un tram à 2 voies et une circulation automobile ne jouera pas le rôle d'attraction que vous semblez attendre de ce projet.**

**Il me semble que le véritable choix n'a pas été fait. Soit le tram passe par la rue Jean Jaurès de manière exclusive de manière à combiner dans un espace suffisant transports en commun et voie piétonne. Soit la rue Jean-Jaurès continue à combiner une circulation automobile à sens unique avec des voies piétonnes rénovées. »**

**« Je regrette que l'on ait réintégré la circulation automobile au lieu des circulations douces. La lutte contre la pollution n'y trouve plus son compte. »**

**« OUI ! Je suis très favorable au prolongement du tramway, par le centre-ville.**

**Ce tracé doit être optimisé pour rendre notre ville plus attractive encore et respirable, au sens propre du terme.**

**- Piétonisation de cette artère commerçante où familles, écoliers, cyclistes, chalands se baladeraient dans une ambiance n'ayant plus rien à avoir avec la pagaille actuelle. Ce serait la fin du tout voiture, enfin, comme dans de nombreux centre-ville. »**

**« Au moment où la communauté d'agglomération Est Ensemble, à laquelle appartient Noisy-le-Sec, s'engage dans un Plan Energie Climat Territorial (PCET), comment penser une seconde que le maintien de la circulation automobile sur l'avenue Jean Jaurès va contribuer à réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre, à réaliser 20 % d'économies d'énergie d'ici 2020 ?**

**Je préconise que l'avenue Jean Jaurès soit piétonne, avec l'aménagement de piste ou voie cyclable. Quartier voué aux transports en commun (tram), aux circulations douces, à la piétonisation ne peut que favoriser les liens sociaux, le développement des commerces et réduire les effets nocifs dus à la pollution automobile : les bronchiolites et autres infections respiratoires, allergies... Pour toutes ces raisons je suis pour le passage du tram avenue J. Jaurès. »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'inscrivent dans le respect des concertations et dans un travail collaboratif avec les collectivités traversées.

Le projet présenté en Commission de suivi du STIF du 23 novembre 2010 intégrait une piétonisation de la rue Jean Jaurès.

Toutefois, la possibilité d'une mixité tramway véhicule était bien présentée dans le dossier de concertation de 2008.

Dans un souci de co-construction du projet T1 avec les partenaires locaux, et notamment avec la municipalité de Noisy-le-Sec qui a souhaité une desserte locale en voitures de son centre-ville ainsi qu'un nombre égal de places de stationnement restitué directement sur la rue Jean Jaurès (cf Thème 9.2 : Gouvernance du projet), les maîtres d'ouvrage ont proposé un ajustement du projet consistant en la mise en place d'une section de 500m de long de la plate-forme du tramway en banalisé.

Cette banalisation répond également à des besoins de desserte des habitations riveraines mais aussi d'accès aux différentes fonctionnalités urbaines nécessaires à un aménagement de qualité en centre-ville : possibilité de voir circuler les véhicules pompiers, de ramassage des ordures ménagères sur cette plate-forme.

Cet aménagement vise, dans l'esprit des conclusions de la concertation, à ne conserver sur la rue Jean Jaurès qu'une circulation locale et apaisée en déviant le trafic de transit vers d'autres itinéraires (comme expliqué au thème 3-1).

Les vélos sont aussi associés à cette configuration puisqu'ils s'intègrent en toute sécurité sur cet axe.

### **Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique**

*(DEUP, Pièce C –p. 49)*

### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

La piétonisation, qui est un aménagement travaillé et présenté en variante abandonnée, est toujours possible techniquement.

Toutefois, la piétonisation de la rue, après réalisation ou validation du projet tramway avec un double sens banalisé, relèverait d'une décision de la municipalité, le maire détenant les pouvoirs de police pour la circulation en agglomération.

### **Avis de la commission d'Enquête**

Tous les arguments avancés dans les registres, concourent à préconiser la création d'une zone piétonnière à circulation règlementée, ce que la Commission recommande dans son avis.

.....

## THEMATIQUE 6 : IMPACTS SUR LE BATI

### 6.1. Acquisitions foncières

#### Avis exprimés dans les registres :

**« Je suis hostile à l'expropriation d'une partie de mon terrain. »**

**« En bordure de la place Carnot, quelle est la zone démolie entre la rue de la République et l'avenue H. Barbusse »**

**« la réalisation du tram T1 a pour conséquence l'expropriation d'une emprise située sous le pont du RER A appartenant à SOGECAMPUS. Nous ne comprenons pas l'intérêt d'exproprier cette zone. Pouvez-vous préciser les limites de cette expropriation, les motivations de cette expropriation et l'utilité, l'usage de cette future zone ? Pouvez-vous préciser dans quelles conditions financières l'expropriation sera réalisée ? »**

**« La partie de la rue Emile Zola où j'habite va être expropriée »**

**« L'expropriation de plusieurs centaines d'habitants est-ce un bien social ? NON. Que se passera-t-il pour eux ? Comment vont-ils vivre ce déracinement ? Quel sera l'impact psychologique sur ces personnes qui, pour beaucoup d'entre elles, vivent à Noisy-le-Sec depuis plusieurs décennies ? »**

**« mon habitation possède une rampe d'accès au sous-sol à l'angle de la rue Gallieni et de la rue du Docteur Calmette. Le déplacement de l'alignement sur ce pan coupé va rendre très difficile, voire impossible cet accès »**

**« Je vois sur le projet qu'une partie du passage qui est privé semble être désigné comme réquisitionné, qu'en est-il ? Nous n'avons pas reçu d'avis en ce sens ni d'information. Le stationnement et l'accès seront-ils préservés ? »**

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Certains propriétaires et occupants se sont exprimés dans les registres afin de faire part d'interrogations propres à l'impact sur leur parcelle. Les maîtres d'ouvrages y répondront, de façon individualisée dans la suite de la procédure, l'enquête parcellaire conjointe à l'enquête d'utilité publique permettant d'identifier les propriétaires des parcelles impactées.

Si la Déclaration d'Utilité Publique est prise à la suite de cette enquête publique, les maîtres d'ouvrages auront pour objectif de recourir le plus possible à des procédures amiables, c'est-à-dire à un accord avec le propriétaire sur une acquisition de son terrain. Toutefois, dans le cas où ce ne serait pas possible, la Déclaration d'Utilité Publique permet aux maîtres d'ouvrage de recourir à une procédure d'expropriation, donc devant un juge.

Dans les deux cas, les maîtres d'ouvrages, établissent une proposition d'acquisition basée sur une estimation, fondée sur les prix du marché, et effectuée par un service de l'Etat (France Domaine) indépendant du Département et de la RATP.

Si un accord est trouvé, la procédure amiable se poursuit jusqu'au terme de la vente. En cas de désaccord, la procédure d'expropriation est mise en place et c'est le juge de l'expropriation qui fixera l'indemnité d'expropriation.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E13000011/93

	<b>Nombre de parcelles</b>	<b>Parcelles publiques</b>	<b>Parcelles privées</b>	<b>Bâti</b>	<b>Non bâti</b>
<b>Noisy le sec</b>	<b>134</b>	<b>56</b>	<b>78</b>	<b>23</b>	<b>111</b>
<b>Romainville</b>	<b>78</b>	<b>13</b>	<b>65</b>	<b>20</b>	<b>58</b>
<b>Montreuil</b>	<b>130</b>	<b>28</b>	<b>102</b>	<b>19</b>	<b>111</b>
<b>Rosny sous Bois</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>/</b>	<b>3</b>
<b>Fontenay sous Bois</b>	<b>91</b>	<b>77</b>	<b>14</b>	<b>/</b>	<b>91</b>
<b>TOTAL</b>	<b>436</b>	<b>175</b>	<b>261</b>	<b>62</b>	<b>374</b>

#### Ventilation des acquisitions foncières RATP

	<b>Nombre de parcelles</b>	<b>Parcelles publiques</b>	<b>Parcelles privées</b>	<b>Bâti</b>	<b>Non bâti</b>
<b>Bobigny</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>4</b>		
<b>Noisy le sec</b>	<b>/</b>	<b>/</b>	<b>/</b>		
<b>Romainville</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>/</b>		
<b>Montreuil</b>	<b>9</b>	<b>/</b>	<b>9</b>		
<b>Rosny sous Bois</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>/</b>		
<b>Fontenay sous Bois</b>	<b>3</b>	<b>/</b>	<b>3</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>15</b>	<b>16</b>		

Par ailleurs, les maîtres d'ouvrage mettront en place les outils nécessaires (notamment une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale) pour permettre le relogement ou l'accompagnement vers le relogement de personnes en difficultés.

Enfin, les maîtres d'ouvrage précisent que le tracé Ouest écarté lors de la concertation de 2008 aurait entraîné plus d'acquisitions foncières que le tracé présenté en enquête publique ; en plus des acquisitions dans le haut de la rue Anatole France (équivalent pour les deux tracés), d'autres acquisitions auraient dû être menées entre la Gare et le carrefour de la Vierge. Ce point fait partie des critères de choix qui ont conduit à retenir le tracé par la rue Jean Jaurès.

### **Avis de la commission d'enquête**

Dont acte.

.....

## **6.2. Valorisation du foncier**

Avis exprimés dans les registres :

- « risque de dépréciation de la valeur des immeubles de particuliers propriétaires »**
- « dépréciation des immeubles situés rue [Jean-Jaurès] »**
- « les habitants des 1ers étages vont être gênés, je n'irais pas acheter un appartement là »**
- « la valeur des fonds de commerce ne pourra pas prendre de valeur »**
- « les expropriations rue Emile Zola en vue de racheter les parties de terrain nécessaires à l'agrandissement de la plateforme et la mise en impasse de la dite rue vont nécessairement diminuer la valeur des biens des habitants et par conséquent nuire à leur qualité de vie »**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

A ce jour il n'existe pas d'études permettant de mesurer à la baisse ou la hausse les impacts de l'arrivée d'une infrastructure de transport collectif sur la valeur des biens immobiliers.

Toutefois, la tendance générale est à la hausse de la valeur des biens immobiliers de par les améliorations apportées au cadre de vie et à la desserte du territoire. Enfin, il est communément admis que ce type d'infrastructure participe à la valorisation d'une ville et des secteurs desservis.

### **Avis de la commission d'enquête**

La Commission, suite aux expériences vécues par ailleurs, remarque que l'arrivée d'un transport collectif participe à la valorisation des biens immobiliers du secteur.

.....

## **THEMATIQUE 7 : COUTS ET FINANCEMENTS**

### **7.1. Coût du projet et bilan socio économique**

Avis exprimés dans les registres :

- « Un coût exorbitant pour les finances publiques, et donc pour tous les citoyens », « est-il bien raisonnable de dépenser des millions d'euros à un projet dont l'utilité n'est pas réellement démontrée (484 millions d'euros !) »**

**« Le coût du tram sera encore plus élevé que celui annoncé... »**  
**« 80 millions d'euros du km, le tramway le plus cher de France pour une modeste petite ville de Seine-Saint-Denis en temps de crise »**  
**« La Cour des Comptes a déclaré que certains projets, comme le Grand Paris, étaient incompatibles avec la situation financière du pays. Le prolongement du tramway devrait coûter 450 millions d'euros en janvier 2011. En 2013, le chiffre avancé est de 697 millions d'euros, soient environ 87 millions d'euros le kilomètre ! Est-ce bien raisonnable [...] où cela va-t-il finir ? »**  
**« il est une évidence qu'un complément au tram serait indispensable : le prolongement de M9 avec une correspondance. Le coût de ce prolongement, s'il était réalisé simultanément en utilisant le matériel de construction déjà en place pour le T1, devrait être financièrement intéressant »**  
**« il me paraît vain de vouloir s'opposer catégoriquement au projet en lui réclamant un changement de tracé qui ralentirait la construction déjà lente de ce tramway et qui ferait passer son enveloppe budgétaire de 75 millions d'euros à 115 millions d'euros, ce qui me semble difficilement accordable par les pouvoirs publics au vu de leurs positions budgétaires actuelles »**  
**« on a dépensé beaucoup trop d'argent sans avoir démontré la faisabilité du passage rue Jean Jaurès ; il faut donc arrêter là et ne pas dépenser plus dans un mauvais projet »**  
**« Les maîtres d'ouvrage estiment que 50 000 voyageurs vont « économiser » 5 minutes de temps de trajet tous les jours, ce qui représente au global un million et demi d'heures par an et ils considèrent que ces heures économisées valent 18 €, ce qui valorise les gains à environ 25 millions, sauf qu'il s'agit de millions que personne ne va toucher...**  
**En plus de ce montant, les maîtres d'ouvrage calculent des gains liés au report modal et arrivent à un montant d'une douzaine de millions supplémentaires, dont la majeure partie provient de la décongestion de la voirie. Le problème dans ce calcul théorique, c'est qu'en réalité il n'y a pratiquement pas de report modal ! [...] En résumé, il est évident que le projet présenté est loin d'être aussi rentable que le dossier l'annonce. La rentabilité réelle est même probablement nulle »**

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le coût du projet est estimé à 484,597 M€ Hors taxe (HT) en valeur 2011 pour l'infrastructure et 78,5 M€ HT en valeur 2011 pour l'achat du matériel roulant.

Il est précisé que le coût d'un projet d'investissement sous maîtrise d'ouvrage publique est toujours annoncé hors TVA, puisque la collectivité publique récupère in fine, via le fonds de compensation pour la TVA (FCTVA), la TVA acquittée sur les investissements qu'elle verse aux entreprises dans le cadre des travaux.

Le coût du projet intègre l'ensemble des dépenses nécessaires à la construction de la ligne de tramway (voie, stations, site de maintenance et de remisage, alimentation électrique, ouvrage d'art au dessus de l'A86) et au réaménagement des espaces publics (voirie, mobilier urbain, pistes cyclables, aménagements paysagers, ouvrage de franchissement de l'A3, démolition de l'A186). Ce coût comprend également l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires au projet, les frais nécessaires aux mesures compensatoires induits par le projet (ex : indemnisation des riverains ou commerces en phase travaux) ainsi que des provisions pour risques et aléas liés à la phase travaux.

Lors de la réalisation du premier schéma de principe du prolongement du tramway T1 entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay en 2002, le coût du projet en investissement hors matériel roulant était estimé à 275 M€ HT (val janv.2000), soit 420,75 M€ HT en valeur janv.2011. L'augmentation du coût s'explique notamment par l'élargissement du périmètre de l'opération de Bobigny - Pablo Picasso à Val de Fontenay (Rappel : pour des questions de régularité et d'exploitation, il a été décidé d'exploiter en 2 arcs indépendants la ligne complète du



T1 de Asnières à Val de Fontenay et d'aménager un double terminus à Bobigny). Le coût de l'opération présenté en enquête publique comprend donc 33 M€ HT en valeur 2011 pour l'insertion d'un double terminus au pôle Pablo Picasso et l'agrandissement des quatre stations existantes entre Bobigny et Noisy-le-Sec pour répondre à l'accostage du nouveau matériel roulant tout en tenant compte du trafic voyageur en augmentation.

Les grands projets d'investissement doivent faire l'objet d'un bilan socio-économique permettant de juger de la pertinence d'un projet et de son intérêt pour la collectivité. Ce bilan est réalisé par une comparaison de ses coûts avec ses effets attendus. Il permet de calculer plusieurs indicateurs et notamment le taux de rentabilité interne (TRI) du projet.

Pour ce projet, le TRI trouvé est de 8,4%, taux qui se situe dans la moyenne des projets de transport en Ile-de-France et qui permet de qualifier ce projet comme étant « socio-économiquement » pertinent pour la collectivité.

Le bilan socio-économique du projet tient compte :

- de l'ensemble des coûts d'investissement imputables au projet tant en infrastructure [y compris les déviations réseaux sous maîtrise d'ouvrage des concessionnaires (eau, gaz, électricité, téléphone, fibre, etc.)], qu'en matériel roulant ;
- des coûts d'exploitation et de maintenance (c'est-à-dire d'entretien et de renouvellement) générés par le bon fonctionnement du projet sur la durée d'étude retenue soit 30 ans à partir de la date de mise en exploitation du projet
- des frais de mise en service du projet (essais et marche à blanc)
- des gains de temps pour les usagers des transports collectifs ;
- des gains de temps liés à l'amélioration des conditions de circulation pour les usagers restant sur la voirie ;
- des économies de dépenses publiques liées à la diminution du trafic routier engendrée par le report modal (réduction du nombre de places de stationnement automobile, réduction des dépenses d'entretien de la voirie et la police de la circulation ;
- de la diminution des effets externes négatifs en relation avec le report de la voiture vers les transports collectifs : diminution de l'insécurité routière, du bruit, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.

Il est à noter que le bilan socio-économique du projet donne une vision à long terme (30 ans) des avantages du nouveau système de transport. Ainsi, il est important de considérer l'ensemble des apports du projet, et notamment le report modal à terme de la voiture particulière vers les transports en commun. Les maîtres d'ouvrage précisent, comme cela a été indiqué dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, que la valeur de 4 % de report modal a été retenue pour le calcul du bilan socio-économique. En revanche comme il a pu être constaté sur d'autres projets tramways, le report modal est parfois supérieur à cette valeur (7%).

La valorisation des gains liés au report modal dans le calcul socio-économique réalisé par les maîtres d'ouvrage suit strictement la méthode préconisée par le STIF et utilisée pour l'ensemble des projets en Ile-de-France.

Les maîtres d'ouvrage ont conscience des limites de l'exercice du calcul socio-économique, notamment dans la perception et la non monétarisation de certaines externalités positives comme dans le cas présent, la suppression de l'effet de coupure que constitue l'autoroute A186 et la requalification urbaine qui en découle.

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelaire.  
E1300011/93

Les impacts du projet sur le développement urbain et l'aménagement du territoire revêtent une grande importance qui n'est pas traduite dans la valorisation monétaire.

Les maîtres d'ouvrage précisent également que le taux d'actualisation de 8% est strictement conforme à l'application de la méthodologie STIF de 2001. Néanmoins, la valeur actualisée nette des projets recalculés en prenant un taux d'actualisation de 4% tel qu'il est maintenant préconisé par l'Etat est bien supérieure à celle calculée avec un taux d'actualisation de 8%. Au-delà des incertitudes sur la "juste" évaluation des externalités positives et de l'aspect "normatif" des calculs, la méthode actuelle permet de hiérarchiser les projets entre eux, quel que soit le mode étudié.

De manière générale pour le calcul du bilan socio-économique, les maîtres d'ouvrage en cas de doutes sur les hypothèses à retenir, ont préféré minorer ces hypothèses et les valeurs retenues pour ne pas surestimer la rentabilité du projet.

Enfin, le coût du projet ramené à un coût au M€/km ne permet pas une réelle comparaison des projets entre eux. Pour établir une comparaison sur les aménagements urbains réalisés dans le cadre de ce tramway, il convient d'analyser le ratio du coût de ces aménagements (une fois les particularités du projet soustraites) sur la surface traitée.

Le projet T1 de Bobigny à Val de Fontenay se caractérise par :

- des acquisitions foncières importantes
- des constructions et démolitions d'ouvrages notamment autoroutiers
- des surfaces d'espaces publics traitées importantes (largeur des voies, nécessité d'intervenir sur des places pour restituer les fonctionnalités impactés par le projet)

Après prise en compte de ces particularités, le ratio de coût surfacique des aménagements urbains<sup>†</sup> du projet T1 est tout à fait comparable à celui d'autres projets en cours d'études ou de réalisation (environ 270€/m<sup>2</sup> pour le T1, contre 280 €/m<sup>2</sup> pour T8 et 310 pour T3 nord).

S'agissant des dépassements du coût d'objectif, il est précisé que le STIF et les financeurs veillent au respect du coût d'objectif de chaque maître d'ouvrage. Les maîtres d'ouvrage ne sont pas autorisés à apporter des modifications dans le projet ou à y réaliser des surcoûts sans l'accord des partenaires financeurs. Il est à noter que les 2 maîtres d'ouvrage, RATP et Département de la Seine-Saint-Denis, ont déjà mené à bien des projets de tramway en Seine-Saint-Denis comme les exemples récents du prolongement du T1 vers Asnières les courtilles

---

<sup>†</sup> En prenant en compte les postes suivants : travaux préparatoires, voirie et espaces publics, équipement et mobilier urbain, signalisation routière

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

et du T5 « Saint Denis Pierrefitte Garges Sarcelles » qui n'ont pas fait l'objet d'un dépassement de l'enveloppe allouée au projet.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

(DEUP, Pièce H –p. 620 à 625) :

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage, en lien avec le STIF et les financeurs, envisagent des axes de réduction des coûts ainsi que des recettes supplémentaires possibles liée à la libération des emprises foncières engendrées par la destruction de l'A186.

#### Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

.....

## 7.2. Financement du projet

### Avis exprimés dans les registres :

**« Un document du STIF fait état d'un coût de 639 millions d'euros réparti entre la RATP et notre département, qui devra en financer une bonne part. Ce chiffre n'intègre pas de nombreux réaménagements nécessaires dans la ville à la seule charge de notre commune [Noisy-le-Sec] »**

**« Tous ces travaux vont engendrer une forte hausse des impôts locaux. »**

**« les habitants seront sollicités pour payer la note »**

**« L'entretien des voies nous occasionnera des impôts supplémentaires. »**

**« le financement de ce projet essentiel pour désenclaver le haut Montreuil doit être sécurisé, sanctuarisé pour permettre une réalisation dans le calendrier avancé »**

**« Comment ceci sera-t-il financé ? Par l'Etat ? C'est nous qui payons ! Par la région ? C'est encore nous qui payons ! Par l'Europe ? C'est toujours nous qui payons ! »**

**« je suis content, aussi, que les investissements se fassent maintenant et pas plus tard, le besoin existe et le projet peut bénéficier de subventions qui seront probablement de plus en plus difficiles à obtenir »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le coût de l'infrastructure est financé dans le cadre de 3 documents de programmation entre l'Etat et la Région : le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, la convention particulière transports conclue en

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E1300011/93

septembre 2011 et le protocole d'accord Etat-Région pour la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du nouveau grand Paris adopté par la Région en juin 2013.

Il est précisé que le matériel roulant est entièrement financé par le STIF.

Le projet a déjà fait l'objet d'une convention de financement pour la réalisation d'études et l'élaboration du Schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique notifiée le 24 septembre 2010, d'un montant de 10 M€ forfaitaire, convention financée à hauteur de 70% par la Région et 30 % par l'Etat.

Le Département de la Seine-Saint-Denis a par ailleurs dépensé au titre du projet, en étant le seul financeur de ces dépenses, la somme de 2M€ HT dans le cadre d'acquisitions foncières au gré des opportunités sur une période allant du mois de janvier 2001 à la fin du mois de juillet 2011.

Le 26 septembre 2011, l'Etat et la Région ont signé la Convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 identifiant un financement pour le projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay à hauteur de 75 M€ (conditions économiques 2008).

Une seconde convention de financement des études relative à l'élaboration du dossier d'avant projet (phase PRO, ACT, acquisitions foncières) d'un montant de 22 millions d'euros HT financé à 100% par la Région Ile-de-France, approuvée par la commission permanente du Conseil régional par délibération n° CP 11-911 du 16 novembre 2011, est en cours de signature entre les partenaires.

L'ensemble des études du projet ainsi que les premières acquisitions foncières sont aujourd'hui financées par l'Etat, la Région et le Département.

Dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 et du nouveau Grand Paris qui mobilise 7 milliards d'engagement en faveur des transports en commun pour la période 2013-2017, le projet de T1 vers l'Est (Val de Fontenay) est identifié comme une opération à engager sur 2013-2017. D'autres conventions de financement devront être conclues dans le cadre de ce plan de mobilisation pour couvrir la totalité des acquisitions foncières et des travaux jusqu'à la mise en service du tramway selon un plan de financement précis restant à définir entre les financeurs principaux Etat, Région et Département et d'éventuels autres financeurs.

#### Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

*(DEUP, Pièce C, page 35)*

#### Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

.....

## THEMATIQUE 8 : TRAVAUX

### 8.1. Durée des travaux et impacts sur la vie riveraine

#### Avis exprimés dans les registres :

- « Trois ans de travaux infernaux dans toute la ville [de Noisy-le-Sec] », « avec les travaux de la réalisation de ce tramway la ville de Noisy-le-Sec va mourir »**
- « la rue des Ruffins puis rue Juliette Dodu. Aurai-je la possibilité de prendre la rue de la côte du Nord et la rue des Ruffins durant la phase travaux pour accéder chez moi ? »**
- « l'échéancier des travaux (« 3 ans ») semble irréaliste étant donné l'ampleur des terrassements nécessaires, la construction des sorties mentionnées ci-dessus »**
- « avec les vibrations des travaux et le passage du tramway il va y avoir encore plus de fissures dans les maisons [de la rue Emile Zola] »**
- « Les travaux de création du T1 vont certainement générer des vibrations importantes : creusement, utilisation de brise-roche, etc. Notre quartier [rue Emile Zola] est construit sur des carrières et sur un terrain très argileux occasionnant des mouvements importants et favorables à des instabilités. Cela a-t-il été pris en compte ? »**
- « Il est aussi essentiel d'assurer dans les meilleures conditions le déroulement des travaux avec : la création d'un comité de riverains pour le suivi, une indemnisation des commerçants et un phasage qui privilégiera les aménagements connexes au prolongement du T1 »**
- « les travaux du Petit Noisy, nous parlons d'expérience, plus de trottoirs, plus de commerces, expropriés ou fermés, des coupures fréquentes de téléphone, d'eau, d'éclairage public et aussi de circulation. La RATP dans la grande maîtrise avait missionné un certain Monsieur P qui pratiquait un relationnel moqueur en nous remerciant de l'informer de nos difficultés sans suite probante car la maîtrise des travaux lui échappait, c'était à nous riverains de signaler les nombreux dysfonctionnements des chantiers »**
- « L'idéal serait, une fois les décisions finales prises, de faire une présentation globale du projet ainsi que les incidences prévisibles sur les lignes de bus existantes »**

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant la durée du chantier, un travail de phasage des travaux est en cours d'étude. Ce phasage sera adapté aux caractéristiques géométriques des rues traversées et aux conditions particulières d'établissement de la vie locale. L'observation des usages notamment dans les zones commerciales guideront les choix d'organisation du chantier.

Le phasage en cours de travail est élaboré avec comme objectif de maintenir les accès riverains et commerces sauf exceptions très ponctuelles et ayant fait l'objet d'une négociation spécifique avec les riverains commerçants.

La réalisation de travaux d'aménagement urbain va nécessairement provoquer des nuisances pour les riverains des rues en chantier. Conscients des impacts que vont entraîner ces travaux sur la vie locale, aussi bien pendant les travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires (dont l'intervention est intégrée au calendrier de l'opération) que pendant les travaux d'infrastructure, les maîtres d'ouvrage ont envisagé plusieurs mesures d'accompagnement pour atténuer les contraintes subies par les habitants et les commerçants (Signalétique adaptée, communication, mesure d'accompagnement commerçant (cf. thème 4.3 « maintien de l'activité en phase chantier »...etc).

Pour la prise en compte des nuisances accompagnant un chantier de génie civil, les maîtres d'ouvrage se sont engagés sur la mise en place d'un nombre important d'obligations portant sur l'atténuation des nuisances de bruit, la priorisation des itinéraires autoroutiers pour l'évacuation des produits de terrassement et l'apport des matériaux de construction, particulièrement durant la phase de déconstruction de l'autoroute A186, la maîtrise de l'impact environnemental. Ces obligations seront imposées dans le cahier des charges des entreprises de travaux qui seront retenues en tenant compte pour partie d'un critère environnemental.

Enfin, une organisation spécifique à la communication du chantier sera mise en place. Les riverains seront informés de l'évolution du chantier afin qu'ils puissent anticiper les contraintes à venir ou adapter en conséquence leurs activités. Des agents de proximité seront en permanence sur le chantier pour faciliter les relations entre les riverains et les entreprises chargées du chantier.

La sécurité de l'ensemble des usages de l'espace public (circulation automobile, cheminements piétons, etc) sera particulièrement contrôlée : une mission particulière de surveillance de ces aspects et de leur respect par les différents intervenants sur le domaine public (entreprises de travaux, concessionnaires) a d'ores et déjà été prévue et intégrée au cahier des charges d'un bureau d'étude mandaté par les maîtres d'ouvrage

#### **Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique**

*(DEUP, Pièce G –p.444 à 458) :*

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Le projet s'attachera à mutualiser autant que possible les interventions sur voiries, de manière à minimiser l'impact des travaux sur les riverains, et les différentes interventions seront coordonnées par l'équipe du projet.

En termes de stationnement et de livraison, la maîtrise d'ouvrage étudiera toutes les possibilités avec pour objectif de compenser les places de stationnement supprimées dans les secteurs commerçants selon les opportunités offertes.

Par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage souhaite mettre en place des agents de proximité pour assurer une écoute au jour le jour auprès des riverains, usagers et commerçants. Ces agents permettront de relayer leurs questionnements et inquiétudes éventuelles. Des visites de chantiers pourront également se tenir en présence des équipes techniques.

Pour la phase chantier, une mission particulière de surveillance de ces aspects et de leur respect par les différents intervenant sur le domaine public (entreprises de travaux, concessionnaires) a d'ores et déjà été prévue et intégrée au cahier des charges d'un bureau d'étude mandaté par les maîtres d'ouvrage.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission souhaite que les travaux soient réalisés dans les meilleurs délais avec un impact sur la vie riveraine le plus limité possible.

.....

## **8.2. Impacts sur l'exploitation du T1 existant**

### Avis exprimés dans les registres :

**« Et même... une détérioration d'exploitation du T1 actuel !Pendant les travaux, cessation pendant une longue période du fonctionnement du T1 entre Bobigny et Noisy »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les travaux engagés consistent à réaliser, d'une part, un prolongement de la ligne et, d'autre part, à modifier une partie de l'infrastructure existante.

Trois kilomètres de ligne existante sont concernés. Les travaux prévus sont :

- l'allongement des quais de quatre stations entre Bobigny et Noisy-le-Sec (Jean Rostand, Auguste Delaune, Pont de Bondy et Petit Noisy)
- la transformation de l'actuel terminus à Noisy-le-Sec en station de passage
- la transformation de l'actuelle station Bobigny Pablo Picasso en terminus combinés pour les arcs T1 vers Val de Fontenay et vers Asnières Gennevilliers Les Courtilles.

Les interventions pour les allongements de quais nécessiteront d'interrompre la circulation des tramways. Cette interruption sera prévue de préférence pendant les mois d'été et de congés. Un service de remplacement bus sera proposé pendant la durée de ces travaux.

La réalisation du terminus au Pôle de Bobigny Pablo Picasso entraînera des travaux plus importants et une neutralisation de la partie de ligne comprise entre les stations Hôtel de Ville de Bobigny et Jean Rostand. L'actuelle station T1 Bobigny Pablo Picasso ne sera donc plus desservie.

Cependant pour ne pas interrompre la circulation des tramways un phasage complexe des travaux est en cours d'élaboration pour maintenir à la fois :

- une exploitation de la ligne depuis la station Hôtel de Ville de Bobigny vers Asnières Gennevilliers Les Courtilles avec un acheminement des tramways depuis leur remisage situé à Bobigny en longeant la zone en chantier.
- une exploitation, hors période de travaux de modification des stations, depuis la station Jean Rostand vers Noisy-le-Sec. A Noisy-le-Sec un dispositif de terminus provisoire sera mis en place puisque le terminus actuel sera lui-même fortement remanié pour intégrer les modifications de l'aménagement urbain devant la gare.

### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à maintenir lors des travaux la desserte en transport en commun (itinéraires déviés, phasage chantiers, service de remplacements)

## **Avis de la commission d'enquête**

La Commission note le souci des maîtres d'ouvrage de limiter le plus possible cet impact.

.....

### **THEMATIQUE 9 : CONDUITE DU PROJET**

#### **9.1 Informations et communication**

##### Avis exprimés dans les registres :

**« Je regrette tout d'abord que l'enquête publique se déroule dans sa grande majorité durant les vacances d'été. Le Stif et les organismes maîtres d'ouvrages s'étaient engagés à ce que celle-ci ne se déroule pas durant la période estivale »**

**« Le STIF et le Conseil général 93 veulent imposer le passage en force du tramway par la rue Jean Jaurès en organisant l'enquête publique sur la période du 17 juin au 31 juillet »**

**« les populations qui travaillent et qui habitent les quartiers concernés ont été mises dans la totale impossibilité de rencontrer la commission d'enquête. En effet, les jours et les horaires prévus sont totalement incompatibles avec les temps de travail habituels des salariés. »**

**« la limitation en durée de l'enquête publique ne permet pas aux citoyens électeurs de s'exprimer de façon claire et précise »**

**« Qui peut lire plus de 1000 pages dont des annexes techniques issues de bureaux spécialisés n'ayant fait aucune synthèse ou n'ayant parfois pas encore terminé l'étude ? »**

**« Les documents publicitaires distribués à grands frais contiennent des affirmations partisans qu'il y a lieu de modérer »**

##### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les principes généraux relatifs à l'information et à la participation du public ont été respectés tout au long de la procédure du projet de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay.

Conformément à l'article R. 123-10 du code de l'environnement, l'enquête publique concernant le projet de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay a été organisée de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population.

Premièrement, afin de permettre à tous les habitants de s'exprimer sur le projet et pour tenir compte de la période estivale, la durée minimum de 30 jours de l'enquête a été allongée de 15 jours. De plus, l'organisation de l'enquête publique a été précédée et accompagnée d'une large information du public.

- Communication règlementaire :

L'avis de publicité de l'enquête a été publié dans la presse par les soins des Maîtres d'Ouvrage dans les journaux suivants :



L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelleaire.  
E13000011/93

- Le Parisien – édition 93 du 31 mai 2013 (1<sup>ère</sup> publication) et du 18 juin 2013 (2<sup>nde</sup> publication)
- Le Parisien – édition 94 du 31 mai 2013 (1<sup>ère</sup> publication) et du 18 juin 2013 (2<sup>nde</sup> publication)
- L'Humanité du 31 mai 2013 (1<sup>ère</sup> publication) et du 19 juin 2013 (2<sup>nde</sup> publication)

Par ailleurs, les maîtres d'ouvrage ont assuré l'affichage sur site de l'avis d'ouverture d'enquête par des affiches de format A2 de couleur jaune

- 142 points d'affichage ont été réalisés sur les 6 communes directement concernées par le tracé du T1, à savoir : Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.
- 8 points d'affichage ont été mis en place sur les communes situées à proximité immédiate du futur tracé du T1, à savoir Neuilly-Plaisance et Bondy.

Les affichages en mairie ont également été réalisés.

- Communication

Il s'agit d'outils de communication élaborés par les maîtres d'ouvrage, qui informent non seulement sur la tenue de l'enquête publique, mais également sur le projet lui-même, à savoir :

- Dépliant générique d'information (8 volets)
- Dossier d'information 12 pages
- Panneaux d'exposition mobiles
- Affiches format A3 ou A4

La diffusion de ces documents a été la suivante :

- 173 000 dépliant tirés dont 164 000 exemplaires boîtés sur l'intégralité des communes directement concernées par le tracé ainsi que dans un périmètre de 800 mètres de part et d'autre du tracé la semaine précédant l'enquête publique ;
- 6000 exemplaires du dossier d'information 12 pages, mis à disposition du public dans chacun des lieux d'enquête et envoyé aux partenaires ;
- Un panneau d'exposition mobile livré sur chacun des 10 lieux d'enquête ;
- Des affiches (format A3) ont été envoyées aux communes concernées pour mise en place sous leur responsabilité ;
- Des affiches (format A4) ont été mise en place dans les bus circulant sur la zone concernée par ce projet ;

Les maîtres d'ouvrage ont également mis à disposition une adresse courriel ([t1vdf@cg93.fr](mailto:t1vdf@cg93.fr)), une page Facebook ainsi qu'un site internet : <http://www.t1bobigny-valdefontenay.fr/>.

Sur ce site sont notamment disponibles :

- l'ensemble des dossiers soumis à enquête (dossier d'enquête préalable à la DUP et dossier de MECDU) en lecture et en téléchargement
- l'ensemble des documents de communication diffusés
- les études et comptes-rendus de réunions que les maîtres d'ouvrage se sont engagés à rendre publics (notamment les comptes-rendus des réunions commerciales)

Dans son avis du 15 mai 2013, l'Autorité environnementale a par ailleurs indiqué que « *l'étude d'impact est clairement structurée, bien documentée et agréementée de nombreuses cartographies, photographies et planches. [...] La caractérisation de l'état initial semble globalement satisfaisante [...]. Le résumé non technique est clair et lisible.* »

Les modalités de participation à l'enquête y sont spécifiées (lieux et disponibilité des registres, horaires et lieux des permanences, adresse administrative de la commission...).

Ces modalités d'organisation sont conformes aux exigences de la jurisprudence administrative. En effet, le juge considère qu'une enquête publique organisée pendant la période estivale est régulière lorsque sa durée est supérieure à la durée minimale d'un mois fixée par l'article L. 123-9 du Code de l'environnement et qu'elle a, en outre, été précédée et accompagnée d'une large information du public (Conseil d'Etat, 28 Juillet 2004, n°256511).

Par ailleurs, il convient de préciser que l'enquête publique ne s'est déroulée qu'en partie sur la période estivale. Il avait été dit en réunion publique le 25 février 2013 relative à une rencontre avec les commerçants à Noisy-le-Sec, que l'enquête publique serait organisée aux alentours de la période des vacances d'été (avant ou après), la période estivale étant un point de repère. L'enquête ayant débuté deux semaines avant le début des vacances d'été, l'engagement des maîtres d'ouvrage a été respecté et les dates de l'enquête ont donc permis à la majorité de la population de venir s'exprimer ; la participation importante constatée pendant l'enquête en témoigne.

Afin de permettre aux personnes travaillant lors des horaires de consultation du dossier de pouvoir s'exprimer, le dossier était consultable sur le site Internet du projet (article 20 de l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête). Des observations pouvaient également être envoyées par correspondance au Président de la commission d'enquête (article 13 de l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête). En conséquence, l'ouverture des mairies en soirée ou le samedi ne semblait pas nécessaire.

Par ailleurs, le dossier d'enquête publique était communicable à toute personne qui en aurait fait la demande auprès de la préfecture de Seine-Saint-Denis (article 12 de l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête).

Enfin, l'absence de réunion publique lors de la période d'enquête ne porte pas atteinte au principe de participation du public. En effet, en vertu de l'article R. 123-17 du Code de l'environnement, la décision d'organiser une réunion d'information et d'échanges avec le public durant la période d'enquête publique n'est nullement obligatoire et appartient à la Commission d'Enquête.

Donc, toutes les dispositions nécessaires ont été prises afin de permettre la participation de la plus grande partie de la population à l'enquête publique du projet de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay. Les plus de 1000 avis reçus tendent à montrer que la population a pu largement s'exprimer.

#### **Références au Dossier d'Enquête d'Utilité Publique**

*(DEUP, Pièce A)*

#### Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

A la suite de l'enquête publique, il est prévu d'assurer la continuité du dialogue avec le public. Dans cette optique, il sera organisé des nouvelles réunions publiques régulières avec les commerçants, les habitants et les villes concernés par le projet (notamment concernant la période de travaux, la restructuration des lignes de bus, etc.).

### **Avis de la commission d'enquête**

Dans un souci de permettre la plus large participation du public, la Commission a demandé de porter la durée de l'Enquête de 30 jours à 45 jours consécutifs, du 17 juin 2013 au 31 juillet 2013. Elle a, de plus, tenu 5 permanences dans certaines villes. La forte participation du public confirme que celui-ci a pu s'exprimer dans de bonnes conditions. Enfin, la publicité sur cette Enquête a été exécutée au delà des exigences réglementaires, comme la Commission l'avait préconisée.

.....

## **9.2 Modalité d'association du public et des villes à la conception du projet**

### **Réponse générale de la maîtrise d'ouvrage**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France ; il s'assure ainsi de la cohérence du réseau de transport, a pouvoir de décision dans la priorisation des projets, il valide ou demande des modifications sur les études menées par les maîtres d'ouvrage (notamment aux moments clés comme avant l'enquête publique ou à l'approbation de l'Avant Projet qui fait suite à l'enquête publique). Il mène également les concertations préalables au projet.

C'est donc par le biais de ses instances que les projets d'infrastructures de transport sont validés. Pour le T1, le dépôt officiel du dossier d'enquête s'est fait le 3 janvier 2013 soit plusieurs semaines après la validation à l'unanimité du Conseil du STIF du Schéma de principe de l'opération T1. Le dépôt réalisé en juillet 2012 était un envoi permettant aux maîtres d'ouvrage d'avoir un avis préalable de la Préfecture 93 sur les éléments juridiques du dossier.

Les maîtres d'ouvrages, quant à eux, réalisent les études et les travaux en concertation avec l'ensemble des acteurs concerné et notamment les communes.

### **9.2.1 Modalité d'insertion rue Jean Jaurès**

#### **Avis exprimés dans les registres :**

***« aucun des acteurs économiques n'a été rencontré dans la constitution du dossier d'enquête publique (garage Peugeot, entreprise de serrurerie...), pas davantage que les bailleurs sociaux (Noisy habitat, mais aussi l'ODHLM) et les amicales de locataires. Ni encore les propriétaires de parkings souterrains, notamment rue Jean Jaurès »***

***« contrairement à ce qui est annoncé -, il n'accompagne pas les projets portés par notre commune, et il ne mentionne comme acteurs du projet que les partenaires (Etat et Région Ile de France) et la co-maîtrise d'ouvrage (le Département 93, la RATP...). Quid de nos élus, des acteurs associatifs en amont du projet, des Noiséens [...]Mais peut-être subissons-nous un traitement à part ? »***

***« Une équipe du STIF se désintéressant du cœur de Noisy-le-Sec, occultant la réalité économique, qui ne s'est jamais déplacée afin de percevoir la vraie réalité et la vraie vie de Noisy »***

***« Le parti pris du STIF, de camper sur ses positions en refusant d'admettre la réalité, relève aujourd'hui de la provocation et d'une certaine volonté de nuire à notre ville [Noisy-le-Sec]. »***

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage ont travaillé dans une recherche constante d'information et de concertation avec la Ville de Noisy-le-Sec.

Dès l'élection de la nouvelle municipalité, les maîtres d'ouvrage ont, en accord avec le STIF, engagé des rencontres avec les élus pour, à la demande du maire de Noisy-le-Sec, ajuster le programme adopté par la précédente municipalité (piétonisation de la rue Jean Jaurès). En 2011, les Maîtres d'ouvrage ont rencontré à plusieurs reprises les services techniques de la ville de Noisy-le-Sec ainsi que le maire à 2 reprises en juin et en juillet. Ces rencontres ont permis d'affiner les enjeux du passage du T1 rue Jean Jaurès et les besoins exprimés par la nouvelle municipalité en matière d'aménagements. C'est ainsi qu'un travail sur des variantes d'insertion du tramway rue Jean Jaurès a été mené par le Département de la Seine-Saint-Denis et la RATP pour répondre aux demandes et aux inquiétudes du Maire de Noisy-le-Sec. Ces rencontres ont eu lieu jusqu'à l'été 2011 ; à partir de cette date, le maire a refusé de rencontrer les maîtres d'ouvrage malgré plusieurs demandes, notamment écrites.

Les maîtres d'ouvrage ont néanmoins pu rencontrer le 1<sup>er</sup> mars 2012 les services de la ville de Noisy-le-Sec. Ces derniers ont ainsi indiqué que le parti d'aménagement proposé (double sens banalisé, présenté dans le dossier d'enquête publique) sur la rue Jean Jaurès était satisfaisant.

Suite à cette réunion et à cet avis favorable, le travail s'est poursuivi pour finalement proposer cette hypothèse dans le schéma de principe qui a été validée à l'unanimité en Conseil du STIF du 13 décembre 2012, la Ville ne s'étant pas rendue à la Commission de suivi du STIF du 25 novembre 2012, où elle aurait pu exprimer son désaccord sur le projet.

L'ensemble des documents d'étude présenté ce jour a alors été envoyé, tout comme les études d'avant-projet provisoire. Cette démarche engagée par les maîtres d'ouvrage (transmission systématique des études techniques pour avis) continuera à être mise en oeuvre.

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

Dont acte.

.....

### **9.2.2 La circulation dans les Murs à pêches**

Avis exprimés dans les registres :

***« C'est par pur hasard que les habitants ont découvert il y a un an ce projet de suppression [de voies latérales]. Il a été maintenu par le Conseil général malgré l'évidence de l'absence totale de concertation et la manifestation d'une opposition presque unanime des habitants des quartiers concernés »***

**« je suis étonné que le Conseil général ait décidé, sans consulter les habitants ni les villes de Rosny et de Fontenay, d'interrompre l'avenue paysagère prévue le long du tram »  
« non à la dictature de la maire [de Montreuil] qui refuse d'écouter les gens du quartier »**

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La question de la suppression de la circulation dans les Murs à pêches est à l'origine une proposition de la commission extra-communale des Murs-à-pêches, qui réunissait les élus du conseil municipal, des experts et des associations représentatives de la population. Suite à des études de faisabilité, cette proposition a été intégrée au projet de tramway T1 par les maîtres d'ouvrage.

L'intégration de cette proposition au projet s'est faite dans le respect des règles de la démocratie participative. D'abord, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, une concertation préalable a été organisée de mars à septembre 2001 pour recueillir l'avis des populations des cinq communes concernées par le tracé initial : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

Un complément de concertation a eu lieu entre septembre et octobre 2005 sur la commune de Noisy-le-Sec concernant les différents tracés envisagés.

Enfin, en 2008, une nouvelle phase de concertation s'est tenue entre novembre et décembre 2008, sous l'égide d'un garant nommé par la Commission nationale du débat public. Ces différentes phases de concertation ont permis de présenter au public le projet et ses variantes, ainsi que de recueillir leur avis. Rappelons que, dans son rapport de février 2008, le garant a tenu « à souligner la qualité du déroulement de celle-ci et sa conformité aux objectifs poursuivis : donner à chacun la possibilité de s'exprimer, d'être entendu et d'obtenir, de la part des autorités responsables du projet, les réponses pertinentes à ce stade du dossier ».

Sans méconnaître le principe de participation du public, les maîtres d'ouvrage ont apporté des modifications au projet, tel qu'il a été présenté lors de la concertation. En effet, la modification consistant à interrompre la circulation sur la chaussée au sud de la plateforme du tramway entre mozinor et le boulevard Théophile Sueur, ne remet pas en cause les options fondamentales du projet présentées à l'occasion de la concertation de 2008. Dès lors, le principe de participation du public a été respecté.

Ensuite, en parallèle du processus de concertation préalable issu de la réglementation, un dialogue a été engagé avec les villes afin d'informer régulièrement les habitants sur les avancées du projet de tramway T1, notamment sur ces questions de circulation autour des Murs à pêches à Montreuil-sous-Bois.

De nombreuses réunions ont été organisées par la commune de Montreuil-sous-Bois et par des conseils de quartier pour présenter cette proposition. Des rencontres-débat sur le marché des Ruffins, devant les écoles, aux arrêts de bus ont été organisés dès 2011 et en 2012.

Enfin, une réunion publique s'est tenue le 05 octobre 2012 à propos de la circulation dans les hauts-de-Montreuil.

La population a donc été largement informée de la coupure de la circulation dans les Murs à pêches.

<b>Avis de la commission d'enquête</b>
--

[Se référer à la réponse de la Commission au point 3-1-6.](#)

.....

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelaire.  
E1300011/93

## **D. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Ainsi qu'il a été mentionné dans le rapport ci-joint, l'enquête publique unique regroupant :

- I. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,
- II. l'enquête publique pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois,
- III. l'enquête parcellaire,

a été conduite pour permettre le prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay.

Cette enquête s'est déroulée pendant une période de quarante-cinq jours, du lundi 17 juin 2013 au mercredi 31 juillet 2013 dans les six communes suivantes : Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-bois et Fontenay-sous-Bois.

La participation du public a été très importante, particulièrement à Noisy-le-Sec. Certaines fois, cette mobilisation fut incitée à l'initiative d'élus locaux qui, eux aussi, se sont fortement impliqués. Les positions, qu'elles soient de soutien ou d'opposition, ont toujours été très affirmées, accompagnées parfois de pétitions.

Pendant l'enquête, la commission a rencontré, à leur demande :

- Mr. SERNE, vice-président du Conseil Régional d'Ile-de-France,
- Mme BORD, conseillère Régionale d'Ile-de-France,
- Mr. TROUSSEL, président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis,
- Mr. NEGRE, vice-président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis,
- Mr. MOLOSSI, Conseiller Général de la Seine-Saint-Denis,
- Mme VOYNET, maire de Montreuil.

De plus, la commission a reçu, à son adresse administrative en préfecture, de très nombreuses lettres ou notes (64 au total), parfois curieusement en trois exemplaires identiques adressés à chaque membre de la commission. De plus 2 lettres ont été postées après l'enquête et n'ont pas été prises en considération.

En respect de l'article 16 de l'arrêté interpréfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête, la commission, à l'issue de l'enquête, a convoqué les maîtres d'ouvrage, afin de leur communiquer les remarques faites par le public.

Cette réunion a eu lieu le 6 août 2013 dans les locaux du Conseil Général, durant laquelle la commission a remis une synthèse de l'enquête.

Dans les délais requis, les maîtres d'ouvrage ont remis un mémoire en réponse très détaillé, lors d'une réunion à laquelle la commission les avait convoqués, le 19 août 2013, toujours dans les locaux du Conseil Général.

**Après avoir :**

- Étudié le dossier mis à disposition du public dans les six mairies susnommées,
- Visité les lieux et leurs abords, tout le long du tracé,
- Vérifié l'affichage de la publicité dans les mairies et aux abords du projet, ainsi que la parution dans la presse,
- Examiné toutes les remarques et propositions faites par tous les publics qui se sont exprimés,
- Reçu et exploité le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage ;

**Vu :**

- Les différents codes et textes officiels concernés par le projet présenté,
- La décision rectificative (suite à l'indisponibilité d'un commissaire enquêteur) N° E 13.000.011/93 du 21 mai 2013 de Monsieur le Président du tribunal administratif de Montreuil,
- L'arrêté interpréfectoral N° 2013-1371 du 2 mai 2013 qui soumet à l'enquête le tracé retenu unanimement par la délibération du 13 décembre 2012 du conseil d'administration du STIF, et ce après une large concertation publique tenue du 3 novembre 2008 au 3 décembre 2008 sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP, cette concertation ayant majoritairement retenu le projet proposé et non le tracé dit «tracé ouest ».
- Que le prolongement du T1 répond aux objectifs du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), approuvé en avril 1994 et aux orientations du PDUIF.
- Que le projet répond à l'objectif de l'État et de la Région Île-de-France de réaliser une rocade complète de tramway en proche couronne.
- Que le projet de prolongement du T1 accompagne le projet d'une requalification de l'espace public et de la voirie des territoires desservis et contribue à faire éclore des projets nouveaux de construction.
- Que le projet est compatible avec les orientations générales du PLU inscrites dans le PADD de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et avec les orientations générales inscrites au sein du rapport de présentation de Bobigny.

**Considérant :**

**I :**

- Le caractère très exhaustif du dossier présenté, qui ne sous-estime aucun des inconvénients ou difficultés du projet envisagé,
- Les observations du public très nombreuses et pour certaines très passionnées tant en soutien qu'en opposition,
- Toutefois plus efficace de rechercher et de trouver des solutions acceptables pour résoudre les obstacles soulevés plutôt que d'opposer un refus à ce projet attendu depuis plus de 10 ans par le plus grand nombre,
- Les réponses très complètes n'éluant aucune des remarques ou suggestions reçues pendant l'enquête, apportées par les maîtres d'ouvrage dans leur mémoire en réponse,



- L'intérêt majeur pour les populations desservies par le futur projet, d'avoir un service de transport collectif performant répondant aux besoins et aussi d'avoir accès à un réseau de transport urbain maillé,
- La nécessité d'être soucieux de préserver, mais aussi de développer, les commerces de proximité, parties prenantes de la vie locale, et donc d'être vigilants quant à leur pérennité et aussi à leur implantation,
- Le besoin de porter une attention particulière sur le tronçon de 500 mètres dit « banalisé » de la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec, entre la rue Marc Sangnier et la rue Adrien Damoiselet, pour préserver son aspect de « centralité », pour accroître la sécurité des piétons, pour faciliter le passage des véhicules autorisés et de secours, particulièrement des pompiers, pour faciliter l'accès aux commerces ainsi qu'à leurs étals. Ce besoin pouvant être satisfait par la création sur ce tronçon d'une « zone piétonnière » tenant ainsi compte de l'expérience de l'aspect positif, tant sur les commerces que sur la qualité de vie des riverains, apporté par la création de zones piétonnières dans le centre de nombreuses villes françaises ;
- Le souhait très majoritaire de préserver le secteur protégé dit des « Murs à Pêches », mais aussi de répondre à la demande de maintenir une desserte locale en circulation apaisée sur le tronçon de 400 mètres à Montreuil entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil en permettant sur ce tronçon de 12 mètres de large, la réalisation, si la municipalité le décide, d'une voirie locale, incluse entre la ligne de tramway et le site de maintenance et de remisage (SMR) ;
- L'inquiétude manifestée par les utilisateurs du cheminement piétonnier entre l'actuel pôle RER et le futur terminus du T1 à Val-de-Fontenay.
- Enfin, tous les avis formulés par la commission dans les différentes réponses faites aux élus et aux associations, ainsi qu'à toutes les thématiques reprises dans le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage.

## II

- que pour les différentes mises en compatibilité des documents d'urbanisme toutes les procédures requises ont été effectuées ;

## III

- Que pour l'enquête parcellaire, toutes les parcelles ont pu être déterminées, que les propriétaires ou ayant-droits ont été joints ou sont réputés joints.
- Que les questions du public concernant les transactions et cessions ne relèvent pas de l'enquête, mais sont à traiter entre les parties concernées.

**La commission d'enquête :**

I - Emet un avis FAVORABLE à la procédure de déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la ligne du tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay, **en recommandant** :

1 – De mettre tout en œuvre pour faciliter la création d'une « zone piétonnière » à circulation règlementée sur la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec, entre la rue Marc Sangnier et la rue Adrien Damoiselet, accessible aux véhicules autorisés et de secours avec le nécessaire avis favorable de la BSPP, si la municipalité le décide.

2 – De préserver le tronçon de 12 mètres de large entre le tracé du tramway et le site de maintenance et de remisage (SMR) depuis la rue de Rosny jusqu'à la rue Pierre de Montreuil à Montreuil, pour permettre la réalisation d'une voirie locale en circulation apaisée, si la municipalité le décide.

3 - D'améliorer l'accessibilité et la sécurité du cheminement piétonnier entre l'actuel pôle RER et le futur terminus du T1 à Val-de-Fontenay.

4 – De rechercher autant que faire se peut les réponses les plus adéquates pour apporter une solution acceptable à certaines inquiétudes ressenties, en lien avec les différentes municipalités ;

5 – De faciliter l'accès aux commerces et éventuellement d'indemniser comme cela est prévu, les pertes dues à la période des travaux ;

6 – De porter une grande attention à la communication en direction des riverains et des utilisateurs de la ligne T1 pendant la durée des travaux.

II - Emet un avis FAVORABLE à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

III - Emet un avis FAVORABLE à l'enquête parcellaire.

Fait à Bobigny, le 2 septembre 2013

La commission d'enquête :

Membre titulaire  
Brigitte BELLACICCO

Membre titulaire  
Joanny DURAFOUR

Président  
Francis VITEL

L'Enquête Publique unique regroupant l'Enquête Publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'Enquête pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois et l'Enquête Parcelaire.  
E13000011/93

## Liste des annexes

Annexe 1 : Décision n°E13000011/93 en date du 16 mai 2013 et rectifié le 21 mai 2013 du Tribunal Administratif de Montreuil désignant la Commission d'Enquête

Annexe 2 : Arrêté n°2013 – 1371 en date du 22 mai 2013 de la Préfecture de Seine-Saint-Denis portant sur l'ouverture de l'Enquête Publique unique

Annexe 3 : Lettre en date du 6 août 2013 adressée à la maîtrise d'ouvrage par la Commission d'Enquête

Annexe 4 : Lettre en date du 19 août 2013 adressée par la maîtrise d'ouvrage à la commission d'enquête

Annexe 5 : Publication de l'avis d'enquête publique dans les journaux

Annexe 6 : Copie de l'affiche annonçant l'enquête publique

Annexe 7 : Certificats d'affichage établis par les Maires des six communes concernées par l'Enquête Publique

Annexe 8 : Liste des Personnes Publiques Associées et Copie de la lettre type qui leur a été adressées

Annexe 9 : Enquête parcellaire :

- Tableau des biens concernés
- Lettre type envoyée par les maîtres d'ouvrage aux propriétaires présumés
- Etat des courriers retour au 31 juillet 2013