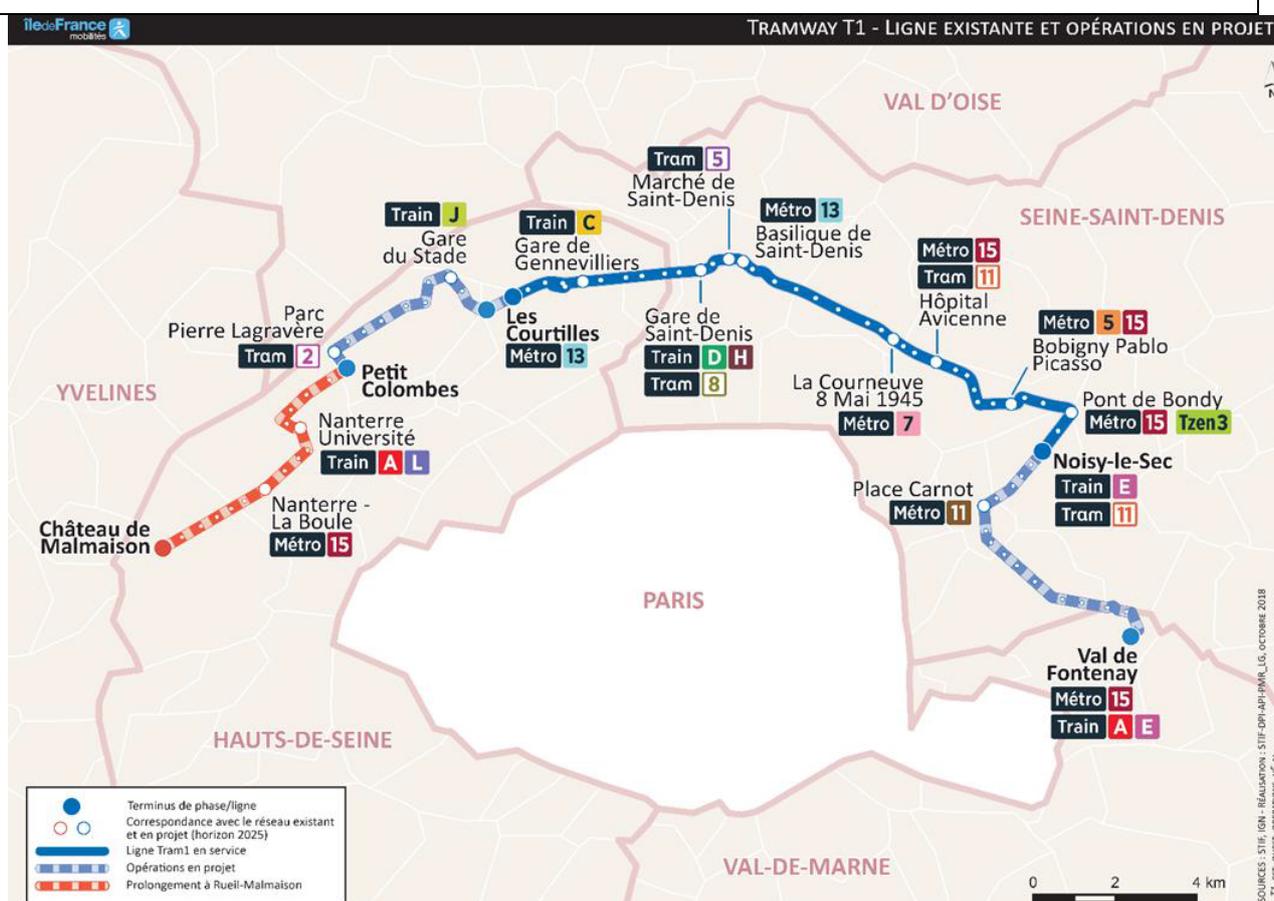


ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE PREALABLE A LA DUP EMPORTANT MISES EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES VILLES DE NANTERRE ET DE RUEIL- MALMAISON + ENQUETE PARCELLAIRE EN VUE DU PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 DE COLOMBES A RUEIL-MALMAISON



Déroulement de l'enquête publique :
du 18 septembre 2019 au 18 octobre 2019 inclus

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

SOMMAIRE des CONCLUSIONS et de l'AVIS

1	CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET	3
1.1	Appréciation générale de la commission d'enquête sur l'enquête publique unique	3
1.2	Conclusions motivées sur la pertinence du projet de prolongement du tramway T1 jusqu'à la place Osiris à Rueil-Malmaison	4
1.2.1	Avis de la commission d'enquête	7
1.3	Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU)	10
1.3.1	Conclusions motivées de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des PLU des villes de Nanterre et Rueil-Malmaison	10
1.3.2	Avis de la commission d'enquête	12
1.4	Enquête parcellaire	14
1.4.1	Conclusions motivées de la commission d'enquête sur l'enquête parcellaire	14
1.4.2	Avis de la commission d'enquête	14

Livre 2 – CONCLUSIONS MOTIVEES & AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1 CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET

PREAMBULE

L'enquête publique unique qui s'est déroulée entre le 18 septembre et le 18 octobre 2019, soit sur une durée de 31 jours, portait sur 3 sujets distincts ayant fait l'objet d'une étude d'impact globale :

- Le projet de prolongement du tramway T1 depuis la future station « Petit Colombes » implantée rue Gabriel Péri à Colombes jusqu'à la place Osiris à Rueil-Malmaison en passant par Nanterre,
- La mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des villes de Nanterre et Rueil-Malmaison,
- L'enquête parcellaire ayant pour objet spécifique d'identifier les propriétaires et titulaires de droits réels concernés par l'opération et de déterminer les emprises à acquérir.

Les conclusions motivées de la commission d'enquête portent successivement sur ces 3 sujets. Un avis a ensuite été donné pour chacun de ces sujets.

1.1 Appréciation générale de la commission d'enquête sur l'enquête publique unique

L'enquête publique unique a permis de mettre en œuvre l'exercice de démocratie participative qui est son principal objet.

Concernant le déroulement de l'enquête, il est apparu à la commission d'enquête que :

- La publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- Les publications légales dans les journaux ont été faites dans 2 journaux d'annonces légales paraissant dans le département des Hauts-de-Seine plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,
- Le dossier d'enquête publique a été mis à la disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies concernées, ainsi que sur le site de la préfecture des Hauts-de-Seine, autorité organisatrice,
- La procédure légale d'enquête parcellaire a été respectée,
- Des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les mairies concernées pendant toute la durée de l'enquête,
- Un registre électronique a également été ouvert sur un site dédié pendant toute la durée de l'enquête,

-
- Les membres de la commission d'enquête ont tenu les treize permanences prévues à l'article 10 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête pour recevoir le public,
 - Une réunion avec la maîtrise d'ouvrage s'est tenue, à sa demande, dans les locaux d'Ile-de-France Mobilités à mi enquête (le 7 octobre).

Les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête unique ont été respectés. La commission d'enquête a demandé à l'autorité organisatrice une prolongation du délai de remise du rapport (défini aux articles 16 et 17 de l'arrêté) compte tenu de la remise du mémoire en réponse à son procès verbal de synthèse le 15 novembre 2019.

La commission d'enquête estime que l'expression du public a été suffisante sur le plan qualitatif pour révéler les principales préoccupations et sujets d'inquiétudes du public. Elle a pu formuler des propositions.

Dans leur mémoire en réponse, les maîtres d'ouvrage ont apporté des commentaires et propositions détaillés aux observations du public, des mairies concernées et des questions complémentaires de la commission d'enquête. Ces éléments de réponse permettent d'éclairer les principaux éléments du projet, notamment en termes d'impact sur l'environnement et le cadre de vie, sur les raisons ayant conduit à la définition des emprises demandées et sur le choix de la localisation du site de maintenance et remisage (SMR).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête confirme avoir apprécié l'importance et la qualité du dispositif d'information qui a été mis en place par les maîtres d'ouvrage. Ce dispositif (distribution d'un bulletin d'information dans les boîtes aux lettres des riverains du projet) est allé au-delà des obligations légales en la matière.

La pertinence du registre électronique a été une nouvelle fois démontrée.

La commission d'enquête atteste que la présente enquête s'est déroulée sans contrainte, selon les prescriptions indiquées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête et elle confirme avoir reçu un accueil attentif de la part du public et des maîtres d'ouvrage. Aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête n'est à signaler.

Enfin, la commission d'enquête estime que la communication auprès des riverains et des usagers devrait se poursuivre en continuité tout au long du projet. Notamment lors du lancement des travaux. La commission d'enquête suggère aux maîtres d'ouvrage d'organiser une réunion publique, une fois la DUP signée, afin de présenter au public les prises en compte des réserves et suggestions émises. Ce qui permettra une meilleure acceptabilité sociale future du projet et de ses contraintes.

1.2 Conclusions motivées sur la pertinence du projet de prolongement du tramway T1 jusqu'à la place Osiris à Rueil-Malmaison

La commission d'enquête n'entend pas remettre en cause la pertinence du prolongement du tramway T1, inscrit dans les documents de planification stratégiques (SDRIF – PDUIF de 2014 - DOCP) et porté par les villes de Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison. Ces documents visant à améliorer les conditions de déplacement en transport en commun.

La commission d'enquête note :

- Bilan des avantages et inconvénients du projet

En termes d'avantages, la commission d'enquête estime que le projet :

- Contribuera à l'amélioration de l'offre de transport en commun dans des quartiers particulièrement denses en populations, activités et emplois sur les territoires de Nanterre et Rueil-Malmaison,
- Constituera un nouvel axe structurant au cœur de Nanterre et de Rueil-Malmaison qui permettra de désengorger les axes routiers,
- Sera connecté à la ligne 15 (émergence du projet Grand Paris Express avec le futur pôle multimodal métro/tram/bus place de La Boule), permettra les interconnexions avec les RER A,C,D et E - les trains H,J et L - les lignes de métro 5,7,11,13 et 15 ainsi que les tram T2,5,8 et 11.
- Diminuera les nuisances sonores et la pollution atmosphérique,
- Permettra la poursuite d'un projet qui a été lancé en 1992 par la mise en service du tramway T1 entre Bobigny et Saint-Denis,
- Favorisera la circulation douce (vélo) par la réalisation de pistes cyclables. Le projet sera l'occasion de développer les mobilités douces en insérant de nouvelles pistes cyclables avec un minimum de coupures.

En termes d'inconvénients, la commission d'enquête estime que le projet :

- Perturbera certaines habitudes de circulation des résidents du secteur (suppression de passages souterrains en raison de contraintes techniques liées au tramway),
 - Amènera des difficultés de circulation automobile en cas de panne sur les voies routières communes au tracé du tram,
 - Constituera une gêne significative pour les riverains durant les phases de chantier (bruit, poussière, embouteillages),
 - Provoquera des difficultés de stationnement pour les livraisons et stationnement minute,
 - Pourra avoir des impacts sur le chiffre d'affaire de certains commerces,
 - Nécessitera un nombre important d'arbres à abattre. Arbres qui sont âgés de plusieurs décennies et qui ont participé à l'amélioration du cadre de vie urbain.
 - Ne tient pas suffisamment compte des nouvelles mobilités individuelles électriques.
- Appréciations des dépenses (aux conditions économiques de janvier 2017)
 - Le coût d'infrastructure est estimé à 379,8 M€ HT soit 50,64 M€/km. Ce qui est plus élevé que les coûts des dernières réalisations similaires,
 - A ce montant s'ajoute l'achat du matériel roulant estimé à 51 M€ HT pour 17 rames à la fin de la phase 2. La commission d'enquête n'est pas compétente en ce domaine, il lui est donc difficile d'apprécier ce montant.
 - Toutefois, au regard des éléments du dossier d'enquête, la commission d'enquête estime que les dépenses sont sous-évaluées compte tenu des incertitudes sur l'implantation du SMR. La commission d'enquête relève que tous les projets de cette nature voient leur coût augmenter pendant la phase des travaux. Travaux qui ne devraient pas commencer avant 2025.
 - Insertion du projet dans l'environnement urbain existant

- Le projet de prolongement du tramway jusqu'à la place Osiris à Rueil-Malmaison reprend logiquement les principes d'aménagement des tronçons précédents. La commission souligne une forte mobilisation des riverains soumis à un projet d'expropriation (en particulier avenue de la République à Nanterre). Les plans parcellaires ne semblent pas avoir été compris malgré la concertation préalable. L'enquête publique met en exergue des propriétaires riverains mis devant le fait accompli alors que certains immeubles sont très récents ; les demandes d'acquisitions foncières au Petit Nanterre doivent pouvoir être réétudiées et tout au moins mieux expliquées aux propriétaires concernés,
- La commission d'enquête estime que le tracé retenu et l'implantation des 15 stations sont pertinents au regard des lieux desservis et des correspondances avec les autres modes de transport en commun,
- Néanmoins, la commission d'enquête regrette que le dossier présenté à l'enquête ne met pas suffisamment en évidence les améliorations qui seront apportées en matière d'aménagement au regard des retours d'expérience des autres lignes de tramway,
- Incidence du projet sur les mobilités et l'intermodalité
 - La commission d'enquête considère que le dossier présenté est imprécis sur le mode de circulation douce (vélos) et ne répond qu'imparfaitement aux demandes exprimées par le public dans ses nombreuses observations émises durant l'enquête. Près d'un tiers des interventions recueillies (en permanences ou sur les registres) portent sur ce sujet. De nombreux points restent encore à améliorer et demandent concertation sur ce sujet. Ce que les maîtres d'ouvrage confirment dans leur réponse au procès-verbal de synthèse,
 - La concertation avec la RATP ne semble pas avoir été optimale en amont de ce projet, notamment sur l'interface avec la ligne 15 à La Boule,
- Incidences socio-économiques
 - La commission d'enquête considère que le projet diminuera globalement la pollution sonore le long du tracé du fait de la réduction attendue du trafic automobile. Elle relève toutefois les inquiétudes du public ; il conviendra aux maîtres d'ouvrage d'affiner l'étude de bruit car l'étude d'impact lui apparaît insuffisante.
 - Le traitement des stationnements pour livraison ou arrêt minute doit faire l'objet d'une étude plus fine car le mode de fonctionnement actuel de la société conduit à un nombre croissant de commandes par le e-business : ce qui induit des livraisons par camionnettes.
 - Les pertes de stationnement près des commerçants pourront être la cause d'une diminution du chiffre d'affaire pour certains commerçants.
- Incidences du chantier
 - La commission d'enquête relève que ce type de projet induit nécessairement des nuisances pour les riverains durant la phase de chantier. Ce chantier générera donc des désordres et gênera les riverains.

-
- Les deux maîtres d’ouvrage ont pleine conscience de cette question. Il est vraisemblable que leur expérience permettra de mettre en place, en relation avec les municipalités concernées, un outil de communication propre à rassurer et informer le public.
 - La concertation préalable
 - La commission d’enquête a pris note qu’une concertation préalable s’était déroulée du 7 novembre 2016 au 31 janvier 2017, sous l’égide d’une garante nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP),
 - Dans ce cadre, 4 réunions publiques ont été organisées, ainsi que plusieurs rencontres sur le terrain avec les M.O,
 - 742 avis ont été recueillis durant cette phase de dialogue ; l’attente des usagers et habitants des villes concernées est grande, mais des points de vigilance ont été avancés. Le public souhaitant qu’ils soient pris en compte (volonté de préserver les arbres de l’avenue Joliot Curie, problème du stationnement et des livraisons pour les commerçants, phase des travaux).

1.2.1 Avis de la commission d’enquête

Après avoir :

- examiné le dossier, visité les lieux, discuté avec les maîtres d’ouvrages et les municipalités de Nanterre et Rueil-Malmaison ainsi qu’avec les représentants des copropriétaires et associations diverses,
- vérifié les conditions de déroulement de la procédure d’enquête publique unique, tenu les permanences de l’enquête publique, pris connaissance et analysé les observations consignées dans les registres et courriers,
- examiné le mémoire en réponse des maîtres d’ouvrage auxdites observations,

La commission d’enquête constate que :

- Le projet de prolongement du tramway T1 de Petit Colombes à la place Osiris à Rueil-Malmaison :
 - présente un caractère d’intérêt général,
 - est cohérent au regard des objectifs définis dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), ainsi qu’avec le Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF),
 - répond à certains objectifs stratégiques définis comme la ligne 15 du métro du Grand Paris Express,
 - se traduira par une amélioration qualitative de l’offre de transport en commun dans une zone urbaine dense,
- Le projet répondra en partie aux attentes des cyclistes en :
 - développant le réseau de pistes cyclables pour favoriser le mode de circulation douce,
 - ce réseau devant par ailleurs être amélioré en tenant compte des nombreuses observations émises sur ce sujet afin de mieux anticiper le développement et l’usage des nouvelles mobilités,
 - prenant en compte les observations formulées liées à la sécurité des usagers,

- les travaux nécessaires au projet de prolongement se dérouleront concomitamment avec d'autres chantiers (T1 entre Gennevilliers et le Petit Colombes – station ligne 15 à La Boule) et perturberont la circulation notamment près de la préfecture des Hauts-de-Seine et de la mairie de Nanterre.
- aucun incident notable n'a perturbé le bon déroulement de cette enquête publique unique.
- Sur les 115 observations recueillies (permanences et registres), la plupart font état de remarques pour la plupart pertinentes.

RECOMMANDATION 1

La commission d'enquête recommande que les maîtres d'ouvrage, en concertation avec les municipalités, poursuive la concertation établie avec le public et les municipalités concernées par le projet. Cette concertation devrait comporter :

- Des réunions publiques rendant compte de la prise en compte des réserves et recommandations que la commission d'enquête a émises, ainsi que des incidences sur la vie locale au fur et à mesure de l'avancement des travaux,
- Une réunion spécifique avec les associations représentatives des cyclistes,
- Des réunions relatant l'avancée des études concernant notamment les aménagements publics projetés, etc...

La commission d'enquête, à l'unanimité, donne **un AVIS FAVORABLE avec 3 RESERVES à la demande de DUP** pour le projet de prolongement du tramway T1 du Petit Nanterre à la place Osiris à Rueil-Malmaison.

La non prise en compte de ces réserves serait considérée comme un avis défavorable.

RESERVE 1

Les maîtres d'ouvrage devront s'engager à approfondir leur étude pour lever définitivement l'ambiguïté liée à d'éventuelles servitudes d'utilité publique (SUP) sur le site du SMR. Dans le mémoire en réponse, les maîtres d'ouvrage disent ne pouvoir obtenir de certitudes écrites de RTE et Enedis actuellement ; le projet n'étant pas suffisamment avancé pour que ces sociétés engagent des études de dévoiement détaillées.

La commission d'enquête considère que la levée des servitudes liées à l'existence d'anciennes lignes électriques est un préalable à la faisabilité du projet de SMR qui conditionne la faisabilité du prolongement de la ligne du T1.

Mêmes si RTE et Enedis sont des interlocuteurs réguliers d'Ile-de-France Mobilités et du département des Hauts de Seine, la commission d'enquête estime que ce point doit être considéré comme bloquant. Les maîtres d'ouvrage écrivent d'ailleurs dans leur mémoire : « *En l'absence d'un autre site garantissant les fonctionnalités nécessaires pour le système de transport et la faisabilité du projet, la remise en cause du site retenu pour le SMR remettrait en question l'ensemble du projet Tram 1. En tout état de cause, une modification d'implantation, si elle était possible, impliquerait probablement une nouvelle enquête publique.* ».

RESERVE 2

Les maîtres d'ouvrage devront s'engager à approfondir leurs études pour améliorer les aménagements publics projetés, notamment en répondant au mieux aux attentes des cyclistes afin de leur proposer des cheminements cohérents, lisibles et sans coupures.

Dans le même ordre d'idée, les maîtres d'ouvrage devront prendre en compte l'augmentation attendue des déplacements en deux roues (motorisés ou non).

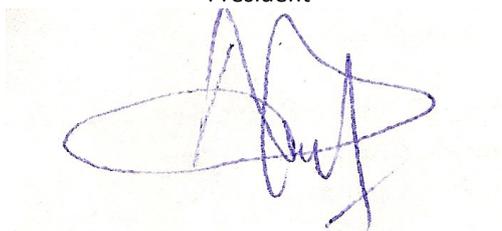
RESERVE 3

Les maîtres d'ouvrage devront s'engager à mettre en place, en liaison avec les municipalités concernées, durant toute la durée des travaux, une commission de suivi clairement identifiée auprès des riverains et usagers des axes de circulation situés sur le tracé du tramway T1. La commission sera dotée de moyens adaptés et s'assurera de la bonne coordination avec les gros chantiers du secteur (ligne 15, chantiers de construction d'immeubles, etc...).

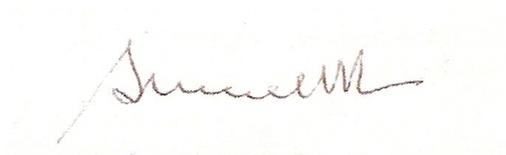
Fait à Soisy-Sous-Montmorency le 26 novembre 2019

La commission d'enquête

Claude ANDRY
Président



Adrian BOROS
Membre titulaire



Jean-Yves LAFFONT
Membre titulaire



1.3 Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU)

1.3.1 Conclusions motivées de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des PLU des villes de Nanterre et Rueil-Malmaison

Il est rappelé que la mise en compatibilité des PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison a pour objet de faire évoluer le contenu des PLU afin que ceux-ci permettent la réalisation du prolongement du tramway T1 entre le Petit Nanterre et la place Osiris à Rueil-Malmaison.

La mise en compatibilité d'un PLU est une procédure régie par le code de l'urbanisme (art. L.153-54 à L.153-59 et art. R.153-13 à 17). Cette procédure est utilisée lorsque les dispositions du PLU ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une déclaration de projet.

Le dossier de mise en compatibilité des deux PLU, complété par une évaluation environnementale intégrée dans l'étude d'impact du projet de prolongement du tramway T1 entre le Petit Nanterre et la place Osiris à Rueil-Malmaison est une pièce du dossier d'enquête publique (pièce I).

Le projet de prolongement du tramway T1, tel que défini dans le dossier d'enquête, ainsi que les travaux nécessaires à la réalisation du site de maintenance et de remisage (SMR) a nécessité l'analyse de compatibilité avec différents documents supra communaux et communaux :

- Le projet sur l'ensemble des deux territoires est :
 - compatible avec le SDRIF, adopté le 25 septembre 2008, qui prévoit le prolongement du tram T1 jusqu'à la place de La Boule dans un premier temps, puis jusqu'à Rueil-Centre.
 - compatible avec le PDUIF et le SRCE d'Ile-de-France,
 - compatible avec le PPRI du secteur,
- Le projet sur Nanterre est :
 - compatible avec les axes 1 et 2 du PADD,
 - compatible avec l'OAP Boule/Joliot-Curie à l'exception des interfaces avec les alignements d'arbres qui nécessiteront des modifications dans le cadre du projet,
 - compatible avec les OAP prévues sur le secteur échangeur A14/A86 – Papeteries,
 - compatible avec les OAP prévues sur les Grandes Groues et le secteur Nanterre Ville/République,
 - inclus dans les CINASPIC en zone UB
 - respecte le règlement des zones UB, UC, UFc, UFd, UL et ULa
 - les bâtiments et installations techniques du SMR respecteront le règlement
 - tel qu'aucun arbre remarquable ne sera abattu
 - incompatible avec les emplacements réservés n°421 (à réduire) – n°3 et 11(à supprimer tous les deux),

-
- impactant (sur 4 870 m²) pour l'espace vert protégé (EVP) situé le long du stade des bords de Seine, en zone UL,
 - impactant sur l'alignement d'arbres protégés le long de l'avenue Joliot-Curie et de l'avenue du Maréchal Joffre et n'est donc pas compatible avec le PLU de la ville de Nanterre.

Du fait des incompatibilités notées ci-dessus, des modifications doivent être apportées au plan de zonage de Nanterre ; réduction d'EVP, suppression d'alignements d'arbres protégés et création/modification/suppression d'emplacements réservés au bénéfice du département et d'Ile-de-France Mobilités.

▪ Le projet sur Rueil-Malmaison est :

- incompatible sur la description des emplacements réservés,
- impactant sur les alignements d'arbres le long des axes concernés et devra veiller à la conformité de la trame verte et bleue,
- compatible avec les orientations générales et les axes du PADD,
- incompatible avec les emplacements réservés n° 127 – 129 et 132 (tous trois à réduire),
- relevant de la catégorie des CINASPIC et est compatible avec l'alignement au niveau de la RD39

La commission d'enquête a noté que les modifications apportées aux PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison n'ont suscité aucune observation du public. Seules les parties concernées par le site SMR ont formulé des observations sur la partie en zone naturelle (EVP) qui est protégée au PLU de Nanterre.

Les modifications demandées concernent :

- des réductions/suppressions de six emplacements réservés au bénéfice des M.O.
- une modification du règlement USP14 (Rueil-Malmaison),
- la réduction de l'espace vert protégé (EVP) au niveau du stade des bords de Seine à Nanterre pour l'implantation du SMR (Nanterre),
- la suppression de la protection des alignements d'arbres sur les avenues Joliot Curie et Maréchal Joffre (Nanterre). Ces alignements seront remplacés par de nouveaux arbres.

La commission d'enquête conclut que les modifications à apporter aux PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison sont mineures pour ce qui concerne les emplacements réservés.

Par contre, le déclassement de l'EVP, en zone UL, qui fait l'objet d'une mesure de compensation qui sera réalisée par IDFM (décrite page 294 de l'étude d'impact) doit faire l'objet d'une étude concertée avec la municipalité de Nanterre. Le projet de compensation est insuffisamment décrit dans le dossier. La commission d'enquête note que l'EVP sera réduit de 75% dans le cadre du projet soumis à l'enquête publique.

De même, le projet impacte fortement les alignements d'arbres le long des avenues Joliot Curie et Maréchal Joffre à Nanterre. Ce qui remet en cause la vocation paysagère des deux axes concernés, ainsi que les objectifs du PADD de Nanterre.

Ces deux incidences sont notoires sur l'environnement et la biodiversité.

Les réponses apportées par les M.O dans leur mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse ne lèvent pas les ambiguïtés sur les éventuelles servitudes vis à vis de Rte pour ce qui concerne les lignes électriques enterrées sur l'emplacement prévu pour le SMR.

1.3.2 Avis de la commission d'enquête

Après avoir :

- examiné le dossier, visité les lieux et discuté avec les maîtres d'ouvrages, les municipalités de Nanterre et Rueil-Malmaison ainsi que les représentants des copropriétaires et associations diverses,
- vérifié les conditions de déroulement de la procédure d'enquête publique unique, tenu les permanences de l'enquête publique, pris connaissance et analysé les observations consignées dans les registres et courriers,
- examiné le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage auxdites observations,

La commission d'enquête constate que :

- la réalisation du projet de prolongement du tramway T1 du Petit Colombes à la Place Osiris à Rueil-Malmaison nécessite une adaptation des PLU des villes de Nanterre et Rueil-Malmaison,
- la nature des adaptations apportées au niveau des emplacements réservés sont mineures, tant du point de vue réglementaire qu'au regard de leurs impacts sur l'environnement,
- qu'aucune observation recueillie ne s'oppose à la mise en compatibilité des PLU des villes de Nanterre et Rueil-Malmaison,

En conséquence, la commission d'enquête, à l'unanimité, émet 3 recommandations :

RECOMMANDATION 1

Les maîtres d'ouvrage doivent engager dès maintenant, en relation avec les équipes municipales de Nanterre et Rueil-Malmaison, une étude qui justifiera que l'abattage des arbres est absolument nécessaire et définira les mesures compensatoires, pour chaque territoire communal, à hauteur de l'impact qui vise à modifier sensiblement le patrimoine paysager sur les axes concernés par cet abattage.

RECOMMANDATION 2

L'installation du SMR à l'endroit prévu dans le projet impacte un EVP. Il est souhaitable que la compensation se fasse sur le territoire communal de la ville de Nanterre.

La commission d'enquête, à l'unanimité, donne un **AVIS FAVORABLE avec 1 RESERVE sur la demande de mise en compatibilité des PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison** suite au projet de prolongement du tramway T1 du Petit Nanterre à la place Osiris à Rueil-Malmaison.

La non prise en compte de ces réserves serait considérée comme un avis défavorable.

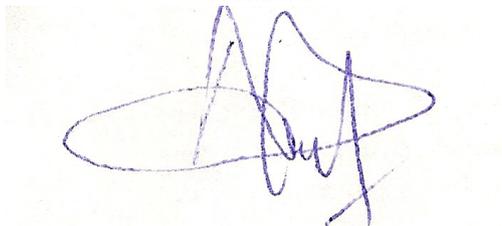
RESERVE 1

La commission formule la même réserve que la RESERVE 1 du § 6.2.1 qui concerne le SMR.

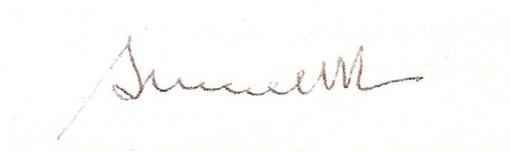
Fait à Soisy-Sous-Montmorency le 26 novembre 2019

La commission d'enquête

Claude ANDRY
Président



Adrian BOROS
Membre titulaire



Jean-Yves LAFFONT
Membre titulaire



1.4 Enquête parcellaire

Ce projet qui prolonge les tronçons déjà en service ou en cours de travaux du T1 va, d'une part, répondre à la demande croissante de mobilité quotidienne des habitants des villes de Nanterre et Rueil-Malmaison, et permettre le renforcement des liaisons entre les différents quartiers pour constituer un maillage des infrastructures en site propre dans le département des Hauts-de-Seine.

Il facilitera l'accès aux transports en commun dans un bassin d'emplois et d'habitants dense. Le tram T1 a vocation de constituer un nouvel axe structurant au cœur des villes de Nanterre et Rueil-Malmaison, permettant à la fois de desservir leurs quartiers et de les relier au réseau de transport en commun francilien via le RER, le train, les bus et la future ligne 15 du GPE.

Ce projet est conforme aux orientations du SDRIF et du PDUIF.

Toutefois, ce projet présente des inconvénients liés à l'expropriation de parcelles privées, en grand nombre. Les emprises demandées concernent du non bâti, à l'exception du lot n°37 – 367 avenue de la république à Nanterre.

Le nombre de parcelles concernées est de 1 à Colombes, 239 à Nanterre (dont 24 pour le SMR) et 27 à Rueil-Malmaison.

1.4.1 Conclusions motivées de la commission d'enquête sur l'enquête parcellaire

Au terme de cette enquête parcellaire, après avoir :

- examiné le dossier, visité les lieux (à deux reprises), discuté avec les maîtres d'ouvrages, les représentants des copropriétaires ou les propriétaires eux-mêmes,
- vérifié les conditions de déroulement de la procédure d'enquête publique unique, tenu les permanences de l'enquête publique, pris connaissance et analysé les observations consignées dans les registres et courriers,
- examiné le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage auxdites observations,

La commission d'enquête constate que :

- les notifications relatives à l'organisation de l'enquête parcellaire ont été faites conformément à la législation (art. R11 du code de l'expropriation),
- les maîtres d'ouvrage :
 - entendent privilégier la voie des négociations à l'amiable,
 - continuent de chercher des solutions afin de débloquent les situations tendues rencontrées en particulier avec plusieurs propriétaires de l'avenue de la République,
 - ont pris note des observations qui leur ont été transmises dans le procès-verbal de synthèse par la commission d'enquête et ont pris des engagements pour rechercher des solutions techniques favorables aux propriétaires concernés. Un géomètre a été missionné pour effectuer des relevés topographiques.

1.4.2 Avis de la commission d'enquête

En conséquence, la commission d'enquête, à l'unanimité, émet 6 recommandations :

RECOMMANDATION 1

La commission d'enquête prend note de la réponse des maîtres d'ouvrage à ce sujet mais recommande à ceux-ci d'engager des discussions avec la direction de l'hôpital Fourestier.

L'hôpital lui a fait part d'un projet de renouvellement de ses bâtiments en 2021 ; ce projet semble être connu des autorités administratives et n'apparaît pas dans le dossier d'enquête.

RECOMMANDATION 2

Concernant l'aménagement prévu au coin de la rue des Cotes d'Auty et de l'avenue de la République, la commission a noté que les maîtres d'ouvrage ont défini la superficie de l'emprise au coin de la rue des Côtes d'Auty en prenant en compte les données disponibles au moment des études. La dernière réunion avec les représentants de l'hôpital Fourestier remontent au 31 mai 2017.

Conformément à ce qui avait été décidé lors de cette réunion en 2017, la voie de circulation interne de l'hôpital doit être conservée. Une nouvelle réunion semble nécessaire avant de valider la superficie et la forme de l'emprise souhaitée.

RECOMMANDATION 3

La suppression du parking du centre commercial, rue des Ormes, n'apparaît pas compréhensible ni justifiée à la commission d'enquête qui prend note qu'il s'agit d'un aménagement qui tient compte des projets de la ville de Nanterre. Néanmoins, la concertation avec les commerçants est à mettre en œuvre avant toute décision de transformer ce parking en place urbaine.

RECOMMANDATION 4

Les observations émises par plusieurs propriétaires doivent être prises en compte car les emprises demandées n'apparaissent pas justifiées à la commission d'enquête (lots n° 221 – 182 - 192 – 29 – 22 – 31 – 195 à 199 – 235 – 238 – 249/250). Ces emprises doivent faire l'objet d'une étude attentive, au cas par cas, des maîtres d'ouvrage.

Tous les propriétaires concernés ne se sont pas signalés à la commission d'enquête. Celle-ci, malgré une visite des lieux entre le Petit Nanterre et la place de La Boule, n'a pas pu émettre un avis sur la totalité des expropriations demandées. Il y a lieu d'être prudent et les M.O se doivent d'affiner leurs plans.

La commission d'enquête estime que la réduction, à minima, des largeurs de trottoir à certains endroits n'entravera pas le développement de la marche à pied comme l'écrivent les maîtres d'ouvrage dans leur mémoire en réponse.

La commission d'enquête comprend bien la philosophie du tracé établi qui privilégie un « lissage » et l'absence de redans. Elle estime que certains petits redans ne modifieraient pas notablement les alignements .

RECOMMANDATION 5

La commission d'enquête recommande aux maîtres d'ouvrage, et plus particulièrement le Département des Hauts-de-Seine, d'engager dès à présent des discussions avec tous les propriétaires de l'avenue de la République qui se sont manifestés pendant l'enquête. Les maîtres d'ouvrage doivent trouver des solutions – qui n'ont pas fait l'objet de propositions précises dans le mémoire en réponse - satisfaisantes pour toutes les parties.

La commission d'enquête considère, qu'outre les nuisances apportées, la diminution de la valeur du bien doit être prise en compte alors qu'il semble y avoir eu un « loupé » dans la

procédure de validation du permis de construire de la résidence du 355/357 avenue de la République.

RECOMMANDATION 6

Après avoir étudié le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, la commission d'enquête constate que la position de ceux-ci diffère de celle de la municipalité de Nanterre concernant la procédure de délivrance du permis de construire pour la résidence sise au 355/357 de l'avenue de la République.

Il n'appartient pas à la commission d'enquête de déterminer les responsabilités (juridiques et administratives) sur ce point ; celle-ci recommande qu'une analyse de la situation, au cas par cas, entre tous les acteurs du projet, soit effectuée afin de permettre la recherche d'une solution satisfaisante pour tous.

La commission d'enquête, à l'unanimité, donne un **AVIS FAVORABLE avec 3 RESERVES à l'enquête parcellaire relative** au projet de prolongement du tramway T1 du Petit Nanterre à la place Osiris à Rueil-Malmaison.

Ces réserves ne remettent pas en cause l'économie générale du projet.

La non prise en compte de ces réserves serait considérée comme un avis défavorable.

RESERVE 1

La justification de l'élargissement entre les lots 22 et 42 n'est pas démontrée dans le dossier d'enquête. L'entrée sur le parking de la résidence (355-357 avenue de la République) deviendrait problématique pour les piétons et les résidents en cas de non modification du projet.

Maintenir un trottoir d'1,50 m de large permettrait de ne pas créer de préjudice aux propriétaires des appartements situés en rez-de-chaussée sans remettre en cause l'économie du projet.

RESERVE 2

Le tracé impacte très fortement le pavillon de M. Cristofari (lot n°37 – 347 bis avenue de la République). La commission d'enquête s'interroge sur le bien fondé de l'emprise déterminée puisque le propriétaire n'aura plus de place de parking privé, ne pourra plus accéder ni à sa cave ni à sa cuve à fuel et l'accès à sa porte d'entrée devient très problématique.

Compte tenu des nuisances créées, une négociation doit être engagée dès maintenant pour trouver une solution. La commission d'enquête considère que les nuisances apportées, la perte d'agrément, auxquelles s'ajoute la diminution de la valeur du bien considéré conduisent à privilégier la solution avec expropriation totale.

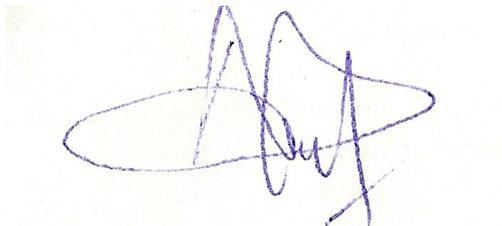
RESERVE 3

L'emprise de 2m² sur la propriété de M. Gatersi (lot n°44 – 337 avenue de la République) est inexplicable et injustifiée.

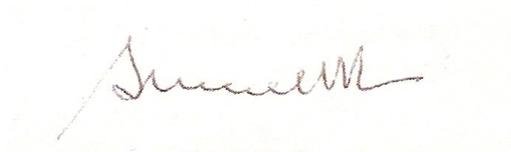
Fait à Soisy-Sous-Montmorency le 26 novembre 2019

La commission d'enquête

Claude ANDRY
Président



Adrian BOROS
Membre titulaire



Jean-Yves LAFFONT
Membre titulaire

