

qui est actuellement colonisé par des racines qui, si elles sont coupées, affaiblissent la santé des arbres voire constitue un risque pour la sécurité en les déstabilisant.

C'est pourquoi l'aménagement proposé, en particulier sur l'avenue Joliot-Curie à Nanterre, prévoit des interventions « minimales » le trottoir nord, en vue de préserver l'alignement existant. Les réseaux situés de ce côté de la voirie ne seront pas déviés. La préservation de l'alignement nord conduit à décaler la voirie au sud, ce qui nécessite d'impacter l'alignement sud et à replacer les réseaux sous le trottoir sud. L'alignement sud sera restitué par de nouvelles plantations.

Les maîtres d'ouvrage confirment que toutes les mesures seront prises en phase travaux pour protéger les arbres existants qui seront maintenus (protection physique, méthodologies de travaux adaptées dans l'environnement immédiat des arbres, etc.).

## Thème 7 : Les expropriations

La commission d'enquête rappelle :

- que l'objet de l'enquête parcellaire est de déterminer la liste des parcelles à exproprier et d'en dresser le plan parcellaire.
- qu'en cas de procédure judiciaire, c'est exclusivement le préfet qui saisit le juge de l'expropriation. Il peut, pour des motifs de droit ou d'opportunité, réduire l'emprise de l'opération projetée en ne déclarant pas cessibles toutes les parcelles mentionnées sur les plans soumis à l'enquête de DUP.

Ceci dit, la commission d'enquête considère que certains tracés de l'emprise du projet de tramway T1 doivent, et peuvent, être reconsidérés. Elle est retournée sur place (avenue de la République le 26 octobre) pour se rendre compte de visu du bien fondé des observations émises. Elle considère que certaines expropriations, sur ce secteur, ne sont pas justifiées ou tout au moins doivent faire l'objet d'une nouvelle étude.

Plusieurs demandes exprimées, en particulier avenue de la République à Nanterre, lui apparaissent recevables.

Ces demandes de non expropriation, si elles sont acceptées par la maîtrise d'ouvrage, n'auront que peu d'incidence sur le projet : la nécessité des expropriations demandées n'est pas évidente à la lecture des plans parcellaires fournis alors que les préjudices (financiers et moraux) sont très importants.

Les demandes d'expropriation des lots suivants sont concernées par cette analyse de la situation :

- n°22 – 29 – 31 – 35 – 44
- n°37 ; l'emprise partielle ne peut être envisagée si le projet est maintenu. L'emprise totale doit être conclue avec le propriétaire M.Cristofari (qui est venu rencontrer la commission d'enquête à deux reprises et lui a adressé un courrier – RN002 – ON009).
- n°2 (hôpital Max Fourestier) : l'emprise prévue au coin de la rue des Côtes d'Auty réduira de manière trop importante la voie de circulation interne de l'hôpital. Ce qui ne permettra plus aux camions de tourner. Le plan parcellaire fourni ne permet pas de comprendre la justification de la demande d'expropriation.
- n°192 avenue Joliot Curie : son jardin perdra 30% de sa superficie pour un projet immobilier récent (en cours de livraison – décembre 2019). Le promoteur (MDH Promotion) n'ayant jamais eu connaissance du projet de tram T1 ; début du chantier en 2018. La ville de Nanterre fait mention de ce cas dans son courrier RE113 du 18 octobre (en page 6) et l'avait signalé à la commission d'enquête lors de la réunion du 10 septembre 2019.

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

La commission d'enquête émet donc les plus vives réserves sur le tracé du tramway avenue de la République. Elle n'a ni les moyens ni le temps de vérifier sur l'ensemble du tracé si d'autres cas similaires existent et sont susceptibles d'être révélés lors des négociations à venir.

La commission d'enquête souhaiterait connaître la justification de la largeur de l'emprise sur le territoire de la ville de Colombes (avenue de la République / rue Gabriel Péri). Cette largeur conduit à la suppression de bacs à fleurs qu'il serait souhaitable de conserver, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité (sortie d'immeuble).

La commission a pris note que 9 propriétaires n'ont pu être joints et identifiés

En conséquence, faute de justification argumentée par les maîtres d'ouvrage, la commission d'enquête émettra de fortes réserves sur la justification des demandes d'expropriation des lots mentionnés ci-dessus. *Voir argumentaire développé en pages 20 à 25.*

La commission a pris en compte les cas qui lui ont été soumis. Elle émet des réserves sur le bien fondé du tracé des implantations ; il lui semble que les plans parcellaires n'ont pas fait l'objet d'une étude attentive au cas par cas.

Cas particulier de l'implantation du SMR : la commission renvoie la maîtrise d'ouvrage aux deux courriers que lui ont adressés les avocats des propriétaires concernés (RE098 et RE092). Elle demande à IDF Mobilités de lui donner son avis sur les demandes et arguments exprimés dans ces courriers. Voir le thème suivant T8.

**Réponse des M.O :**

**Justification des expropriations**

Les maîtres d'ouvrages se sont attachés à rester le plus possible dans l'espace public existant sur l'ensemble du tracé. Ainsi certains aménagements tels que les plantations d'arbres (alignement nord supprimé avenue de la République) ou les pistes cyclables (choix de bandes cyclables à la place de pistes cyclables, plateau en zone 30 avenue de la République) ont fait l'objet d'arbitrages afin de limiter les impacts sur les propriétés riveraines. Toutes les emprises qu'il est souhaité d'acquérir ont fait l'objet d'une étude détaillée par les maîtres d'ouvrage, et seul l'espace strictement nécessaire est demandé à la cession.

La remise en cause de ces compromis viendrait à reporter la réduction d'espace sur des usages (cycles, végétalisation, stationnement, trottoirs...) de la voirie. De plus, un front bâti non linéaire est source de nuisances au regard de la propreté des trottoirs en créant des aspérités urbaines.

Le projet de tramway n'est pas uniquement un projet de transport mais aussi une requalification en profondeur de l'espace public. Des investissements conséquents sont consentis par les financeurs afin d'accompagner l'arrivée du tramway et de requalifier l'espace public en faveur de tous les usages sur le long terme. La diminution de la largeur disponible dégradera inévitablement le partage de l'espace public et la qualité intrinsèque de l'aménagement.

Les maîtres d'ouvrage souhaitent démontrer ci-dessous et dans les pages qui suivent l'attention dont ils ont fait preuve dans l'élaboration du dossier parcellaire, et l'attachement qu'ils portent au droit de propriété.

Il est exact que des solutions techniques moins ambitieuses existent dans des largeurs réduites, au détriment de la fonctionnalité de l'espace public, et, les explications fournies, les maîtres d'ouvrage s'en remettent à la sagesse de la Commission.

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

En effet, toute réduction de l'emprise conduirait inévitablement à dégrader la qualité des espaces publics (réduction des trottoirs et/ou suppression des arbres d'alignement et/ou suppression des bandes cyclables). C'est pourquoi les maîtres d'ouvrage confirment privilégier un aménagement qualitatif, qui a été concerté avec les Villes traversées et cohérents avec les usages de la voirie. Cette démarche a été menée en limitant les acquisitions foncières, notamment bâties. Les maîtres d'ouvrage confirment également qu'ils accompagneront les propriétaires impactés : identification de solutions pour l'accès aux parcelles, travaux d'accompagnement (notamment clôtures, portails), indemnisation pour le préjudice lié à la réduction des terrains, etc.

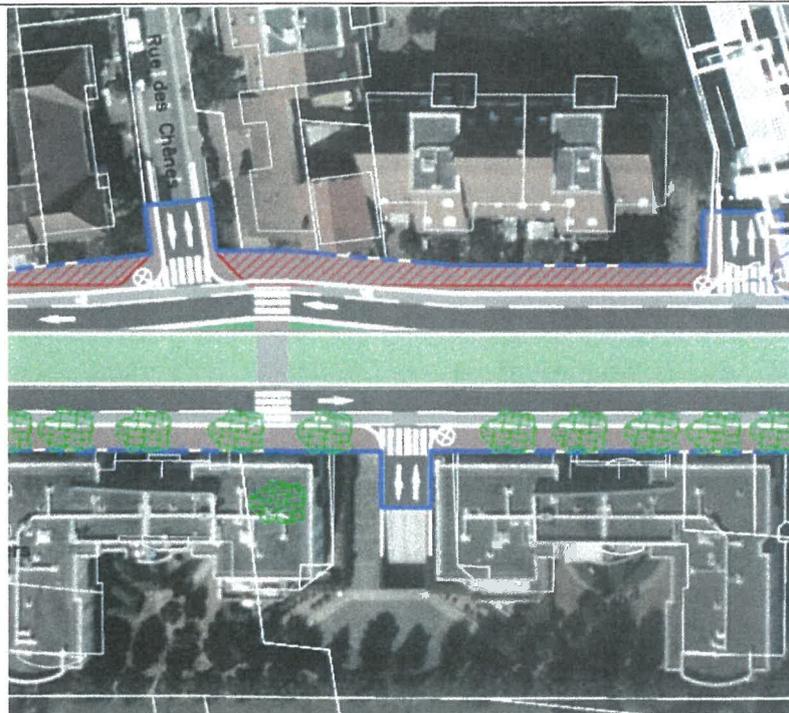
N°22 – 29 – 31 – 35 – 44 : Au droit de ces parcelles, la largeur de l'emprise est de 23m environ. Les acquisitions foncières représentent la quasi-totalité de l'espace dédié au trottoir nord. La largeur de ce trottoir est de 3m environ, ce qui permet une gestion des flux piétons sécuritaires. Actuellement, les piétons sont protégés par du stationnement. Dans le cadre du projet ce stationnement existant va disparaître et un trottoir trop étroit réduirait drastiquement, selon les maîtres d'ouvrage, la qualité des espaces et le sentiment de sécurité en rapprochant les piétons des voies de circulation. De même, la plateforme du tramway réduit l'espace nécessaire aux réseaux. Dans cet environnement contraint, des fuseaux dans le sous-sol sont nécessaires pour les replacer dans des conditions d'exploitation ultérieure satisfaisantes (émergences sur trottoir par exemple).

N°37 :

Dans un premier temps, toutes les solutions techniques envisageables pour permettre la restitution des fonctionnalités existantes, et en premier lieu l'accès au pavillon de M. Cristofari, seront recherchées en lien avec le propriétaire. Les maîtres d'ouvrage confirment rechercher une acquisition amiable avec le propriétaire. Si aucune solution technique viable n'est trouvée de façon satisfaisante, le propriétaire pourrait demander la réquisition totale de sa parcelle.

L'élargissement d'emprise au droit de cette parcelle est nécessaire pour garantir un écoulement fluide et sécuritaire des piétons, essentiel au droit d'une traversée piétonne qui ne peut être replacée à proximité, à cause du décalage de la rue des Chênes et de l'accès au cœur d'îlot sur le trottoir opposé.

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison



N°2 : Une rencontre a eu lieu le 31 mai 2017 avec Mme Odile Reynier et M. John Place de l'Hôpital Max Fourestier pour connaître leurs contraintes et proposer un aménagement compatible avec les projets envisagés par l'hôpital. La contrainte indiquée lors de cette réunion était de conserver la voie de circulation interne actuelle, permettant la desserte intérieure de l'hôpital. Il a donc été demandé l'autorisation de réaliser par le projet tramway un levé topographique de cette voie, qui a servi de base à la limite de l'acquisition portée à l'enquête parcellaire. La forme de l'emprise en courbe permet justement cette giration et concourt à l'objectif de plantations des arbres sur le projet. Elle permet aussi de préfigurer l'amorce de la voie nouvelle demandée par la ville de Colombes.

N°192 : Bien que la commercialisation des logements soit récente, le permis de construire de ce programme immobilier date du mois d'août 2013 (des fouilles archéologiques auraient retardé le chantier). Ce programme s'est aligné sur un ancien espace réservé afin que soit respecté l'élargissement au profit du Département pour l'opération de voirie n°11, inscrit au PLU de l'époque. Cet emplacement réservé est antérieur à l'engagement des études relatives aux Tram 1 et de l'émergence du projet de ligne 15 ouest du métro. Afin d'absorber les flux piétons issus de la gare de la ligne 15, les passages piétons intègrent des îlots de sécurité pour franchir les voies de circulation (2x2 voies et la plateforme de tramway), qui ont contraint les maîtres d'ouvrages à rechercher des espaces au-delà des emplacements réservés existants. Pour préserver le plus possible les propriétés riveraines, le projet prévoit de ne planter ici qu'un seul alignement d'arbres

Par ailleurs, la gare du métro 15 et le tramway vont entraîner un profond remaniement des réseaux, dont certains sont difficilement déplaçables (canalisation d'eau potable de 1200mm par exemple). De l'espace sous les trottoirs est nécessaire afin de déplacer tous les réseaux dans de bonnes conditions d'exploitation future. Sans cette emprise, le projet ne pourra réaménager le carrefour en plateau (zone 30) car la voirie comporte 2x2 voies. Le passage

## Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

piétons devrait alors être déplacé, rendant les cheminements en lien avec les établissements scolaires (lycée, écoles rue Sadi Carnot...) moins lisibles et plus étriqués.

Cet exemple illustre les arbitrages auxquels les maîtres d'ouvrage ont dû se livrer entre les différentes exigences et contraintes rencontrées. La concertation préalable a eu lieu en 2016-2017 et les documents relatifs au projet ont été largement diffusés. Il est étonnant qu'au cours des différentes étapes de ce projet avec les institutions locales (Ville, Département) un promoteur de l'envergure de MDH promotion n'ait pas été alerté de l'arrivée du tramway T1 à la place de la Boule.



N°1 : Colombes (avenue de la République / rue Gabriel Péri) : l'aménagement se fait dans la continuité de celui du T1 Colombes. Il est prévu de supprimer les jardinières afin de désencombrer l'espace public. L'aménagement sera sécurisé par du mobilier urbain si la pression du stationnement sauvage ou la sécurité l'exigent.

### Thème 8 : Le site de maintenance et de remisage (SMR)

Sujet très technique, l'implantation, les contraintes liées au site et les variantes étudiées concernant le Site de Maintenance et Remisage (SMR), n'ont pas suscité d'observations de la part des administrés. Seules 4 observations écrites, émanant d'une administration, de deux cabinets d'avocats et de la ville de Nanterre ont été enregistrées à ce sujet.

Un long courrier (15 pages) de M. Patrick Spalter nous a été transmis par la préfecture le 18 octobre à 15h58. Cette contribution ne figure pas dans les documents imprimés par «Publilégal» qui ont été adressés à chaque membre de la commission d'enquête.

M. Spalter s'était déplacé à la permanence du 30 septembre à Rueil-Malmaison. (RRM012)

ECOCAMPUS SEINE, propriétaire du site des anciennes Papeteries de la Seine, ne fait aucun commentaire mais soulève la question du calendrier des travaux pour l'aménagement de l'accès au futur SMR et interroge la maîtrise d'ouvrage au sujet de l'impact qu'aura ce chantier sur la circulation (RE100).

La commission d'enquête a pris note des informations reçues lors de la permanence du 30 septembre (ORM012 – M. Spalter) et des courriers que lui ont fait parvenir les avocats des occupants du lieu projeté (Drouot avocats – conseil de la SCI Serval et Access avocats – conseil des SCI du 267 avenue de la République et du 38 rue Charles Laffitte, toutes deux domiciliées à Neuilly-sur-Seine).

Après analyse de ce courrier, la commission d'enquête prend note :

- que la totalité des parcelles appartenant à la SCI Serval, représentée par Drouot Avocats, leur apparaît indissociable,

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

- de la demande de Serval de ne pas rester propriétaires de terrains qui ne desserviront plus sa propriété en cas d'expropriation des parcelles mentionnées dans l'enquête parcellaire,
- que ces deux parcelles deviendraient inutiles à Serval après l'acquisition par la maîtrise d'ouvrage des parcelles définies dans le projet du SMR connu à ce jour.

Les deux cabinets d'avocats font d'autre part mention du fait que le projet n'a pas été l'objet d'une étude d'implantation possible sur d'autres emplacements disponibles. Comme la ZAC des Papeteries par exemple. Ils considèrent tous deux que l'étude concernant les sites potentiels d'implantation pour le SMR est insuffisante (seuls 2 sites ayant été analysés), et incomplète (les inconvénients du site choisi, dont les impacts économiques à long terme pour le propriétaire, sont minimisés).

La commission d'enquête précise qu'elle n'est pas compétente pour évaluer les préjudices économiques subis, de même que les paiements des indemnités d'éviction comme le lui ont demandé les deux propriétaires.

**La commission d'enquête considère que les arguments développés dans les deux courriers des cabinets d'avocats doivent faire l'objet d'une réponse appropriée et argumentée par les demandeurs.**

En cas de non accord à l'amiable, la commission d'enquête se demande si le coût des expropriations ajouté aux indemnités qui seront demandées ne remet pas en question l'équilibre financier de l'installation du SMR à l'emplacement prévu.

Monsieur Spalter conteste le choix de l'emplacement du SMR pour les raisons suivantes :

- Le site devait être implanté dans le cadre de l'aménagement de la ZAC de la Marine (dans le cadre d'une DUP de 2005). La demande exprimée aujourd'hui est-elle sans lien avec la précédente demande ? Demande qui prévoyait un SMR pour les rames du T1 alors qu'il est utilisé aujourd'hui par la ligne T2.
- La destination prévue dans la DUT n'est pas respectée ; les terrains ayant été revendus à Eiffage Immobilier pour un ensemble de logements de 35 000 m<sup>2</sup>.
- Le passage du pont de Rouen n'a pas été suffisamment étudié ; d'importants travaux de génie civil vont alourdir la facture.
- Les parcelles d'expropriation concernent des zones inondables, protégées (espèces rares) et nécessiteront la démolition de bâtiments neufs ou récemment rénovés.
- La servitude concernant les lignes électriques enterrées (THT) ne figure pas dans le projet de PLU modifié.
- Le site des Papeteries, disponible lors des pré-enquêtes, est plus accessible puisque non construit. Pourquoi des permis de construire ont-ils été accordés ? Le choix du site actuel conduit à la suppression de 250 emplois.
- Le tracé du tramway, avenue de la République, est une anomalie sur le plan technique et financier.

Le site choisi pour l'installation du SMR est évoqué également par la ville de Nanterre dans le courrier (non daté, non signé), qu'elle avait fait parvenir à la Commission d'enquête (le 17/10/2019 via l'adresse de la Préfecture des Hauts de Seine, enregistré sous le n° RE113) et également déposé directement sur le registre dématérialisé le 18/10/2019 sous le n° RE121).

A ce sujet, la ville de Nanterre rappelle que :

*« ...L'installation du SMR impacte l'espace vert protégé du centre de loisirs du Petit-Nanterre. »* et, tout en reconnaissant qu'une étude de relocalisation est en cours, elle demande *« .... que cette compensation soit localisée sur son territoire. »*

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

Enfin, elle indique qu'elle avait accepté l'implantation du SMR sur son territoire en contrepartie de la réduction du dépôt bus, qui est d'ailleurs le plus important du département. Or, elle souligne dans son courrier que « ...à ce jour, la Ville n'a pas reçu de proposition d'Ile-de-France Mobilités allant dans ce sens ».

Où en est la réflexion concernant la compensation due à la ville de Nanterre au titre de l'espace vert à relocaliser ? La ville de Nanterre demande que la compensation soit localisée sur son territoire.

**Réponse des M.O :**

La localisation du site de maintenance et de remisage a été retenue en étroite concertation avec les Villes de Nanterre et de Rueil-Malmaison dans le cadre des études de faisabilité, qui se sont déroulées de 2014 à 2016. Elles ont donné lieu au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), approuvé par le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités en juillet 2016. La concertation préalable s'est ensuite déroulée du 7 novembre 2016 au 31 janvier 2017.

La recherche de sites compatibles pour la réalisation d'un tel équipement est particulièrement complexe dans l'environnement urbain contraint de la zone dense francilienne. Elle nécessite en effet d'identifier des terrains de dimension suffisante, situés à proximité immédiate de la ligne, ne présentant pas d'incompatibilité technique, et avec un objectif de minimiser les impacts sur le territoire et ses activités.

Les sites identifiés comme compatibles avec l'implantation du site de maintenance et de remisage du Tram 1 sont présentés dans le dossier d'enquête publique (pièce G, chapitre 2, pages 77 et suivantes). Les Papèteries de la Seine n'en font pas partie, la Ville de Nanterre ayant souligné l'incompatibilité d'un SMR avec le projet d'aménagement urbain engagé sur le site. En effet, le projet d'aménagement des papèteries fait l'objet de réflexions depuis 2008. Le site a été acheté par ECOCAMPUS SEINE en 2015 et la procédure de création de ZAC a été engagée en mars 2016. L'arrêté de création de ZAC a été pris en mai 2017 par le préfet et les premiers travaux ont démarré.

Les deux sites analysés pour le SMR du Tram 1 présentent des contraintes en termes d'accès, d'environnement et d'impacts sur les activités existantes. Le site qui a été privilégié à l'issue des échanges avec les collectivités partenaires est celui du « Pont de la Morue » à Nanterre car il permettait une intégration urbaine plus favorable pour ce type d'équipement. Ile-de-France Mobilités est toutefois consciente des impacts pour les activités économiques présentes sur le site, qu'elle prévoit d'indemniser de manière amiable ou, en l'absence d'accord amiable, dans le cadre des procédures judiciaires adaptées.

Les maîtres d'ouvrage soulignent par ailleurs que le site actuellement occupé par l'activité Béton Solutions Mobiles était inoccupé lors de l'approbation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et de la concertation préalable en 2016. Ainsi, lors du choix du site en concertation avec la Ville de Nanterre, seul le centre de loisirs et l'activité « Coliposte » (sur les terrains propriété de la SCI Serval) étaient présentes.

L'activité Béton Solution Mobile s'est installée une fois les échanges initiés avec le propriétaire du terrain pour l'acquisition du site, alors qu'un périmètre de sursis à statuer avait été instauré dans le PLU de Nanterre. L'ensemble des informations relatives au projet Tram 1 et l'implantation du SMR était disponibles, permettant d'avoir connaissance du caractère temporaire de son installation : concertation publique, échanges avec les services de la Ville,

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

échanges avec le propriétaire du terrain, périmètre de sursis à statuer inscrit au PLU, etc.

Les éléments soulevés par le courrier du cabinet d'avocats de la **SCI SERVAL** appellent les remarques suivantes :

- Les plans parcellaires du SMR (pièce K2b) intègrent uniquement les parcelles strictement nécessaires à la réalisation des travaux du projet Tram 1. Les maîtres d'ouvrage ne sont cependant pas opposés à l'acquisition de l'ensemble des parcelles dont la SCI est propriétaire, pour éviter que celle-ci se retrouve propriétaire de parcelles isolées dont elle n'aura plus l'usage et qu'elle ne pourra plus utiliser dans des conditions normales. Aussi, les maîtres d'ouvrage ne sont pas opposés à ce que la totalité de la parcelle K n°79 et le surplus de la parcelle K n°174 soient intégrées au périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique ;
- Concernant le choix du site du SMR, outre les éléments développés ci-avant, les maîtres d'ouvrage soulignent l'absence d'alternatives répondant aux critères d'un site de maintenance et de remisage tramway, malgré deux années d'échanges mobilisant l'expertise territoriale des deux Villes concernées. Ils mesurent cependant les inconvénients du site retenu, notamment du point de vue des activités présentes et des propriétaires concernés (pièce G, Partie 2, p. 77 et suivante). Pour l'estimation financière de l'acquisition des terrains et de l'éviction des entreprises exerçant des activités sur le site, Ile-de-France Mobilités s'est appuyée sur une estimation établie par la direction nationale d'intervention domaniale (DNID), comme cela s'impose pour les établissements publics et les collectivités ;
- L'analyse des variantes de tracé dans le secteur Nanterre Université (pièce G, chapitre 2, p. 64) comprend un critère « accès SMR », qui prend en compte le scénario « Pont de la Morue ». L'autre site étudié étant situé à Rueil-Malmaison, il ne pose aucune problématique d'accès dans le cadre de cette analyse. Il est à noter que ce critère « accès SMR » n'a pas été un critère déterminant dans le choix du tracé retenu, qui présentait le meilleur scénario en termes de faisabilité, impacts, desserte et intermodalité.

Les éléments soulevés par le courrier du cabinet d'avocats des **SCI du 267 avenue de la République et du 38 rue Charles Laffitte** appellent les remarques suivantes :

- Sur l'étude des variantes d'implantation du SMR :

Les maîtres d'ouvrage soulignent qu'un travail important de recherche de sites a été mené entre 2014 et 2016, avec l'appui des communes concernées par le projet. Seuls deux sites compatibles ont été identifiés à l'issue de ces recherches et retenus pour approfondissement.

Si la MRAE a relevé, dans son avis du 28 juin 2019, que l'analyse des variantes d'implantation du SMR n'était pas présente dans le dossier d'étude d'impact, elle était bien décrite dans le dossier d'enquête publique (pièce B, notice explicative, p. 61 et suivantes).

Les maîtres d'ouvrage l'ont rappelé à la MRAE à l'occasion de leur mémoire en réponse, dans lequel ils ont également repris l'analyse desdites variantes. En tout état de cause, cette analyse a également été intégrée à l'Etude d'impact suite à l'avis de la MRAE (Pièce G – Chapitre 2, p. 77 et suivantes).

Il ressort notamment de cette analyse que la démarche de prospective foncière a été menée à l'échelle de l'ensemble du territoire desservi afin d'identifier des sites répondant aux critères de proximité immédiate de la ligne, de surface nécessaire aux équipements industriels, aux locaux du personnel, au remisage et aux circulations des rames, et en tenant compte du contexte environnemental afin de réduire les impacts

du projet.

Le Tram 1 s'insérant dans un territoire particulièrement dense, seuls deux sites ont ainsi pu être retenus pour approfondissement, les autres secteurs ayant été écartés car présentant des contraintes trop importantes au regard desdits critères.

C'est donc sans aucun fondement que cette analyse est qualifiée par l'Avocat des SCI comme découlant de « Recherches sommaires et potentiellement insuffisantes ».

- Sur les conséquences environnementales du SMR :

Les interfaces du projet avec l'espace vert du centre de loisirs du Petit Nanterre sont pleinement identifiées et partagées avec la Ville de Nanterre.

**En premier lieu**, il est à noter que le SMR n'impliquera pas la suppression de l'ensemble de l'espace vert protégé dans le PLU de Nanterre, qui entoure le stade des Bords de Seine, ni au demeurant, la destruction des espèces qu'il accueille. Les espèces dérangées seront principalement l'avifaune nicheuse, le lézard des murailles, l'entomofaune et les chiroptères. Ces impacts ont été analysés comme étant faibles à moyen, notamment au regard du caractère commun de la majorité de ces espèces en Ile-de-France, et de leurs possibilités de déport (pièce G, chapitre 4, p. 72 et suivantes ; pièce G, chapitre 7, p. 22). Le projet n'aura pas d'impact sur pas la Potentille argentée, non comprise dans les emprises travaux (pièce G, chapitre 4, page 74 ; pièce G, chapitre 7, p. 22). Par ailleurs, les travaux respecteront les périodes de sensibilités liées aux cycles de vie des différentes espèces concernées. En outre, le corridor de la trame herbacée, situé à proximité, est identifié comme ayant une fonctionnalité réduite au SRCE. Pour autant, Ile-de-France Mobilités considère que les impacts résiduels justifient une démarche de compensation.

C'est donc à tort que l'avocat des SCI prétend que le projet de SMR entraînera la suppression pure et simple de la friche et la destruction d'espèces protégées et de leur habitat.

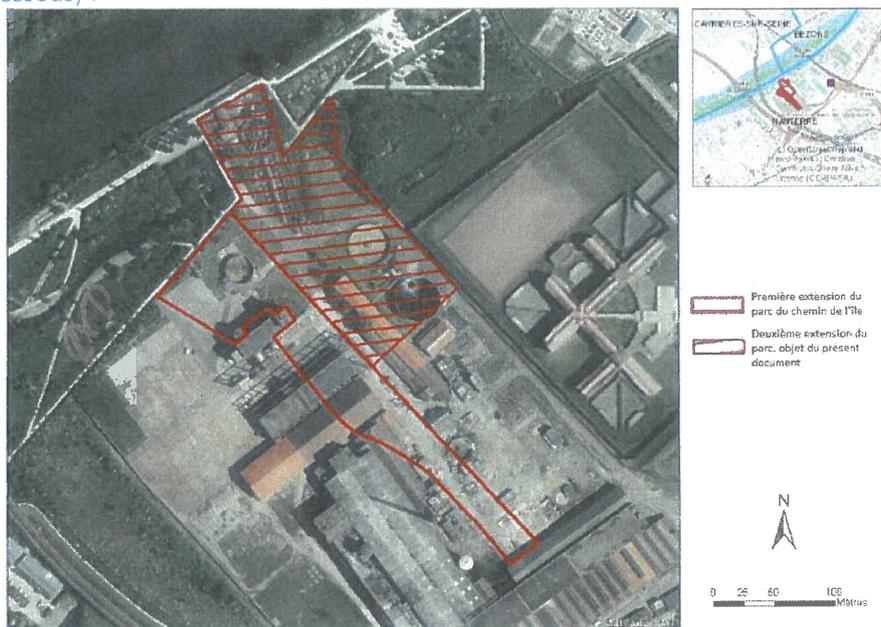
**En deuxième lieu**, les maîtres d'ouvrage confirment que les travaux ne pourront démarrer qu'une fois l'ensemble des autorisations requises obtenues, notamment au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

Une démarche d'évitement, réduction et compensation a bien été menée dans le cadre du projet. En l'absence d'un autre site garantissant les fonctionnalités nécessaires pour le système de transport et la faisabilité du projet, et au regard des contraintes de conception d'un SMR notamment en termes d'agencement des différentes fonctionnalités, un impact sur les espaces verts ne peut être évité. C'est pourquoi les maîtres d'ouvrage ont initié un projet de compensation associant les acteurs du territoire ainsi que la direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement (DRIEE). La faisabilité technique du projet de compensation sur deux sites potentiels a été étudiée, et les acteurs concernés se sont exprimés favorablement à ce stade. A la demande de la MRAe, ces mesures de compensation, présentées dans l'étude d'impact, ont été précisées (Mémoire en réponse à la MRAe, pp. 52-55).

Les terrains potentiels identifiés pour la compensation au titre des impacts du SMR sont les suivants :

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

- La deuxième extension du Parc du chemin de l'île à Nanterre, d'une surface de 2,2 ha (hachuré ci-dessous) :



- Le terrain Desplanques, d'une surface de 2 ha, à proximité du futur terminus :



S'agissant plus particulièrement de l'extension du parc du Chemin de l'île, l'un des deux sites de compensation potentiels, l'avocat des SCI prétend « qu'il ressortirait du mémoire de la maîtrise d'ouvrage que la faisabilité de l'opération sur ce site n'a pas encore été étudiée et n'est donc pas certaine ». C'est déformer les termes dudit mémoire que de formuler de telles allégations dès lors qu'il ressort de ce document, qu'au contraire, la faisabilité d'un projet de compensation sur ce site a bien été réalisée mais doit simplement « être approfondie et concertée avec le Département » (pièce J, partie 5, p. 53). Le projet de compensation sur ce site consiste à renaturer un espace anciennement industriel.

## Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

Le projet sur le site potentiel « Desplanques » ne consiste pas à détruire la faune et la flore existante pour la remplacer par une autre, mais à diversifier le milieu où se réalise la compensation pour maximiser la qualité écologique du site, en lien avec le milieu impacté. En outre, quel que soit le terrain retenu, le projet de compensation sera conforme à la réglementation, le projet d'aménagement et le plan de gestion étant soumis à l'expertise des services de l'Etat.

Les maîtres d'ouvrage ont donc bien justifié des mesures mises en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet de SMR sur l'environnement de manière suffisante et précise.

**En troisième lieu**, la conception du SMR a été adaptée pour tenir compte de sa situation partielle en zone inondable (absence de bâtiments au niveau de l'emprise concernée). Cette zone inondable est identifiée en « zone C », ce qui correspond à une zone urbaine dense, où est permise une évolution normale mais pas une densification excessive.

Le SMR sera, par ailleurs, réalisé au niveau du terrain naturel, sans réalisation de remblai, de sorte que le périmètre de la zone inondable susvisée ne sera pas modifié (Pièce G, Etude d'impact, Partie 4, p. 46). C'est donc encore sans fondement que l'avocat des SCI évoque une « surélévation » du SMR.

Le projet de SMR respecte ainsi bien les prescriptions du PPRI (Pièce G, Etude d'impact, Partie 4, p. 53).

Par ailleurs, des réunions techniques se sont tenues avec les concessionnaires de réseaux électriques (RTE, ENEDIS) au sujet de leurs interfaces avec le projet de tramway et son SMR, situé à proximité d'une usine électrique.

### - Sur les conséquences budgétaires :

Pour l'estimation des coûts d'acquisition foncière et d'éviction du projet, les maîtres d'ouvrage ont mandaté une expertise foncière indépendante et sollicité en parallèle la direction nationale d'intervention domaniale (DNID), comme cela s'impose pour les établissements publics et les collectivités. Ces deux démarches ont permis de converger vers une estimation globale de l'ordre de 41 M€ pour l'ensemble des parcelles du projet (Pièce J, Annexes, partie 8 et Pièce F, Appréciation des dépenses, Poste 4, p. 8).

L'estimation sommaire et globale de la DNID intègre bien les indemnités d'éviction. La DNID a simplement précisé que les éventuelles indemnités accessoires à ces indemnités d'éviction n'avaient pas été estimées, ce qui ne saurait représenter un montant considérable comme tente de le faire croire l'avocat des SCI. Au demeurant, une marge d'aléa de 20% a été estimée en sus par la DNID.

En tout état de cause, le budget global de l'opération comprend également une provision (Poste 20 « Provisions pour aléas et incertitudes » [PAI]) permettant d'anticiper les éventuelles évolutions budgétaires qui seraient identifiées dans le cadre des études détaillées, procédures et travaux à venir (Pièce F, Appréciation sommaire des dépenses, p. 8 et p. 11).

L'avocat des SCI ne peut donc sérieusement soutenir que malgré un budget de 41 M€ alloué au foncier et à la libération des emprises, complété si nécessaire par le budget prévu pour les aléas, le budget alloué aux acquisitions et aux évictions serait sous-évalué.

Au surplus, s'agissant de l'indemnité accessoire à l'indemnité d'expropriation, due au

## Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

propriétaire d'un bien pour couvrir le préjudice résultant de la perte de son locataire, elle est strictement limitée par la jurisprudence. En effet, le propriétaire ne peut solliciter une indemnité destinée à couvrir la perte de revenus en découlant que pour la période correspondant au temps nécessaire à la recherche d'un bien équivalent et d'un nouveau locataire, fixée généralement à 6 mois de loyers.

Les maîtres d'ouvrage sont pleinement conscients des impacts du projet sur les activités existantes sur le site, et prévoit de les indemniser à l'amiable ou, le cas échéant, dans le cadre des procédures adaptées.

En l'absence d'accord à l'amiable, le coût des indemnités d'expropriation et d'éviction, qui seront fixées par le juge de l'expropriation, ne remettra donc pas en question l'équilibre financier de l'installation du SMR à l'emplacement prévu.

### - Sur les effets du projet en termes d'emplois :

Il est rappelé que la réalisation et le fonctionnement du tramway, ainsi que l'exploitation du site de maintenance et de remisage, sont vecteurs de création d'emploi : réalisation des travaux, entretien et maintenance des installations, fonctionnement de la ligne, etc.

En tout état de cause, l'acquisition des parcelles des SCI n'induit pas une suppression des activités des entreprises actuellement exploitantes sur le site du SMR mais simplement leur transfert sur un autre site. Il n'y aura donc pas de suppression d'emplois du fait de l'éviction.

### - Sur la pertinence du choix du site :

Le site des Papèterie de la Seine a été écarté pour l'implantation du SMR au regard des projets urbains engagés sur le secteur.

Par ailleurs, les évolutions successives du parc de matériel de la ligne T2 liées aux augmentations de fréquence de la ligne ne permettent pas au site de la Marine d'accueillir des rames du T1 liées à son prolongement à Rueil-Malmaison.

Les éléments soulevés par le courrier de **M. Spalter** appellent les remarques suivantes :

- Le secteur de la Marine à Colombes comprend un site de maintenance et de remisage réalisé dans le cadre du prolongement du tramway T2 de La Défense au Pont de Bezons, dont l'enquête publique s'est déroulée du 7 mars au 8 avril 2005.

Ile-de-France Mobilités n'a pas assuré la maîtrise d'ouvrage de ce projet, celle-ci ayant été assurée par la RATP et l'Etat, puis les Départements des Hauts-de-Seine et du Val d'Oise. A ce titre, Ile-de-France Mobilités n'a pas été bénéficiaire de la DUP.

Lors des phases de conception du projet, il était envisagé que ce site accueille une partie du matériel roulant de la ligne T1. Cependant, la conception du site a largement évolué en concertation entre les maîtres d'ouvrage et la Ville de Colombes. Les besoins de matériel roulant des lignes T2 et T1 ont également considérablement évolué depuis quinze ans : évolutions de fréquences, allongement des rames, projet d'extension du T1 jusqu'à Rueil-Malmaison, etc. Ainsi, le site de la Marine est aujourd'hui occupé par 31 rames du T2, et ne pourrait accueillir que 3 rames du T1 prolongé. La réalisation d'un nouveau site de remisage est donc une condition strictement nécessaire au prolongement de la ligne vers Nanterre et Rueil-Malmaison.

- Les études relatives au passage du Pont de Rouen ont été confiées à SNCF Réseau, propriétaire

## Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

et gestionnaire des ouvrages et infrastructures ferroviaires, et maître d'ouvrage du prolongement du RER E. L'ensemble des travaux de génie civil nécessaire a été pris en compte dans les études et une provision pour aléas a également été définie ;

- Les problématiques liées aux zones inondables, aux espaces verts impactés et aux réseaux souterrains sont bien prises en compte dans le cadre du projet :
  - o la conception du SMR a été adaptée pour tenir compte de sa situation partielle en zone inondable (absence de bâtiments au niveau de l'emprise concernée), sans que cela ne génère de surélévation du site de maintenance. Des analyses de la faune et de la flore ont permis d'identifier les espèces impactées par le projet de SMR. Une démarche de compensation a été engagée par Ile-de-France Mobilités. Elle consiste à identifier et aménager un site à proximité du tracé, en vue d'y créer des conditions favorables aux habitats des espaces impactés. Les deux sites potentiels identifiés (l'extension du Parc du Chemin de l'Île à Nanterre et le terrain dit Desplanques à Rueil-Malmaison) ont fait l'objet de premiers échanges avec la DRIEE. Les deux propriétaires concernés (Département des Hauts-de-Seine et Ville de Rueil-Malmaison) ont confirmé leur intérêt pour cette démarche ;
  - o Les interfaces du projet avec les lignes électriques enterrées ont été identifiées et ont déjà fait l'objet d'échanges avec les concessionnaires de réseaux concernés durant la phase d'élaboration du dossier d'enquête publique. RTE a confirmé que les réseaux situés au niveau du futur SMR étaient des réseaux abandonnés, et qu'une démarche de dépose serait à organiser préalablement au démarrage des travaux du SMR. Quant aux réseaux ENEDIS, ce dernier a indiqué que des études de dévoiement de ses réseaux seront à mener dans les étapes ultérieures, comme cela se fait classiquement sur l'ensemble du tracé de la ligne de tramway. Les servitudes telles qu'inscrites au PLU de Nanterre pourront être modifiées en lien avec la Ville de Nanterre une fois les déposes / dévoiements effectivement réalisés par les concessionnaires concernés ;
- Le tracé du tramway par l'avenue de la République s'inscrit dans le prolongement du Tram 1 prolongé à Colombes. Il se justifie pleinement par ses bénéfices pour la desserte du Petit Nanterre et du Petit Colombes. Sa faisabilité technique, bien que nécessitant des acquisitions foncières non bâties, est également démontrée.

Les éléments soulevés par le courrier de **la Ville de Nanterre** appellent les remarques suivantes :

- Deux sites (l'extension du Parc du chemin de l'Île à Nanterre et le terrain dit Desplanques à Rueil-Malmaison) sont identifiés pour une démarche de compensation des impacts du SMR. L'un de ces sites est situé à Nanterre, conformément au souhait de la commune. Il s'inscrirait ainsi à terme dans la continuité du Parc du chemin de l'Île. L'autre site est situé à proximité du futur terminus de la ligne à Rueil-Malmaison. Le site de Nanterre présente l'avantage d'être à proximité immédiate du SMR. Il est donc susceptible de répondre à l'objectif de créer des habitats en faveur des espèces directement impactées par le projet. Les réflexions ont vocation à se poursuivre sur les deux sites potentiels, comprenant notamment l'établissement de plans de gestions qui seront soumis à l'avis des services de l'Etat ;
- Des réflexions ont été menées en lien avec la Ville de Rueil-Malmaison sur la faisabilité d'y réaliser un centre bus contribuant à réduire celui de Nanterre. Ces réflexions n'ont cependant pas abouti à ce stade, les terrains pressentis n'étant pas compatibles avec les dimensions nécessaires à ce type d'équipement. En revanche, des évolutions du centre bus de Nanterre sont en cours d'études dans le cadre de politique de transition énergétique poursuivie par Ile-de-France Mobilités et de la future mise en concurrence des réseaux de bus de petite et grande couronne.

Concernant les observations d'**ECOCAMPUS SEINE** : le calendrier prévisionnel de l'opération prévoit le démarrage des dévoiements des réseaux concessionnaires à partir de fin 2022 et le démarrage des travaux d'infrastructure de la ligne et du SMR à partir de 2024. Le calendrier détaillé des travaux, notamment ceux de la voie d'accès au SMR, sera établi dans le cadre des étapes ultérieures. Comme sur le reste du tracé, les travaux seront organisés de manière à limiter les impacts sur les conditions de circulation.

### **Thème 9 : La participation du public**

La commission n'a eu aucune remarque sur ce sujet de la part des personnes qui se sont exprimées.

Sans doute faut-il voir là les conséquences positives du soin qu'ont mis les maîtres d'ouvrage à expliciter le projet qui a fait l'objet d'une longue concertation préalable menée par un garant. Le dossier de consultation était très complet et facilement lisible même si le format adopté (A3 horizontal) ne facilitait pas la lecture sur ordinateur, ce dont se sont plaintes certaines personnes sans vouloir en faire une remarque écrite.

L'information du public a été faite dans des conditions réglementaires et il était très facile de trouver les affiches jaunes annonçant l'enquête.

Le site dédié était suffisamment ergonomique pour qu'il soit finalement le vecteur le plus utilisé de la consultation.

Les permanences ont été organisées par les différentes mairies dans des lieux acceptables. La documentation était présente et l'organisation des locaux permettait d'assurer une bonne confidentialité pour les visiteurs qui le souhaitaient.

Cette approbation du public sur les modalités de consultation n'implique évidemment pas que les personnes intéressées soient toutes en accord avec le projet.

### **Réponse des M.O :**

Les maîtres d'ouvrage confirment avoir accordé une importance particulière aux étapes de concertation préalable et continue, ainsi qu'aux échanges réguliers avec les acteurs du territoire, dans l'objectif de concevoir un projet partenarial concerté.

### **Thème 10 : Les mises en compatibilité des PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison**

La DDT du département des Hauts-de-Seine a-t-elle été sollicitée pour donner un avis sur les mises en compatibilité des PLU ?

Idem pour ce qui concerne la DRIEE et la Chambre de Commerce de d'Industrie des Hauts-de-Seine.

Ces avis apparaissent comme importants pour la commission d'enquête et auraient mérité de figurer dans le dossier d'enquête soumis au public (en pièce J – partie 6).

A quelle échéance les villes de Nanterre et Rueil-Malmaison comptent-elles mettre en compatibilité leur PLU ?

Quelles sont très précisément les superficies envisagées et à quels endroits au titre des compensations (sur les deux communes) ?

Lors de la réunion à mi- enquête, les maîtres d'ouvrage ont fait savoir à la commission d'enquête que les lignes électriques enterrées (THT – 400 kV) sur l'emplacement du SMR

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

pouvaient faire l'objet d'un dévoiement. Cette possibilité est-elle confirmée par un courrier de RTE et Enedis ? Si ce n'est pas le cas, il faudra envisager la mise en place d'une servitude qui pourrait remettre en question l'implantation du site de maintenance et remisage (SMR) près du Pont de Rouen.

Des solutions alternatives sont-elles envisageables ? Si oui quelles en seraient les conséquences sur le projet de la ligne T1 ?

▪ Nanterre

La question de mise en compatibilité du PLU de Nanterre n'a pas soulevé de remarque, exceptée celle notée ORM012.

Les remarques de l'observation indiquée ci-dessus concernent les points suivants :

- espace vert protégé (stade des bords de Seine) : remarque levée par les M.O et la ville au titre des compensations sur d'autres espaces de loisirs. La biodiversité n'est pas compromise.
- réseau de câbles THT gérés par Enedis et RTE : quid des servitudes avec les exploitants ?

La commission d'enquête a noté les points suivants :

Lors de la réunion avec Monsieur le Maire de Nanterre (10 sept. 2019), la commission d'enquête a pris note que la mise en compatibilité du PLU de la ville ne concernait que quelques ajustements qui ne posaient pas de problème à la ville de Nanterre (ajustements à apporter au règlement, à l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Boule-Grands Axes » et le plan de zonage). Néanmoins, la ville de Nanterre fait remarquer que cette mise en compatibilité entraîne une modification de l'espace paysager qui sera réduit de 4 870 m<sup>2</sup>.

Le projet de tram T1 se situe en milieu urbanisé et n'engendre pas de fragmentation d'espaces agricoles, boisés ou naturels comme demandé dans le SDRIF. Des mesures de compensation seront réalisées par les maîtres d'ouvrage suite à l'abattage d'arbres nécessaire.

La suppression d'un espace vert protégé sur l'emplacement du SMR sera compensée par l'aménagement d'un espace paysager, limitant l'impact de la suppression de 4 870 m<sup>2</sup> d'espace vert protégé au stade des bords de Seine.

Le projet est compatible avec le PDUIF approuvé en 2014 ainsi qu'avec le SRCE adopté en 2013 par le conseil régional.

Le projet est explicitement inclus dans les objectifs du PADD (axes 1 et 4).

Le projet est susceptible d'induire sur la trame arborée de Nanterre. La réalisation du tram T1 donnera lieu à la modification des alignements d'arbres le long de l'avenue Joliot-Curie et de l'avenue du maréchal Joffre. Les arbres supprimés donneront lieu à de nouvelles plantations ce qui rend le projet compatible avec l'OAP « Boule/Joliot-Curie » à condition de modifier le règlement.

Le projet est par ailleurs intégré dans les nouvelles infrastructures de transport attendues dans l'OAP au côté de la ligne 15 du Grand Paris.

Le projet nécessite des modifications/suppressions de plusieurs emplacements réservés afin de rendre le projet compatible avec le PLU de la ville de Nanterre.

Après mise en compatibilité du PLU, les infrastructures et équipements nécessaires à la réalisation du tramway T1 feront partie des CINASPIC (Constructions et Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif).

▪ Rueil-Malmaison

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

Aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Rueil-Malmaison.

La commission d'enquête a noté les points suivants :

Lors de la réunion en mairie avec Madame Bouteille (Adjointe au maire, déléguée à l'urbanisme) le 9 septembre 2019, la commission d'enquête a pris note que le projet était compatible avec le PLU sous réserve de mettre en place de nouveaux emplacements réservés qui ont fait l'objet d'une négociation avec le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine.

Les observations de la commission d'enquête sur le SDRIF, le PDUIF et le SRCE restent valables pour la mise en compatibilité du PLU de Rueil-Malmaison.

Idem pour le PADD de Rueil-Malmaison.

Le règlement de la zone USP14 sera modifié pour permettre une sous-station du tramway

De nouveaux emplacements réservés seront créés (n°219 – 358 m<sup>2</sup>) ou supprimés (n°127-129-132) dans le cadre du projet. La liste des emplacements réservés sera modifiée en conséquence.

**Réponse des M.O :**

Le principal point d'entrée des services de l'Etat dans le cadre de la conception du projet est la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA), notamment son unité départementale des Hauts-de-Seine. Si elle n'a pas formalisé d'avis, c'est cette entité qui a notamment été chargée d'examiner les dossiers de MECDU et d'organiser la réunion des personnes publiques associées. D'autres services de l'Etat ont été consultés durant l'élaboration du dossier pour en alimenter la conception : DIRIF, services compétents pour les transports exceptionnels, DRAC, ABF, etc.

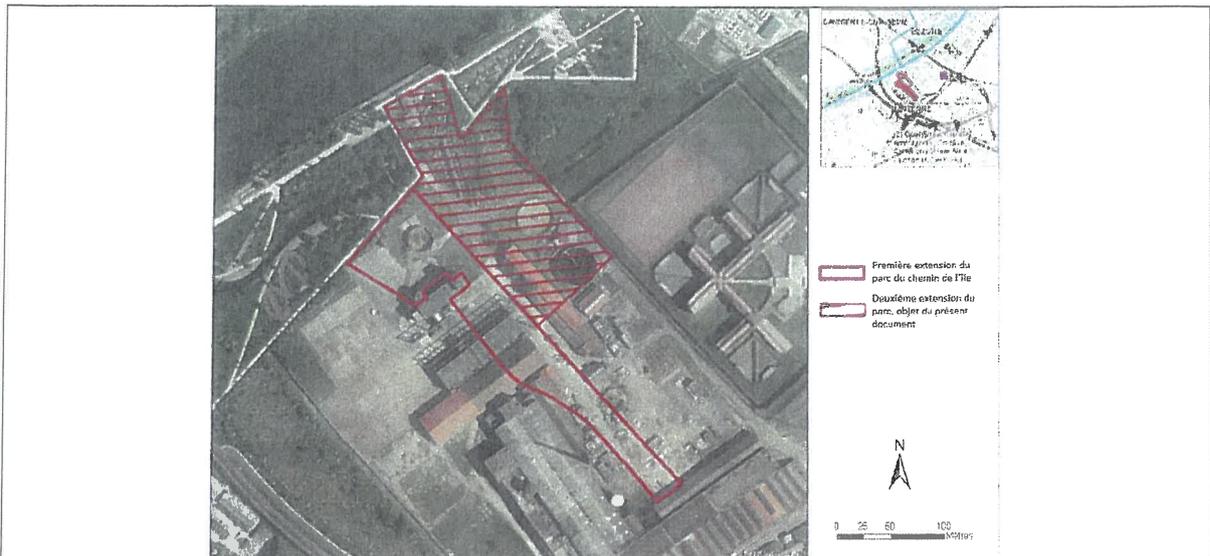
La DRIEE a été rencontrée à deux reprises pour faire le point sur les attentes de l'étude d'impact environnementale et les sensibilités du territoire. Elle a également contribué à l'instruction du dossier par l'autorité environnementale (MRAe). La Chambre de commerce et d'Industrie n'a en revanche pas été consultée directement. Elle est classiquement associée aux étapes plus opérationnelles du projet, notamment dans le cadre des interfaces entre les travaux et le fonctionnement des commerces situés à proximité.

La mise en compatibilité des PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison a vocation à intervenir une fois le projet déclaré d'utilité publique. La déclaration d'utilité publique emporte en effet mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

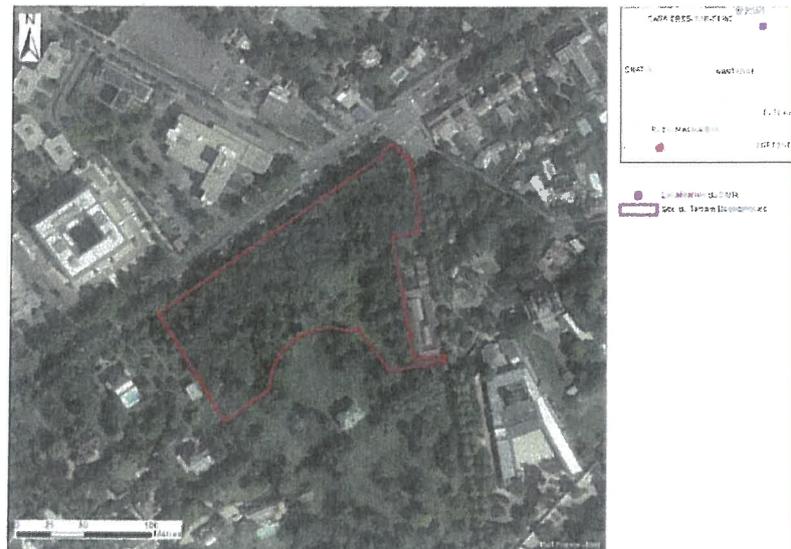
Les terrains potentiels identifiés pour la compensation au titre des impacts du SMR sont les suivants :

- La deuxième extension du Parc du chemin de l'île à Nanterre, d'une surface de 2,2 ha (hachuré ci-dessous) :

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison



- Le terrain Desplanques, d'une surface de 2 ha, à proximité du futur terminus :



Les échanges avec RTE et ENEDIS au titre des impacts du projet sur les réseaux concessionnaires ont été à ce stade au niveau technique (réunions de travail, échanges de courriels), le projet étant trop amont pour qu'ils engagent les études de dévoiement détaillées. Les interfaces entre les projets de tramway et les réseaux concessionnaires constituent un sujet « classique » pour lequel RTE et ENEDIS sont des partenaires réguliers d'Ile-de-France Mobilités et du Département. Aussi, ce point n'est pas identifié comme bloquant.

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.

La conception du projet Tram 1, ainsi que les mises en compatibilité des PLU, ont été étroitement concertées avec les Villes de Nanterre et de Rueil-Malmaison.

SECONDE PARTIE : OBSERVATIONS DES ORGANISMES ET ADMINISTRATIONS CONSULTÉES

**Mission régionale d'autorité environnementale – MRAe**

La MRAe a donné son avis le 28 juin 2019. Elle a identifié les principaux enjeux environnementaux et a formulé cinq (5) recommandations principales (en plus de recommandations ponctuelles), qui sont :

- Compléter l'étude d'impact,
- Approfondir la démarche d'évitement et de réduction des impacts sur le patrimoine arboré,
- Proposer des mesures de compensation adéquates pour les arbres abattus (environ 670), certains de ces arbres faisant l'objet d'une protection dans le PLU de Nanterre. Et préciser l'état phytosanitaire des arbres supprimés.
- Mieux justifier l'implantation du site de remisage (SMR) sur une friche,
- De caractériser les impacts indirects du projet sur le bruit pour les routes du secteur qui verront un report du trafic automobile (rue du 11 novembre à Nanterre).

Comment expliquer la différence entre le nombre d'arbres comptabilisé selon le document ? (page 20 du mémoire en réponse il est fait mention de 809 arbres alors que la MRAe indique 670).

La commission a noté que le mémoire en réponse des M.O était dense, documenté et argumenté.

**Réponse des M.O :**

L'ensemble des observations de la MRAe a fait l'objet de réponses des maîtres d'ouvrage dans le cadre du mémoire en réponse (pièce J, partie 5).

Concernant le diagnostic de l'étude d'impact, il est indiqué que 809 arbres existants ont fait l'objet d'un diagnostic phytosanitaire (secteurs 3 et 4). Ces arbres se situent le long des RD131 et RD913 et sont gérés par la Direction des Parcs, Paysages et de l'Environnement du Département des Hauts de Seine.

Les 670 arbres mentionnés par la MRAE – 672 exactement – correspondent aux arbres supprimés par le projet sur l'ensemble du tracé (secteurs 1,2,3 et 4). Les arbres qui n'ont pas fait l'objet d'un diagnostic ont été considérés comme sains.

Le bilan global est rappelé ci-dessous et confirme le nombre d'arbres concernés :

	Arbres existants	Arbres sains existants	Arbres supprimés par le projet	Arbres plantés par le projet y/c pour raison phyto	Total arbres après Tram 1
Secteur 1 Petit Nanterre	327	327	187	186	328
Secteur 2 Université/Provinces Françaises	197	197	155	106	148
Secteur 3 Joliot-Curie/La Boule	337	239	124	317	432
Secteur 4 Rueil Centre - Rueil Châteaux	442	399	206	212	405
<b>Total</b>	<b>1303</b>	<b>1162</b>	<b>672</b>	<b>823</b>	<b>1313</b>

Tableau 1. Bilan des arbres le long du tracé

**Direction régionale de l'environnement et de l'énergie en Ile-de-France - DRIEE**

La DRIEE a-t-elle été sollicitée pour donner un avis sur le projet ?

Même question pour l'Agence Régionale de Santé et la Chambre de Commerce et de l'Industrie des Hauts-de-Seine.

Si cela n'a pas été le cas, pouvez-vous dire pourquoi ? Ces avis apparaissent comme importants pour la commission d'enquête et auraient mérité de figurer dans le dossier d'enquête soumis au public (en pièce J – partie 6).

### Réponse des M.O

La DRIEE a été rencontrée à deux reprises pour faire le point sur les attentes de l'étude d'impact environnementale et les sensibilités du territoire. Elle a également contribué à l'instruction du dossier d'étude d'impact par l'autorité environnementale (MRAe).

L'Agence Régionale de Santé et la Chambre de Commerce et de l'Industrie des Hauts-de-Seine n'ont pas été consultées directement par les maîtres d'ouvrage pendant la réalisation des études, en l'absence d'enjeux spécifiques identifiés au stade des études préliminaires. Elle a cependant été consultée par l'autorité environnementale préalablement à son avis du 28/06/2019.

La Chambre de commerce et d'Industrie est classiquement associée aux étapes plus opérationnelles du projet, notamment dans le cadre des interfaces entre les travaux et le fonctionnement des commerces situés à proximité. La CCI Paris IdF est également informée de l'ensemble des projets de transport en Ile-de-France, un de ses représentants siégeant au sein du Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités.

### National de Lutte pour l'Environnement - MNLE

Dans son courrier du 26 janvier 2017, dans le cadre de la concertation préalable, l'association MNLE demande le maintien des alignements d'arbres et la plantation d'arbres pour compenser les arbres qui seront supprimés avenue de la République.

Quelle réponse comptez-vous leur donner ?

### Réponse des M.O :

Le projet a recherché un équilibre entre les besoins de l'espace public (tramway, voiries, pistes cyclables, trottoirs confortables et sécuritaires), de la nature en ville et le respect de la propriété privée.

La démarche d'évitement et de réduction des impacts sur le patrimoine arboré a été employée en continu durant l'élaboration du projet. Lorsque la géométrie de la voirie le permettait, le projet a été adapté dans l'objectif de préserver ou restituer des arbres d'alignement.

Dans le secteur du Petit Nanterre, la faible emprise disponible et les contraintes des réseaux en sous-sol ne permettent pas de restituer l'ensemble des alignements existants malgré des acquisitions foncières volontairement limitées sur les jardins privés au nord. Un alignement a été conservé au sud. De nouveaux arbres sont plantés par poches, notamment sur les places créées et à proximité du Pont de Rouen.

Dans le secteur de Joliot Curie, un travail fin de variantes a été mené et présenté en concertation continue aux riverains et conseils de quartier.

La solution retenue – conservation de l'alignement nord et restitution d'un nouvel alignement au sud – est celle qui permet le meilleur bilan arbre et l'aménagement le plus adapté pour la pérennité de l'alignement préservé (notamment par le respect du système racinaire pendant les travaux)

Au global sur Nanterre, le projet Tram 1 induit un nombre d'arbres supérieur à la situation actuelle.

Sur Rueil-Malmaison, le projet Tram 1 implique un bilan négatif de 37 arbres d'alignement (442 arbres existants, 405 arbres après réalisation du projet). Bien que le projet propose un bilan global positif, des mesures de compensations seront développées avec pour objectif de planter a minima un nouvel arbre par arbre supprimé, dans la mesure du possible sur le territoire de la commune concernée et en collaboration avec la collectivité.

La localisation sera envisagée conjointement avec la ville de Rueil-Malmaison. Le parc naturel urbain des Coteaux de Gallicourts pourrait être un secteur possible pour cette compensation.

### Les communes concernées

#### Colombes

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

Dans l'avis du conseil municipal du 27 juin 2019, la ville de Colombes donne un avis favorable au projet de prolongement du tramway T1 tout en souhaitant qu'une nouvelle voie soit créée rue des Côtes d'Auty, entre Colombes et Nanterre.

**Réponse des M.O :**

Le présent projet est compatible avec la création de cette voie nouvelle.

La demande de la ville de Colombes vise à une amélioration des conditions de circulation du secteur du pont de Bezons que le projet de tramway T1 Asnières - Colombes viendra perturber. La faisabilité et le financement de cet aménagement sont en cours d'études. Des emprises actuellement privées seront nécessaires à sa création (hôpital Max Fourestier notamment), pouvant nécessiter une procédure de DUP.

**Nanterre**

Lors de sa délibération du 24 juin 2019, le conseil municipal de Nanterre donne un avis favorable au schéma de principe et au dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du prolongement du tramway T1 vers Nanterre / Rueil-Malmaison avec trois réserves.

Ces réserves sont reprises et complétées dans le courrier adressé à la commission d'enquête le 18 octobre 2019 (RE113/121).

Dans un courrier daté du 8 février 2017 Monsieur Patrick Jarry, Maire de Nanterre, fait part de son avis favorable au projet en insistant sur le principe que le tram « ne doit pas se rajouter à l'emprise de la circulation automobile mais bien se substituer pour partie à celle-ci (...) ». Néanmoins, M. Jarry précise que la conservation des alignements d'arbres est un objectif prioritaire pour la ville de Nanterre.

Ce point n'apparaît pas dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Enfin, M. Jarry demande que les commerçants soient associés en amont des travaux en exprimant leurs inquiétudes quant au maintien des accès à leurs établissements.

Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est de la concertation préalable avec les commerçants et comment sera préservé l'accès à leurs établissements pendant et après le chantier ?

Tout en précisant que ce projet répond à une longue attente de la ville de Nanterre, celle-ci demande qu'une attention particulière soit portée sur :

- La préservation des arbres. L'impact est très fort (466 arbres seraient abattus) ; les avenues Joliot-Curie et du Maréchal Joffre étant le plus lourdement concernées. La ville de Nanterre demande une étude arbre par arbre ; la distance de 2 m théorique entre l'arbre et la chaussée doit être affinée par une expertise de terrain identifiant le racinaire.
- Les scénarii alternatifs d'itinéraires pour le passage des convois exceptionnels avenue Joliot-Curie doivent être étudiés, ainsi que d'autres modalités de délestage.
- Lorsque la démonstration sera faite qu'un arbre doit être abattu, il s'agira de le compenser à hauteur de l'impact de la suppression de ces éléments de patrimoine paysager significatif de la ville. La compensation devra se faire au près du lieu impacté. Compte tenu de la qualité végétale et paysagère des arbres impactés (âge et volume), le seul critère quantitatif ne peut être suffisant.
- La ville renouvelle ses interrogations quant aux acquisitions foncières au Petit Nanterre. Aucune remarque n'ayant été formulée lors de la délivrance du permis de construire des immeubles au 355 avenue de la République en 2013, pas plus que lors de l'adoption du nouveau PLU de la ville en 2015.
- Le site SMR ; il impacte l'espace vert protégé du centre de loisir du Petit Nanterre. La ville demande que la compensation soit localisée sur son territoire.
- Le secteur du Pont de Rouen : la ville demande que l'aménagement cyclable proposé dans le projet ne s'arrête pas au niveau du SMR et soit prolongé jusqu'à la rue Jean Perrin afin d'assurer une continuité avec les aménagements existants et à venir.

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

- Une attention toute particulière doit être apportée sur la qualité des espaces publics de la place de la Boule ; la ville a pour ambition d'en faire un espace emblématique qui marque l'entrée de la ville de Nanterre.
- La maîtrise d'ouvrage doit s'engager formellement pour participer et cofinancer la coordination des chantiers afin de maintenir un cadre de vie optimal et un fonctionnement urbain satisfaisant. C'est une exigence forte de la ville.
- Les aménagements et les modifications du plan de circulation dans le Petit Nanterre entraîneront des changements importants pour les habitants et les commerçants ; la maîtrise d'ouvrage doit davantage se concerter avec la ville au cours des études.
- L'insertion du tramway doit être affinée, en collaboration avec la ville, afin que la Maison des jeunes à l'entrée du quartier du Petit Nanterre soit préservée.
- L'implantation des bases vie nécessaires au chantier : la ville ne dispose pas de foncier disponible en quantité. Ce point est à étudier.

**Réponse des M.O :**

**La préservation des arbres**

La préservation des arbres et plus généralement la présence de la nature en ville est une préoccupation partagée par les maîtres d'ouvrages. Le projet a subi des adaptations permettant de préserver un maximum de sujets. Le respect des contraintes réglementaires (largeur des trottoirs, convois exceptionnels, voies pompiers...) et la cohérence de l'aménagement (nivellement, continuité des circulations douces, place pour les réseaux des concessionnaires...) constituent aussi des objectifs très forts pour les maîtres d'ouvrages. Le projet résulte nécessairement d'un équilibre et d'un consensus entre toutes ses composantes, qu'un parti pris trop important pour l'une ou l'autre d'entre elles viendrait compromettre, voire rendre inopérant.

**La distance de 2 m théorique entre l'arbre et la chaussée**

Une réponse détaillée sur le sujet est produite par les maîtres d'ouvrages dans le mémoire en réponse à la MRAE (pièce J, partie 5, p.35 et suivantes). Il est d'usage de considérer que le système racinaire est équivalent en volume à celui du houppier d'un arbre. La distance de 2 m est une distance minimale d'intervention par rapport à l'arbre.

**Scénarii alternatifs d'itinéraires pour le passage des convois exceptionnels**

Pour donner suite aux demandes exprimées lors des ateliers de concertation continue Place de la Boule et Joliot Curie et à la demande des élus de la ville de Nanterre, les MOA se sont rapprochés en juillet 2018 des services de l'Etat (DRIEA) chargés des convois exceptionnels, pour savoir si le déclassement des RD913 et RD131 était envisageable.

Au vu des très fortes contraintes des éventuels tracés alternatifs (gabarit d'ouvrages d'art, pentes, giration, masses des convois), la DRIEA a indiqué qu'il était nécessaire de conserver la possibilité de faire circuler les convois exceptionnels sur les RD913 et RD131, définies comme Routes à Grande Circulation. Les maîtres d'ouvrages restent disponibles pour accompagner la ville de Nanterre dans les discussions avec les services en charge des convois exceptionnels, si elle souhaite poursuivre cette réflexion.

**Compensation des arbres d'alignement supprimés**

Le projet prévoit une compensation d'un arbre planté pour un arbre coupé. Ce ratio est appliqué pour les projets réalisés par le Département, qui, dans le cadre des politiques qu'il mène le long de ses routes, gère déjà par ailleurs environ 33 000 sujets. Il permet à terme de recréer un environnement similaire à l'existant tout en équilibrant les nouveaux usages de la voirie. Un ratio plus important obligerait les maîtres d'ouvrages à rechercher des espaces à l'extérieur du tracé pour planter de nouveaux arbres. Cependant, le Département se doit à une certaine homogénéité et cohérence dans ses projets, et à se tenir à une politique juste et égalitaire sur tout son territoire.

## Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

Afin de favoriser les politiques locales, des contrats de développement locaux sont mis en place entre le Département et les villes. Une densification de la végétalisation pourrait entrer dans ce cadre, ce qui permettra à la Ville de Nanterre d'en assurer la maîtrise d'ouvrage et de végétaliser aux endroits qui lui paraissent prioritaires.

### **Acquisitions foncières au Petit Nanterre**

Concernant l'instruction du permis de construire du 355 av. de la République, après recherches il semble que les services du Département n'aient pas été sollicités par la commune lors de l'instruction du permis.

En 2013, le projet de tramway n'avait pas encore fait l'objet d'un dossier d'objectif et de caractéristiques principales (DOCP), support de la concertation préalable. Il aurait été prématuré, voire illégal, d'imposer des contraintes sur un terrain privé sans éléments d'études permettant de les justifier.

A la suite de l'approbation du DOCP en 2016, un périmètre de sursis à statuer a été mis en place tout le long du tracé et sur le site du SMR.

Dès la réalisation du DOCP, des impacts fonciers dans le Petit Nanterre sur les parcelles au nord de l'Avenue de la République avaient été identifiés – notamment des impacts bâtis potentiels – et présentés aux élus communaux. Le projet issu des études préliminaires et présenté à enquête publique a cherché à réduire ces impacts fonciers et à supprimer les impacts bâtis dans le quartier, tout en offrant des espaces publics de qualité et la préservation de la nature en ville, fortement demandée par la Ville de Nanterre.

### **Aménagement cyclable au niveau du SMR**

Les aménagements cyclables réalisés dans le cadre du projet de tramway le sont le long du tracé et le long de la voie d'accès au SMR, conformément à la réglementation en vigueur.

La demande de prolongement de l'aménagement cyclable jusqu'à la rue Jean Perrin sort du cadre du projet de tramway, et entre dans celui de la requalification de l'avenue de la commune de Paris.

### **Qualité des espaces publics de la place de la Boule.**

L'aménagement prévu à la place de la Boule vise à mettre l'accent sur l'intermodalité, la végétalisation et l'apaisement des circulations routières. Les espaces publics sont de qualité et constituent un point singulier dans le programme de l'insertion architecturale des aménagements de voirie. C'est pourquoi les maîtres d'ouvrage ont accordé une importance particulière à la concertation avec la Ville de Nanterre, ainsi qu'avec les acteurs du territoire dans le cadre de la concertation continue, sur les principes d'aménagement de la place de la Boule.

Ces espaces sont le théâtre de l'intervention de nombreux maîtres d'ouvrages (Société du Grand Paris, Projet « Bulle d'air », tramway). Les maîtres d'ouvrages du présent projet se tiennent à la disposition de la Ville de Nanterre afin d'assurer une coordination technique et architecturale qui permette à tous de s'exprimer.

### **Participation et cofinancement de la coordination des chantiers**

La maîtrise d'ouvrage se tient à la disposition de la ville de Nanterre pour s'insérer dans une telle coordination. Sa gouvernance et son financement restent cependant à préciser. Les maîtres d'ouvrage ne peuvent à ce stade s'engager dans l'absolu sur ce sujet, en l'absence de toute proposition précise.

### **Concertation avec la Ville**

Tout au long du processus d'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique, la

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

ville de Nanterre a été étroitement associée sur chacun des sujets et ce depuis le début de la phase de concertation. Pour la suite des études et sur chaque volet des aménagements et comme les maîtres d'ouvrages le font sur tous les autres projets de tramway, l'avis des collectivités traversées sera recherché et leur intégration discutée autant que de besoin.

**Insertion du tramway au droit de la Maison des jeunes**

L'insertion du tramway et de la station Petit Nanterre répondent à une demande des élus et riverains – lors de la concertation préalable – d'apaiser l'entrée du quartier du Petit Nanterre et de lui redonner une échelle humaine en réalisant un travail architectural important.

La conception du projet tient compte de la demande de la ville, exprimée en début d'études préliminaires, de conserver la Maison des Jeunes. Le bâti n'est pas impacté, seul une partie du jardin est acquise pour pouvoir créer l'espace public et pouvoir passer sous les voies ferrées dans de bonnes conditions. La modification de l'espace viaire entraîne une modification de l'accès véhicule, qui est maintenu mais décalé.

**Rueil-Malmaison**

Lors de sa délibération du 1<sup>er</sup> juillet 2019, le conseil municipal de Rueil-Malmaison donne un avis favorable dans le cadre de la consultation relative à l'évaluation environnementale du projet de prolongement du tramway T1 depuis Colombes jusqu'à Rueil-Malmaison, en passant par Nanterre. Une dizaine d'observations sont annexées au compte-rendu de la délibération.

La commission d'enquête souhaite connaître la réponse des maîtres d'ouvrage à ces observations.

**Réponse des M.O :**

**Au niveau acoustique :**

La modélisation des impacts acoustiques indirects à horizon 2027 et 2040 a été réalisée à une échelle plus large que celle du tracé en conformité avec les exigences réglementaires. Le niveau de précision de cette modélisation ne peut cependant être le même que celui de la modélisation le long du tracé.

Cette modélisation à échelle plus large permet d'identifier les axes où les niveaux sonores avec projet augmenteront de plus de 2 dB(A). Les axes concernés par cette augmentation supporteront en situation projetée des trafics faibles (inférieurs à 4 300 véh./j), permettant d'affirmer que les seuils réglementaires (à savoir 65dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne) ne seront pas dépassés, et ne nécessitent donc pas de mesure de réduction.

Le long du tracé, les mesures de réductions proposées respectent la réglementation en vigueur. Concernant les mesures mises en place, le maître d'ouvrage a une obligation de résultats. Les solutions évoquées dans le dossier d'enquête publique (remplacement des fenêtres) font partie des « mesures envisageables » (pièce G, p.275) qui pourraient être mises en œuvre. Si ces mesures s'avéraient insuffisante pour respecter la réglementation, d'autres seraient mises en place.

Les maîtres d'ouvrage confirment par ailleurs que les modalités de mise en œuvre des travaux feront l'objet d'échanges continus avec les collectivités traversées, notamment sur les questions de nuisances sonores. Par ailleurs, un dispositif de communication serait mis en place afin de communiquer en amont sur les travaux et anticiper les possibles gênes liées au chantier. Ce dispositif s'articulera notamment autour de :

- La rencontre avec le public : réunions publiques, visites de chantier, agents de proximité ;
- Des informations sur internet avec un site dédié au projet avec un formulaire d'avis/questions ;
- Des supports écrits, distribués auprès des riverains, commerçants et usagers (newsletters, lettre d'information, info travaux...).

**Au niveau des risques environnementaux :**

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

Des mesures d'évitement en phase travaux ont été développées dans l'étude d'impact (Pièce G – Chapitre 4, p.52).

Les entreprises de travaux recevront les bulletins d'alertes météorologiques en temps réel. En fonction de la nature de l'alerte, elles assureront la sécurité du chantier (biens et personnes). Dans le cas d'évènement climatique exceptionnel (tempête par exemple), des mesures seront mises en place par le Coordonnateur de la Sécurité et de la Protection de la Santé (CSPS), en lien avec les autorités compétentes (Procédure d'alerte). Il s'agit notamment de veiller à ce que les produits potentiellement polluants soient mis à l'abri, ou encore veiller à empêcher l'envol ou la chute de matériel et de matériaux. Une astreinte sera réalisée pour toute la durée des travaux avec une durée d'intervention maximale de 2h. Ce dispositif sera également mis en œuvre en cas d'orages violents.

Les risques liés au ruissellement ont bien été pris en compte (Pièce G – Chapitre 4, p.154). L'assainissement sera conçu afin de réduire les coefficients de ruissellement et de limiter des rejets dans les réseaux d'assainissement. Ces préconisations permettront de réduire le risque d'inondation par débordement de réseau. Le dispositif d'assainissement mis en œuvre par le projet fera l'objet de propositions détaillées dans le cadre des étapes ultérieures et feront l'objet de procédures dédiées dans le cadre de la loi sur l'eau. Celles-ci permettront de s'assurer de la conformité du projet avec l'ensemble des risques identifiés par la Ville de Rueil-Malmaison.

Concernant le risque inondation par remontée de nappes phréatiques en phase travaux, l'étude d'impact (pièce G, chapitre 4, p.55) précise que les études piézométriques ont identifié des niveaux d'eau entre 8,26 et 10 m de profondeur, correspondant à la nappe alluviale de la Seine. En cas de période pluvieuse prolongée, des circulations d'eau issues de la nappe peuvent être identifiées à des profondeurs moins importantes. Compte tenu des terrassements à prévoir, la nappe recoupera les infrastructures projetées sur 0,5 à 2,0 m de profondeur. Un risque d'inondation par remontée de nappe existe donc bien sur ce secteur.

C'est pourquoi il est proposé comme mesure d'évitement que les travaux de fondations, de soutènement et de construction des ouvrages soient réalisés à sec, en mettant en œuvre un rabattement de la nappe lorsque celle-ci présentera un niveau haut. Ces travaux de rabattement seront réalisés par une entreprise spécialisée, afin de ne pas déstabiliser les ouvrages avoisinants. Une étude hydrogéologique (pose de tubes piézométriques complémentaires, essais de pompage par exemple), sera réalisée dans le cadre des études de détails du projet, afin d'appréhender les hauteurs exactes de rabattement à réaliser et les débits d'exhaures. Cette étude hydrogéologique permettra d'adapter le projet en conséquence pour limiter le risque d'inondation par remontée de nappe également en phase exploitation.

Il est cependant à noter que de manière générale, la création d'une plateforme tramway partiellement végétalisée et la mise en œuvre du dispositif d'assainissement lié au tramway et au réaménagement des voiries contribuera à améliorer la situation existante du point de vue de la gestion des eaux.

Le risque lié aux carrières a bien été identifié par les maîtres d'ouvrage. Comme évoqué dans l'étude d'impact (pièce G, chapitre 4, p.57), les maîtres d'ouvrage sont conscients que les parties du chantier situées dans les zones d'anciennes carrières sont vulnérables à ce risque. Plusieurs solutions constructives sont d'ores et déjà envisagées et ont fait l'objet d'échanges avec l'IGC lors d'une rencontre qui a eu lieu le 12 mars 2018. Celle-ci a permis de leur faire une présentation du projet, d'obtenir leurs préconisations sur les risques le long du tracé et d'estimer le coût de comblement des carrières existantes.

Le projet a donc bien intégré les recommandations transmises ainsi que l'estimation de chiffrage de l'IGC pour les carrières identifiées sur le projet.

Dans le cadre des études de détails, des reconnaissances complémentaires seront réalisées afin

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

de vérifier la géométrie exacte de la carrière et la portance précise des remblais. Elles détermineront la profondeur des fonctions nécessaires au projet.

**Observations diverses**

Dans le cadre de la compensation écologique au titre des impacts du site de maintenance et de remisage, deux sites potentiels ont été identifiés, dont l'un est situé à Rueil-Malmaison. Les maîtres d'ouvrage prennent note de l'intérêt exprimé par la Ville de Rueil-Malmaison.

**Mise en conformité des PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison**

---

**Nanterre**

A quelle échéance le PLU sera mis en conformité ?

Le PLU sera mis en compatibilité une fois le projet déclaré d'utilité publique. C'est en effet la déclaration d'utilité publique qui emportera mise en compatibilité du PLU.

**Rueil-Malmaison**

A quelle échéance le PLU sera mis en conformité ?

Le PLU sera mis en compatibilité une fois le projet déclaré d'utilité publique. C'est en effet la déclaration d'utilité publique qui emportera mise en compatibilité du PLU.

## Sur les risques environnementaux

### Orages et carrières souterraines

La commission a noté qu'en cas d'orages violents, le secteur du T1 situé sur la commune de Rueil-Malmaison (quartier des Coteaux et Plaine-gare de Rueil-Malmaison), peut être impacté. La mesure de suivi indiquée page 299 de l'étude d'impact (volume 5 – chapitre 4) apparaît insuffisante : les bulletins d'alerte météorologique en temps réel permettront-ils d'anticiper cet événement ?

Les risques de mouvements de terrain liés à la présence d'anciennes carrières (noté page 299 de l'étude d'impact) ne font pas l'objet de mesure spécifique de suivi. L'avis de l'Inspection Générale des Carrières (IGC) serait souhaitable afin de définir le niveau d'aléa.

Le risque d'effondrement lié aux anciennes carrières souterraines est répertorié par l'IGC au titre de risque de mouvement de terrain. Aujourd'hui, le périmètre des zones de risques carrières a été établi par les services compétents de l'Etat et vaut plan de Prévention du Risque en l'absence de Plan de Prévention de Risque Naturel. L'avis des services compétents de l'Etat tout comme celui de l'IGC sera à prendre en compte dans les secteurs mentionnés ci-dessus.

La commission d'enquête estime que le niveau d'impact résiduel ne peut être tenu pour « faible » dans les deux cas cités. La synthèse des mesures prévues par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les impacts (partie 4 du chapitre 4 du volume 5) devrait prendre en compte l'avis de spécialistes ; ce qui n'est apparemment pas le cas.

### Remontée de la nappe phréatique

La ville de Rueil-Malmaison fait mention de ce risque dans la délibération de son conseil municipal du 1<sup>er</sup> juillet 2019. Là encore, le risque est considéré comme « faible » dans l'étude d'impact. La mise en place de piézomètres doit être mieux définie : qui gèrera le suivi et prendra la décision de rabattre la nappe (comment ? vers où ?)

### Réponse des M.O :

#### Orages :

Le projet a été conçu afin de réduire au mieux les conséquences liées aux orages violents : en phase de conception, le réseau d'assainissement est dimensionné en tenant compte de ce risque. Les modalités d'entretien du réseau d'assainissement sont également définies en tenant compte de ce risque. En phase travaux et exploitation, les risques d'orages sont identifiés dans le cadre des bulletins météorologiques. Ces bulletins permettent de définir le niveau d'alerte suffisamment en amont pour prendre les mesures adéquates : arrêt du trafic, mise en protection des équipements (installations électriques, mobilier...), mise en protection du chantier (démontage/retrait des engins, du matériel et des substances pouvant présenter des risques), information des voyageurs et collectivités, etc.

#### Gestion des eaux :

A l'avancement des études détaillées de maîtrise d'œuvre, la gestion des eaux fera l'objet d'une déclaration ou d'une autorisation de l'Etat, selon la nomenclature en vigueur, dans le cadre de la « loi sur l'eau ». Dans ces dossiers, l'intégralité des aspects liés à la gestion des eaux de ruissellement y sera traitée. Le projet compensera son imperméabilisation dans les règles définies dans le SAGE. Cette imperméabilisation reste faible au regard des surfaces déjà imperméabilisées (le tramway se substituant majoritairement à de la voirie routière préexistante), c'est en ce sens que le risque est faible, le projet n'apportant aucun risque supplémentaire dans ce domaine. La création d'une plateforme tramway partiellement végétalisée et la mise en œuvre du dispositif

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

d'assainissement lié au tramway et au réaménagement des voiries contribuera même à améliorer la situation existante du point de vue de la gestion des eaux.

**Carrières :**

Comme évoqué dans l'étude d'impact (pièce G, chapitre 4, p.57), les maîtres d'ouvrage sont conscients que les parties du chantier situées dans les zones d'anciennes carrières sont vulnérables à ce risque. Plusieurs solutions constructives sont d'ores et déjà envisagées et ont fait l'objet d'échanges avec l'IGC lors d'une rencontre qui a eu lieu le 12 mars 2018. Celle-ci a permis de leur faire une présentation du projet, d'obtenir leurs préconisations sur les risques le long du tracé et d'estimer le coût de comblement des carrières existantes.

Le projet a donc bien intégré les recommandations transmises ainsi que l'estimation de chiffrage de l'IGC pour les carrières identifiées sur le projet.

Si l'impact résiduel est considéré comme faible, c'est parce que le projet intègre les mesures nécessaires pour réduire ce risque. Un suivi spécifique de cet enjeu sera mené dans les étapes ultérieures.

**Remontée de la nappe phréatique :**

Les terrassements prévus de l'ordre du mètre ne nécessitent pas à ce stade de rabattement de nappe ni durant la phase des travaux, ni après la livraison de l'équipement. Les structures de chaussée et de plateforme seront déterminées par des études normalisées de géotechnique (G2) et prévoiront les remontées de nappe le cas échéant.

La gestion des eaux fera l'objet d'une déclaration ou d'une autorisation de l'Etat, selon la nomenclature en vigueur, dans le cadre de la « loi sur l'eau ».

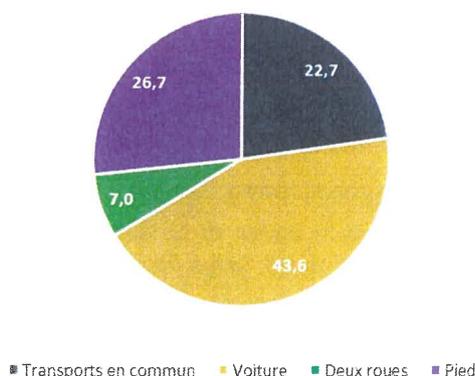
**Erreurs matérielles dans le dossier**

Volume 4, page 325 : l'addition du « camembert » donne 101%.....

Pièce H, page 11 « financement : 52% Département HdS et 58% région IdF » (total 110%)

**Réponse des M.O :**

Volume 4, page 325 : le volume total donne 101% compte tenu des arrondis. Les chiffres plus précis à retenir sont les suivants :



Pièce H, page 11 : il s'agit effectivement d'une erreur matérielle. Conformément aux principes de financement affichés dans les autres pièces du dossier, le financement des études se répartit comme suit : 52% Département et 48% Région Ile-de-France.

**Refus, en l'état actuel des négociations, des occupants (SERVAL et Immobilière Lafitte) de la procédure d'expropriation pour le SMR**

C'est un élément important du projet qui fait l'objet d'un traitement approprié dans le mémoire en réponse à la MRAe. La commission d'enquête relève que la MRAe fait mention de « friches » qui seraient détruites pour l'implantation du SMR

Si les négociations amiables n'aboutissent pas (ce qui semble très probable), la procédure d'expropriation avec un juge pourrait se révéler longue. Ce délai peut-il compromettre le projet ?

Dans votre mémoire en réponse à la MRAe, vous expliquez que seul deux sites SMR peuvent convenir. Celui du quartier des Closeaux à Rueil-Malmaison n'a pas été retenu car situé dans une zone résidentielle peu compatible avec des activités industrielles et dans le périmètre de protection du domaine national de la Malmaison et de la Petite Malmaison.

Le tableau de la page 52 résume bien les avantages et inconvénients des deux sites étudiés.

Quid en cas de blocage des négociations avec les occupants actuels – voir thème T7 ?

**Réponse des M.O :**

Ile-de-France Mobilités souhaite privilégier la voie amiable pour l'acquisition des terrains nécessaires au futur site de maintenance et de remisage. La tenue de l'enquête publique et la perspective de la déclaration d'utilité publique constitue une étape importante permettant de relancer les échanges avec les propriétaires concernés.

Si l'absence d'accord amiable ne compromet pas le projet, elle n'en constitue pas moins un risque pour le respect du planning de l'opération, les procédures d'expropriation pouvant parfois s'avérer longues. L'organisation par les maîtres d'ouvrage d'une enquête parcellaire conjointe à l'enquête d'utilité publique est toutefois de nature à réduire le délai.

Le calendrier prévisionnel prévoit un démarrage des travaux d'infrastructure en 2024, ce qui permet de disposer, le cas échéant, d'un délai convenable pour mener les procédures d'expropriation jusqu'à leur terme.

**Expropriations nécessaires à la réalisation du projet (complément au thème T7)**

**Avenue du Maréchal Joffre à Nanterre**

- Appartements de M. Saunier Mathieu et de M<sup>me</sup> Saulnier Dorothée au 27 – lot 221

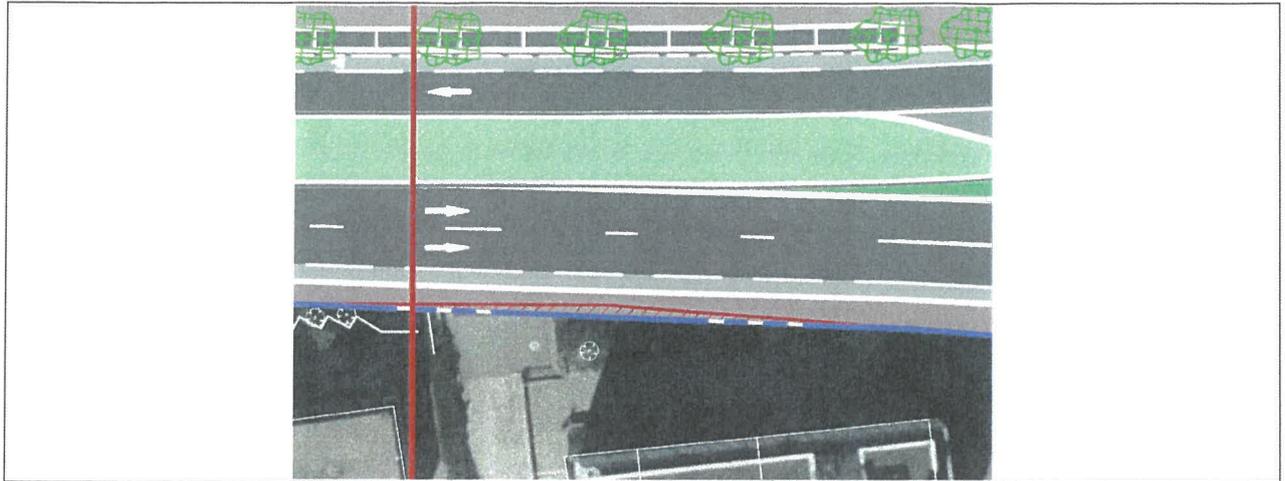
La commission d'enquête ne comprend pas la demande d'emprise en forme d'excroissance sur le Bld du maréchal Joffre sur les lots 217 à 221.

Le lot 221 correspond à l'immeuble du 27 Bld du maréchal Joffre : la clôture et le portail (automatique) sont neufs. Quelle est la justification de la demande ?

**Réponse des M.O :**

Sur cette partie du boulevard du maréchal Joffre, la voirie s'élargit afin d'organiser la circulation automobile à l'approche du carrefour de la place de la Boule. Les parcelles ne sont pas alignées et pour créer un trottoir homogène de 2.5 m de large, le recul d'alignement est demandé. Sans ce recul, il restera environ 1,4 m pour le trottoir ce qui ne suffira pas pour le rendre accessible, puisque du mobilier urbain (potelets, barrières, éclairage public...) viendra le réduire. En outre, la sortie véhicule est orientée dans le sens contraire à la circulation, il faudra donc créer un accès large afin de faire tourner les véhicules. Cette largeur entrainera des risques de stationnement sauvage qui pourrait perturber la sécurité de l'insertion des véhicules dans le boulevard. Afin de limiter les coûts, les maîtres d'ouvrage procéderont au déplacement de la clôture et du portail en les réutilisant si cela est possible. Dans le cas contraire un nouveau portail sera posé aux frais du projet.

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1  
de Colombes à Rueil-Malmaison



Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

- Appartement de M. Demeer au 27 – lot 221

Même remarque que ci-dessus puisque même adresse.

**Réponse des M.O :**

Même si les reculs semblent être minimes, ils participent à la rectitude de l'alignement des parcelles. L'objectif de ce « lissage » est de constituer un front sans redans sur le boulevard. Ces aspérités sont en effet sources de nuisances pour la population riveraine car elles favorisent les dépôts sauvages ou servent d'urinoir. La justification est similaire à celle de la parcelle précédente.

**Avenue Joliot Curie à Nanterre**

- Immeuble en cours de construction au 34 – lot 192 (rue des Venets)

La commission d'enquête a reçu M<sup>me</sup> Baron lors de la dernière permanence. La largeur de l'emprise demandée réduira de 30% son jardin. Lorsqu'elle a acheté (en 2016), elle nous a dit que le promoteur (MDH) n'avait pas eu connaissance du projet du tram T1 si non il pouvait déplacer l'immeuble d'1 m ; c'est une perte de jouissance importante, l'appartement doit être livré en décembre 2019 et le promoteur se pose la question de savoir à quel endroit il va positionner la clôture. Cette interrogation doit être levée dans les plus brefs délais.

La commission s'interroge sur le tracé de la demande d'alignement devant la parcelle CI126a ; l'emprise demandé par les M.O devrait pouvoir être limitée à l'emprise prévue sur la parcelle CI125 (lot 187)? La largeur d'emprise semble avoir été dessinée sans connaissance précise des lieux.

A la suite de la visite des lieux le 26 octobre effectuée par deux membres de la commission d'enquête, celle-ci constate que le promoteur ne pouvait pas reculer l'immeuble puisqu'il est mitoyen à un pavillon. Même si l'impact semble « faible », la commission d'enquête estime qu'il y a eu un manque d'information donnée au promoteur lors de la délivrance du permis de construire. Il en résulte que M<sup>me</sup> Baron a acheté sur plan un bien qui ne correspondra pas à ses souhaits.

**Réponse des M.O :**

Bien que la commercialisation des logements soit récente, le permis de construire de ce programme immobilier date du mois d'août 2013. Des fouilles archéologiques auraient retardé le chantier. Ce programme s'est aligné sur un ancien espace réservé, afin que soit respecté l'élargissement au profit du Département pour l'opération de voirie n°11 au PLU de l'époque (voir thème 7). Concernant la clôture, le recul ne sera acté que lorsque l'ordonnance d'expropriation sera prononcée. Avant cette date, une demande d'acquisition à l'amiable doit être engagée avec le propriétaire si la parcelle est privée ou avec le syndicat des copropriétaires si la parcelle est une partie commune.

La concertation préalable qui a eu lieu en 2016 et les documents relatifs au projet ont été largement diffusés. Il est étonnant qu'au cours des différentes étapes de ce projet avec les institutions locales (ville, Département) un promoteur de l'envergure de MDH promotion n'ait pas été alerté de l'arrivée du tramway T1 à la place de la Boule.

- Immeuble au 32 rue des Venets donnant sur Av. Joliot Curie – lot 182

Par l'intermédiaire de leurs avocats (cabinet Griffiths Duteil qui a envoyé un courrier RE118 le 17 octobre 2019), la SCI du 32 rue des Venets s'inquiète de la surface d'emprise demandée (100 m<sup>2</sup>), soit environ 4,40 m de profondeur par rapport à l'avenue Joliot Curie.

Pourquoi une telle largeur ?

**Réponse des M.O :**

Sur cette partie de l'avenue Joliot Curie, la voirie s'élargit afin d'organiser la circulation automobile à l'approche du carrefour de la place de la Boule. Un alignement continu a été recherché au nord,

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

avec des trottoirs adaptés à une gestion des flux piétons confortables et sécuritaires, au vu des flux attendus avec la création de la future gare métro 15 (9 500 personnes en entrée / sortie), dont la part modale de la marche à pied représente plus de 50%. Ces trottoirs accueilleront donc des flux piétons largement supérieurs à ce qu'ils sont actuellement entre la gare et les équipements publics (hôtel de Ville, Lycée, équipements sportifs...). Il est à noter que des arbres ne seront pas plantés afin de limiter les emprises à acquérir sur ce trottoir alors qu'ils font partie intégrante de la structure architecturale de l'avenue Joliot Curie. Le trottoir Sud est lui planté, ce qui réduit sa surface disponible aux piétons.

Au passage du tramway, le sous-sol est également réaménagé en profondeur, et le trottoir nord accueille de nombreux réseaux lourds à déplacer ou à croiser telle qu'une canalisation d'eau potable de 1200 mm et un collecteur d'égout sur ce secteur. Les espaces libres sur le trottoir sont donc également nécessaires pour positionner les réseaux déviés à la suite de l'insertion de la plateforme du tramway et de la gare du Métro 15.



### **Avenue de la République à Nanterre**

- Pavillon de M. Gatersi au 337 – lot 44

La commission d'enquête estime que l'emprise de 2 m<sup>2</sup> ne se justifie pas. Elle nécessite, d'après le propriétaire, le déplacement du poteau supportant le portail d'entrée. Une adaptation du trottoir dans ce secteur est très certainement envisageable.

L'emprise nécessite « juste » la démolition du poteau support du portillon ; c'est inexplicable.

#### **Réponse des M.O :**

Comme indiqué précédemment, même si les reculs semblent être minimes, ils participent à la rectitude de l'alignement des parcelles. L'objectif de ce « lissage » est de constituer un front sans redans sur le boulevard. Ces aspérités sont sources de nuisances pour la population riveraine car elles favorisent les dépôts sauvages ou servent d'urinoir. En l'espèce, l'élargissement provient du positionnement du passage piéton de la rue des Chênes. Le projet a déjà fait l'objet d'une adaptation en insérant un plateau à partir de cette propriété et en supprimant l'itinéraire cyclable et en supprimant le refuge piéton en traversée de plateforme. Elle participe à l'objectif du projet de recourir au moins de démolition de bâtiment possible en sauvegardant la propriété voisine. Dans le projet, le trottoir fait 2,5m et sans cette emprise il ne mesurera que 1,9m environ. Or, une largeur de 2,5m est requise sur cette zone afin d'assurer une sécurité maximale des flux de piétons. Dans ce cas d'espèce, le bâti est sauvegardé et seuls la clôture et un portillon d'accès piéton sont décalés.



▪ Pavillon de M. Cristofari au 347 bis – lot 37

Le tracé impacte très fortement sa propriété en rendant inaccessible la cuve à fuel (enterrée), en supprimant le perron d'accès, en interdisant l'accès à sa cave et en condamnant le parking privatif situé à l'intérieur de la propriété.

Les solutions évoquées lors de la réunion du 7 octobre ne paraissent pas plausibles à la commission d'enquête.

Il semble nécessaire à la commission d'enquête que le M.O concerné prenne contact au plus tôt avec M. Cristofari pour négocier. Cette personne, tant par son attitude et ses propos (lors des permanences et par écrit) apparaît comme une personne ouverte au dialogue tout en privilégiant la solution qui conduirait à une modification du tracé du tramway.

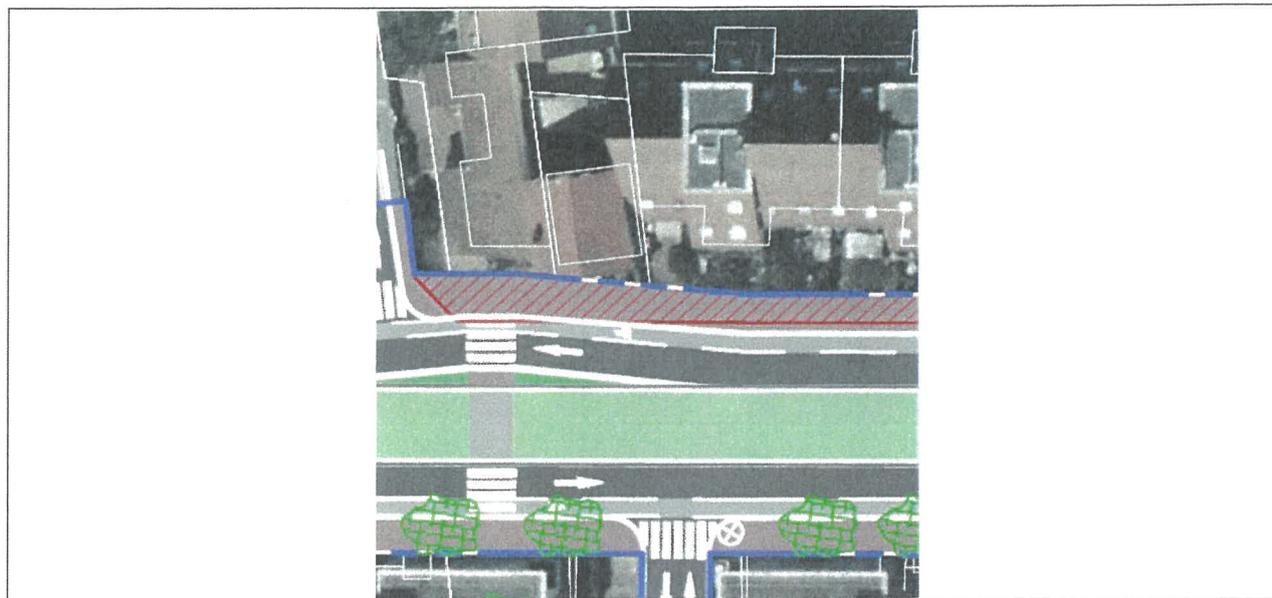
Votre position ?

A la suite de la visite des lieux le 26 octobre effectuée par deux membres de la commission d'enquête, celle-ci s'interroge sur l'utilité de cette emprise. Pourquoi cette forme d'élargissement au droit des lots 35 à 44 ? La justification de cet élargissement n'est pas démontrée dans le dossier d'enquête.

**Réponse des M.O :**

Au droit de la propriété, la voirie se décale au nord vers le front bâti pour insérer le passage piéton de la rue des Chênes. Au vu du décalage de la rue des Chênes et du débouché des accès des immeubles au sud de l'avenue, le passage piéton ne peut être déplacé. La largeur du trottoir de 3,80 s'explique par la nécessité d'écouler des flux piétons et de leur permettre une attente en toute sécurité avant de traverser. Ici, le projet a déjà fait l'objet d'une adaptation, faute de place et pour ne pas détruire du bâti, l'îlot refuge de traversée piétonne au sud n'est pas mis en place, ce qui ne permet pas une traversée en deux temps. Le projet viendra aussi perturber les habitudes, actuellement les cheminements piétons sur ce trottoir se font le long d'un stationnement qui permet des déplacements en toute sécurité. Dans le projet, ce stationnement est supprimé, un trottoir large et sécurisé est proposé.

Toutes les solutions techniques envisageables pour permettre la restitution des fonctionnalités existantes, et en premier lieu l'accès au pavillon de M. Cristofari, seront recherchées en lien avec le propriétaire. Les maîtres d'ouvrage confirment rechercher une acquisition amiable avec le propriétaire. Si aucune solution technique viable n'est trouvée de façon satisfaisante, le propriétaire pourrait demander la réquisition totale de sa parcelle.



▪ Résidence au 367 – lot 29

La commission a noté, lors des explications qui lui ont été données par M<sup>mes</sup> Leguen et Gauthier, que le préjudice porterait sur la remise en état de la clôture, du portail automatique et des lignes téléphoniques.

Ces personnes se disant favorables au projet, représentent le syndic ; elles souhaitent connaître les conditions d'indemnisation et qui prendra en charge les travaux.

**Réponse des M.O :**

Les maîtres d'ouvrage prendront en charge le recul de clôture ainsi que les frais de déplacement des réseaux qui seraient nécessaires. Cette reconstitution se fera à l'identique en privilégiant le réemploi des matériaux. En cas de vétusté trop prononcée, des matériaux neufs approchants seront installés en conformité avec le PLU de la zone. En ce qui concerne les améliorations de fonctionnalités (ajouts d'éléments de sécurité, motorisation de portails...), ces travaux ne seront pas pris en charge par le Département.

▪ Pavillon de M<sup>me</sup> Safi / Adjadj au 379 – lot 22

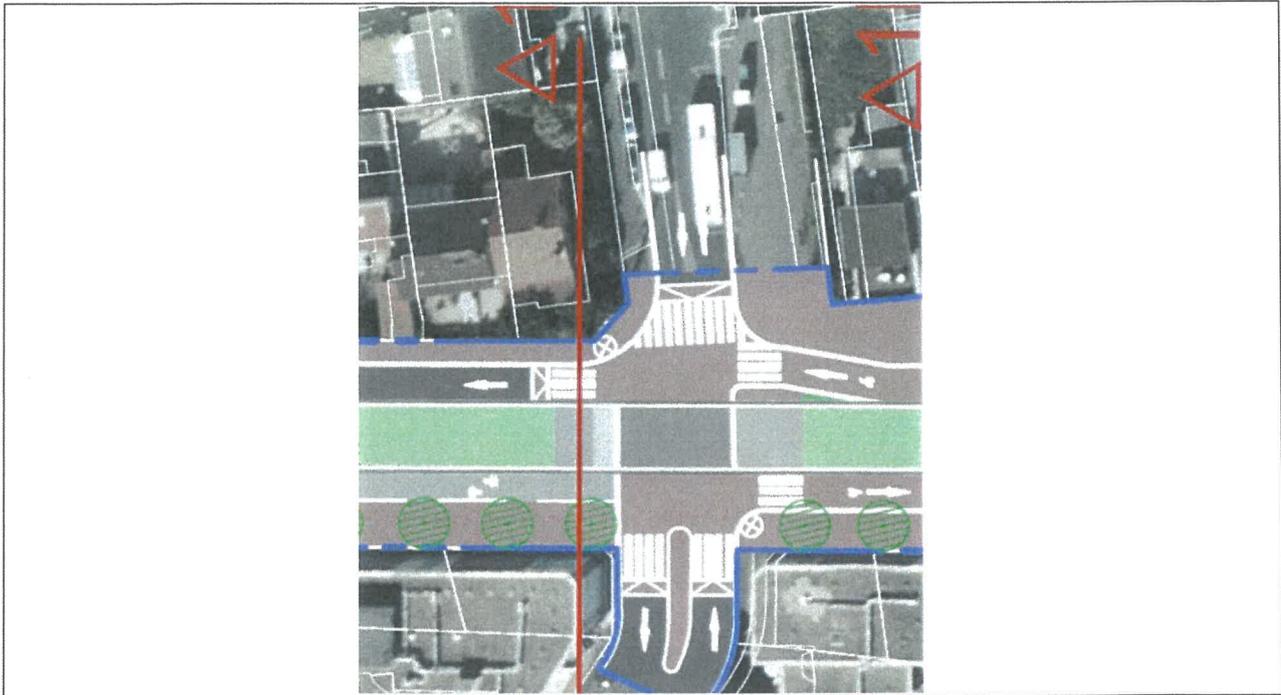
La commission a noté, lors des explications qui lui ont été données lors de la réunion du 7 octobre 2019, que le M.O prendrait contact avec M<sup>me</sup> Safi / Adjadj pour étudier avec elle toutes les solutions.

M<sup>me</sup> Safi / Adjadj se disant par ailleurs favorable au projet.

Pouvez-vous nous confirmer cela ? Une solution amiable doit pouvoir être trouvée.

**Réponse des M.O :**

Les maîtres d'ouvrage confirment rechercher des solutions techniques favorables aux propriétaires concernés. Afin d'analyser les solutions techniques, il est nécessaire dans un premier temps de réaliser un levé topographique de l'intérieur de la parcelle. Nous avons missionné un géomètre afin de réaliser ces prestations, certains propriétaires nous ont accordé une autorisation afin d'effectuer un relevé. A ce jour, les relevés de la parcelle ne sont pas disponibles. De plus, le nivellement de la voirie sera défini avec précision au stade de l'avant-projet. Or sans ces données précises, aucune solution précise ne peut être recherchée. Une proposition d'acquisition amiable sera faite aux propriétaires avec la reconstitution des fonctionnalités perdues comme pour l'ensemble des riverains du tracé et particulièrement ceux de l'avenue de la République.



▪ Copropriété des immeubles situés au 357-355-357 – lot 31

La commission a pris note des explications qui lui ont été données lors de la réunion du 7 octobre 2019, que les emprises (jardins privés) des 3 propriétaires situés en rdc étaient nécessaires au projet car le tracé ne peut être modifié. Toute modification du tracé conduirait à des diminutions de largeur de trottoir à cet endroit.

La commission d'enquête est sensible aux arguments développés par les propriétaires dont elle a reçu des courriers (M. Ali Aziyane, Mme Aurélie Saunois & M. Medhi Diab) ou qu'elle a rencontrés au cours des permanences (MM. Grégoire Ripaud et Marc Vignau qui s'exprimaient au nom du conseil syndical et nous a remis plusieurs documents développant les arguments exprimés ci-dessous).

La commission d'enquête tient à faire remarquer aux M.O que les compensations financières ne seront probablement pas à la hauteur des désagréments subis et du préjudice moral.

La demande d'emprise porte sur une largeur de 2,50 m sur les jardins ; l'impact est très fort. Cette emprise nécessitera le déplacement des points de livraison d'électricité et de gaz (quid de la fibre optique et de l'eau ?).

Les raccordements des eaux usées (pluviales et eaux usées) ont-ils été étudiés ? La pente est-elle compatible avec un bon écoulement vers les réseaux ?

La venelle (publique) située à proximité ne permettra plus le stationnement des camions de livraison ou de déménagement. Est-il possible de conserver sur le lot 33 (emprise de 23 m<sup>2</sup>) une longueur permettant le stationnement de ce type de véhicule ?

L'abattage des arbres, côté nord des immeubles, aura un impact fort car il supprimera les « îlots de fraîcheur ».

Il apparaît à la commission d'enquête qu'il y a eu un « loupé » lors des procédures administratives de délivrance du permis de construire (en déc. 2013) et la révision du PLU en déc. 2015) ; il lui paraît injuste que les copropriétaires de la résidence « Les Passages Républiques » subissent un préjudice moral et financier.

La coupe 1E du dossier d'enquête (qui est la plus proche de la résidence) montre que le trottoir à cet endroit aura une largeur d'environ 4,00 m. La commission d'enquête estime :

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

- qu'il est possible de réduire la largeur du trottoir devant la résidence sans pour autant modifier la circulation des vélos, véhicules et tramway.
- qu'un trottoir de 1,50 m de large permet le passage des poussettes d'enfant et les fauteuils roulant des personnes à mobilité réduite. Surtout sur une courte distance (environ 40 m).
- cette solution sera moins coûteuse pour les M.O
- qu'il faut privilégier une solution évitant le préjudice moral important qu'apporteraient les expropriations envisagées. L'indemnisation financière est une chose, tout en sachant que la dépréciation des appartements situés en rdc est difficile à évaluer.

La commission s'interroge sur le bien fondé de ces expropriations. Elle attend des contre propositions justifiées et argumentées de la part des M.O.

Elle prend note également de la demande des copropriétaires d'aménager le passage public vers la rue de Sartrouville pour permettre le stationnement des camions de déménagement (longueur) perpendiculairement à l'avenue de la République. Comme c'est le cas aujourd'hui.

En particulier, à la suite de la visite des lieux le 26 octobre effectuée par deux membres de la commission d'enquête, celle-ci s'interroge comment est envisagé le rattrapage de pente avec le trottoir. Pourquoi la largeur de l'emprise prévue à cet endroit n'est-il pas le même que celui situé entre les lots 44 et 58 (jusqu'à la rue de Sartrouville) ? La justification de cet élargissement entre les lots 22 et 42 n'est pas démontrée dans le dossier d'enquête.

**Réponse des M.O :**

Concernant le permis de construire, après recherches il semble que les services du Département n'aient pas été sollicités lors de l'instruction.

Sans emprise sur cette propriété, il restera effectivement environ 1,5 m pour le trottoir, y compris la largeur de bordure. L'objectif de largeur de passage de 1,4 m libre de tout obstacle afin de rendre ce trottoir accessible sera dès lors impossible à tenir, car du mobilier de défense contre le stationnement sauvage est nécessaire au vu de la pression sur la zone. Au-delà du souhait des maîtres d'ouvrages de proposer un aménagement accessible, les services de l'Etat pourraient ne pas accepter une dérogation aux obligations d'accessibilité en imposant une reprise de l'aménagement.

La compensation de 0,5 m minimum se ferait alors au détriment des largeurs de voies circulables ou du déport de la plateforme vers le sud. Le déport de plateforme aurait cependant des conséquences sur la grandeur des arbres qui sont prévus d'être plantés à 4 m des façades au sud. En effet, le rapprochement de la façade ne permettrait pas de planter des arbres de grande hauteur. Sans déport de la plateforme, c'est la bande cyclable qui serait remplacée par un plateau en zone 30, ce qui est la solution la plus probable car un déport de plateforme engendre, des courbes donc de l'inconfort pour les voyageurs, un risque de bruit et une consommation d'espace du fait des rayons de courbures induits.

Le trottoir sert aussi à replacer des réseaux qui n'ont plus leur place sous la plateforme.

L'ensemble des réseaux sera dévié sur l'avenue de la République et les raccordements individuels seront modifiés pour s'adapter aux nouvelles voies. Pour les réseaux où les interventions sont nombreuses, une localisation sous le trottoir est primordiale. En effet, les techniciens y accèdent par des chambres de passages, qui pour des raisons d'exploitation de la circulation, ne peuvent se trouver sur la chaussée. Sur cette portion du trottoir, un fuseau pour replacer des réseaux de télécommunication et un autre pour le réseau de collecte des eaux pluviales sont prévus. Or, une largeur de 1,5 m ne permettrait pas de les placer. Concernant le questionnement sur le réseau d'assainissement, l'égout se trouve à une profondeur de près de 10 m, ce qui n'engendrerait pas de risque d'engorgement lors de la reprise du branchement.

Les maîtres d'ouvrage sont conscients des désagréments rencontrés par les populations riveraines lorsque des acquisitions foncières sont réalisées. L'arrivée du tramway constitue cependant l'occasion de réaménager en profondeur les voiries traversées, et de concevoir l'avenue pour les décennies à venir dans un secteur en mutation. L'alignement des façades et le partage des usages de la voirie est un socle primordial aux usages futurs. En se privant de trottoirs confortables, on entrave le développement de la marche à pied.

▪ Pavillon de M<sup>me</sup> Houria Bekai au 367 – lot 29

La commission d'enquête a reçu M<sup>me</sup> Bekai lors de la dernière permanence. La largeur de l'emprise demandée réduira considérablement son jardin où elle a pour projet d'installer des jeux pour ses petits enfants ; c'est une perte de jouissance importante qui ne peut être comblée par un achat de terrain.

La commission s'interroge sur le tracé de la demande d'alignement devant la parcelle N375a ; pourquoi cette forme non rectiligne ? La largeur d'emprise n'est pas conforme avec la largeur de l'avenue qui est conservée devant les parcelles situées juste avant le carrefour avec la rue de Sartrouville. Pourquoi ?

D'une manière générale, toutes les expropriations situées du côté des numéros impairs de l'avenue de la République interpellent la commission d'enquête.

▪ Le syndicat des copropriétaires « les Castors » a adressé un courrier via le registre électronique (RE117-3) le 18 octobre.

Le syndicat s'étonne d'être mis devant le fait accompli car il n'a pas été informé en amont (consultation préalable) afin de pouvoir en discuter.

La commission d'enquête souhaite savoir si ce syndicat a été informé des ateliers organisés dans le cadre de la concertation préalable.

A la suite de la visite des lieux le 26 octobre effectuée par deux membres de la commission d'enquête, celle-ci s'interroge sur le bien fondé de la suppression de la haie qui représente un fort préjudice pour les propriétaires. Les arbres ne pourraient-ils pas subsister sur le trottoir ?

Réponse des M.O :

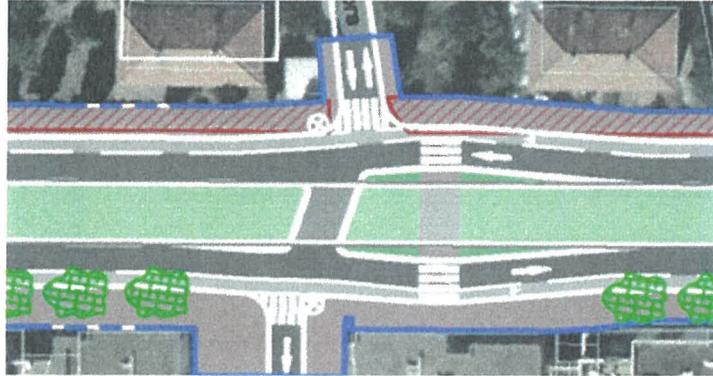
Le projet a recherché un équilibre entre les besoins de l'espace public (tramway, voiries, pistes cyclables, trottoirs confortables et sécuritaires), de la nature en ville et des acquisitions foncières. Le dimensionnement de l'aménagement dans le petit Nanterre et les acquisitions foncières associées sont le fruit de ce travail d'optimisation.

L'emprise nécessaire sur ce tronçon de 23 m environ est supérieure au premier tronçon de l'avenue de la République qui, lui, n'accueille qu'une voirie à sens unique afin d'épargner les emprises bâties. Au droit de la parcelle N375, la variation d'emprise est liée à la création d'une traversée de plateforme et d'une traversée piétonne. L'îlot refuge de la traversée piétonne, qui garantit la sécurité des piétons qui traversent, nécessite un élargissement d'emprise à cet endroit, où les dimensions du trottoir sont essentielles pour garantir un écoulement fluide et sécuritaire des piétons.

Les documents de la concertation préalable, ont été diffusés largement dans le quartier du Petit Nanterre et une réunion publique dédiée au secteur a eu lieu en 2016.

Lors de la concertation continue, un atelier-visite dédié au quartier du Petit Nanterre s'est tenu le 26 mai 2018. L'ensemble des acteurs clefs du quartier (associations, bailleurs sociaux, hôpital, commerces, etc.) et les membres du collectif d'animation du Conseil de Quartier en ont été informés pour y participer. Les habitants ont eux aussi été informés par le biais d'une mailing-list ainsi que par voie d'affichage et de boîitage.

La conservation des arbres existants et leur intégration dans l'espace public semble complexe au vu du système racinaire très développé et des contraintes altimétriques du trottoir sur les collets ainsi que leur compatibilité avec les réseaux prévus sur les trottoirs. Toutefois, dans la reconstitution des fonctionnalités, la plantation d'une haie pourra être prévue.



▪ Immeuble au 377 bis – lot 24

La commission d'enquête a reçu un courrier (RE102) de l'avocat de M. et M<sup>me</sup> Mabrouki, propriétaires de l'immeuble. Les documents qui leur ont été adressés ne leur permettent pas d'apprécier l'impact de l'emprise (27 m<sup>2</sup>). Cet immeuble étant loué à un commerçant, ce dernier pourra-t-il continuer d'exercer son activité ? Si ce n'est pas le cas, les propriétaires perdront une source de revenus importante. Ils demandent donc, dans cette hypothèse, une modification du tracé du parcours du tram T1.

**Réponse des M.O :**

L'acquisition foncière sur le lot 24 n'a pas d'impact sur le bâti, mais elle touche l'auvent du commerce existant qui est utilisé comme espace de stockage et de vente par le commerce. S'il s'avérait que cette réduction d'emprise commerciale avait un impact sur l'activité commerciale telle qu'elle se déroule actuellement, une indemnité spécifique de perte d'exploitation pourrait alors être prise en compte, le cas échéant, par le juge de l'expropriation.



▪ Hôpital Fourestier situé au 403 (M<sup>me</sup> Gambar et M. Jimenez)

La commission a noté les explications qui lui ont été données lors de la permanence du 10 octobre, que les emprises demandées rendraient la circulation des camions impossible sur la voie de circulation intérieure de l'hôpital. La justification de la superficie demandée n'est pas établie.

L'hôpital a un plan de reconstruction qui démarrera en 2021. Ce projet est connu des autorités administratives et n'apparaît pas sur les plans du dossier d'enquête.

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

De même qu'il existe un projet de nouvelle voie (Simone Weil) vers la parcelle 11. Ce projet ne figure pas sur les plans.

Enfin, les personnes rencontrées souhaiteraient s'entretenir avec les maîtres d'ouvrage afin d'étudier avec eux les obligations qui sont une exigence de sécurité (circulation des véhicules à l'intérieur de l'enceinte de l'hôpital, bâtiments d'accueil des SDF, coordination des différents chantiers, etc...).

A la suite de la visite des lieux le 26 octobre effectuée par deux membres de la commission d'enquête, celle-ci s'interroge sur le bien fondé de la forme de l'emprise demandée au coin de la rue des Côtes d'Auty.

**Réponse des M.O :**

Concernant le projet de requalification de l'Hôpital Max Fourestier, le projet prend en compte les données disponibles au moment des études, notamment la création d'une voie nouvelle dans la parcelle et la création d'une traversée de plateforme pour y accéder à la demande de la ville de Nanterre.

Comme indiqué plus haut, les représentants de l'Hôpital ont été rencontrés le 31 mai 2017 pour définir l'aménagement au droit de leur établissement.

Bien évidemment, si le projet de l'Hôpital venait à évoluer, les maîtres d'ouvrage s'y adapteraient.



Pour tenir compte des contraintes du projet de l'Hôpital et proposer un aménagement compatible avec les projets envisagés, une rencontre a eu lieu le 31 mai 2017 avec Mme Odile Reynier et M. John Place de l'Hôpital Max Fourestier. Afin de permettre la desserte intérieure de l'hôpital, la voie de circulation interne est conservée. Le levé topographique de cette voie a servi de base à la limite de l'acquisition portée à l'enquête parcellaire afin de permettre la giration des camions. De plus, l'emprise préfigure l'amorce de la voie nouvelle demandée par la ville de Colombes et permet de replanter des arbres.

- A la suite de la visite des lieux le 26 octobre effectuée par deux membres de la commission d'enquête, celle-ci s'interroge sur la suppression du parking du petit centre commercial rue des Ormes. De même que l'immeuble situé à l'angle de la rue de Metz a une entrée avec pente. Quid de cette pente après alignement ?

**Réponse des M.O :**

L'aménagement du projet de tramway tient compte des projets de la ville de Nanterre de transformation du parking du centre commercial en place urbaine, avec création de stationnement longitudinal le long de la rue des aubépines reconfigurée.

L'immeuble situé à l'angle de la rue de Metz (commune de Colombes) sera traité en continuité avec les aménagements du tramway T1 à Colombes qui prévoit la suppression des jardinières pour améliorer la dimension des trottoirs et fluidifier la circulation piétonne. Les accès seront maintenus, et feront l'objet d'échanges avec le propriétaire concerné.

▪ **Square Sadi Carnot (37 rue Sadi Carnot – lot 183)**

L'alignement demandé conduit à envisager la suppression du jardin et fera que le trottoir sera au ras de l'escalier d'accès de la maison (constatation faite lors de la visite des lieux le 26 octobre).

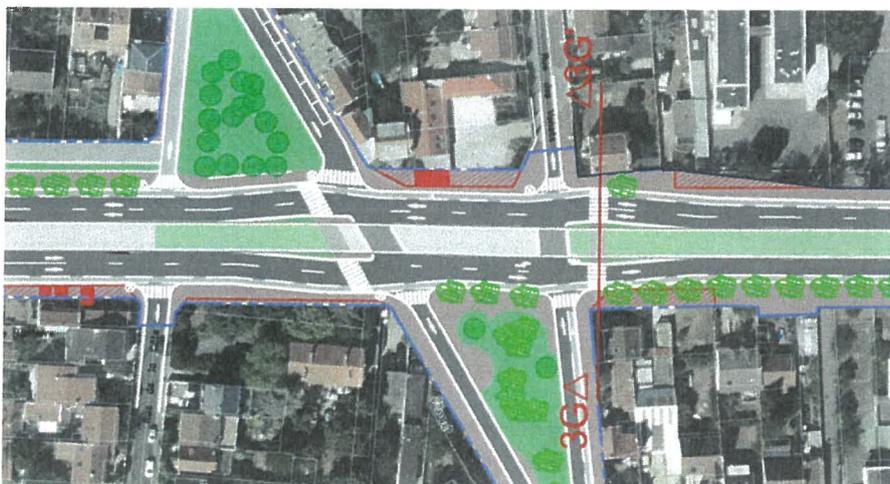
Est-il possible de réduire l'emprise pour conserver le jardin privatif ?

Que devient le square Sadi Carnot ?

**Réponse des M.O :**

Sur cette partie de l'avenue Joliot Curie, la voirie s'élargit afin d'organiser la circulation automobile à l'approche du carrefour de la place de la Boule. Un alignement continu a été recherché au nord, avec des trottoirs adaptés à une gestion des flux piétons confortables et sécuritaires, au vu des flux attendus avec la création de la future gare du Grand Paris.

Au passage du tramway le sous-sol est également réaménagé en profondeur, et le trottoir nord doit accueillir de nombreux réseaux à déplacer sur ce secteur.



L'impact sur le lot 183 est le même que sur la parcelle adjacente (lot 182 – parcelle CJ155). Le jardin privatif ne pourra pas être maintenu dans ses dimensions actuelles.

Dans le cadre du projet, l'emprise du square Sadi Carnot sera légèrement agrandie. Les arbres seront conservés mais le square pourra être indisponible pour raison de sécurité pendant la durée des travaux.

▪ **Lots 195 à 199 et 200 avenue Joliot Curie**

Pourquoi cet élargissement à cet endroit qui conduit à la suppression d'une rangée d'arbres ?

Le pavillon (lot 200) devra vraisemblablement être démolie. Cette information n'apparaît pas clairement dans le dossier d'enquête parcellaire.

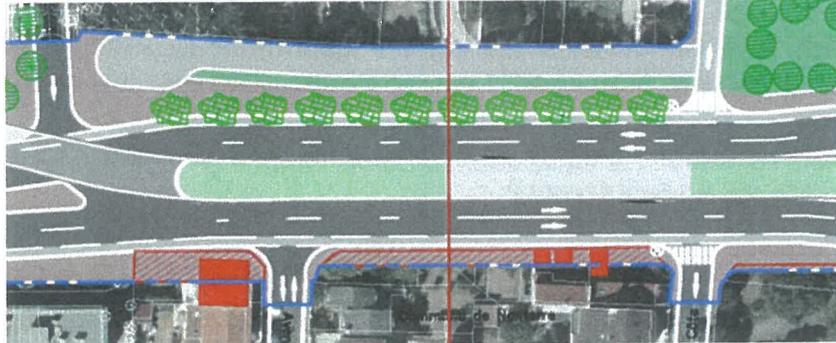
**Réponse des M.O :**

Sur cette partie de l'avenue Joliot Curie, la voirie s'élargit afin d'organiser la circulation automobile à l'approche du carrefour de la place de la Boule.

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

La rue du Bas et son talus ont été réduits pour créer au nord un trottoir adapté à la gestion des flux piétons confortables et sécuritaires, au vu des flux attendus avec la création de la future gare du métro 15.

Au sud les acquisitions foncières permettent la création d'un trottoir de 3,5 m. Les acquisitions n'impactent pas le bâtiment principal des lots 195 à 199, mais des garages et appentis.



L'information sur la nature des parcelles à acquérir est précisée sur l'état parcellaire et non dans les plans parcellaires. Ce pavillon sera sûrement démoli intégralement si l'expropriation va à son terme.

#### **Avenue Paul Doumer à Rueil-Malmaison**

- Résidence composée de deux immeubles au 124 – lot 235

La commission a pris note des explications qui lui ont été données lors de la réunion du 7 octobre 2019, à savoir que la dalle située au-dessus des parkings souterrains serait réservée à une circulation piétonne.

Pouvez-vous nous confirmer que l'emprise de 152 m<sup>2</sup> sera utilisée pour une circulation piétonne paysagée ?

#### **Réponse des M.O :**

Le projet prévoit que la dalle située au-dessus des parkings souterrains sera utilisée pour la circulation piétonne comme c'est le cas actuellement.

- Résidence au 140 – lot 238

La commission d'enquête a pris note de l'interrogation du conseil syndical (M. Sabatini). L'alignement empiète d'une vingtaine de centimètres sur la propriété ; ce qui nécessitera la démolition du muret qui mesure 85 m. Le conseil syndical demande si l'emprise est justifiée et, si c'est le cas, qui prendra en charge les travaux.

La commission d'enquête s'interroge sur l'utilité de cette emprise. Les parcelles situées de part et d'autre du lot 238 ne faisant pas l'objet d'emprise à exproprier. Peut être au coin de la rue (nom ?) située entre AH3a et AH541 pour faciliter la circulation ?

#### **Réponse des M.O :**

L'acquisition du lot 238 correspond uniquement à de la régularisation foncière, la copropriété étant actuellement propriétaire d'une partie du trottoir devant la résidence.

Le muret existant ne sera pas touché par les travaux.

#### **Avenue Napoléon Bonaparte à Rueil-Malmaison**

- Propriété au 274 – lots 249 et 250

La propriété est louée par AGRES France au loueur automobile LEASEPLAN France.

AGRES France demande des précisions quant aux modifications qui seront apportées à l'entrée et craint que l'emprise (largeur 2,43 m) réduise d'une manière importante les espaces de stationnement privés utilisés par LEASEPLAN, ainsi que la voie de circulation

Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

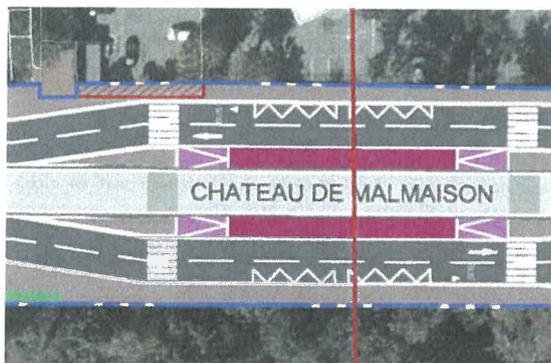
interne parallèle à l'avenue Napoléon Bonaparte.

La commission d'enquête comprend que cette emprise permet l'alignement avec les parcelles situées de part et d'autres du 274 avenue Napoléon Bonaparte.

#### Réponse des M.O :

L'acquisition sur la parcelle BP5 (lot 249) correspond également à une régularisation foncière, il s'agit d'une partie du trottoir actuel.

L'acquisition sur la parcelle BP6 (lot 250), située dans l'alignement de la parcelle contiguë, est nécessaire pour disposer d'un trottoir suffisant au droit de l'angle de la station de Château de la Malmaison.



#### Petit Nanterre

##### ▪ Site du SMR

La commission a pris note des explications qui lui ont été données lors de la réunion du 7 octobre 2019, que beaucoup d'incertitudes existaient et que des questions se posaient quant à savoir si le SMR pourra être réalisé

Pouvez-vous nous confirmer la faisabilité du projet ? Ainsi que les compensations demandées par la MRAe.

La commission d'enquête demande aux maîtres d'ouvrage de répondre aux questions posées par la SCI Serval.

Le cabinet Drouot Avocats, qui représente la SCI Serval, demande à ce que les parcelles cadastrées K79 et K174 fassent partie de l'emprise expropriée. La SCI Serval n'ayant pas vocation à rester propriétaire de terrains qui ne desserviront plus sa propriété une fois l'expropriation réalisée. Quelle réponse comptez-vous leur apporter ?

La SCI Serval souhaite savoir pourquoi seulement deux sites ont été étudiés pour l'implantation du SMR alors que d'autres emplacements pouvaient être envisagés.

Le cabinet d'avocat ACCESS, conseil des deux SCI du 267 avenue de la République et du 38 rue Charles Laffitte, toutes deux domiciliées à Neuilly, fait des observations suivantes – RE091 (la commission a résumé ci-après un courrier de 9 pages).

- Pourquoi la définition du projet n'a-t-elle pas donné lieu à l'étude de plusieurs scénarii pour l'implantation du site SMR ? La MRAe a relevé que : « l'étude des variantes d'implantation du SMR n'est pas présentée dans le dossier alors que l'aménagement du site retenu entraîne un impact sur les milieux naturels nécessitant le dépôt d'une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées ».
- Les recherches du site d'accueil du SMR ont été extrêmement sommaires.
- La friche, située sur le parc de loisir, est à ce jour identifiée au PLU de Nanterre comme un espace vert protégé qui constitue un habitat pour des espèces animales et végétales protégées (identifiées dans l'étude d'impact pages 107 et suivantes). L'enjeu écologique est noté comme

## Enquête publique unique n° E19000053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

« moyen » dans le dossier d'enquête.

- L'opération envisagée sur le terrain prévu pour le SMR ne constitue pas une opération de compensation mais une opération de substitution.
- Le terrain se trouve en partie en zone inondable ; ce qui impose une surélévation du site de maintenance et remisage.
- Le coût des expropriations (acquisitions foncières) est estimé à 41 M€. la direction nationale d'interventions domaniales, dans son avis, précise « (...) à ce stade de la procédure, les biens n'ont pas fait l'objet d'une visite approfondie (...), les indemnités accessoire éventuellement dues au titre des activités affectées par l'opération (frais de déménagement, troubles commercial) ne sont pas estimées. Les biens sont estimés libres d'occupation. ». Le budget alloué pour les acquisitions est largement sous-évalué.
- L'indemnité d'expropriation devra couvrir la totalité du préjudice subi par les deux SCI du fait de la perte de leur locataire.
- Du fait de l'acquisition des parcelles appartenant aux deux SCI en question, ce sont au moins une centaine d'emplois directs et indirects supprimés sur la ville de Nanterre puisque la société Coliposte (installée sur les parcelles voisines) est également concernée.
- Il ne ressort pas du dossier qu'une étude ait été menée pour connaître l'impact sur le fonctionnement de l'usine électrique de Nanterre.
- L'installation du SMR sur le site des anciennes papeteries présente de nombreux avantages. Cet emplacement avait été envisagé dans le passé pour permettre l'accueil des rames de tramway du T1.
- Une autre solution aurait été d'étudier l'extension du SMR construit à Colombes pour les rames du T2 (bâtiment de 5 000 m<sup>2</sup> sur un terrain de 1,7 ha)
- En conclusion, le choix d'implantation du SMR tel que prévu génère une atteinte excessive à la propriété privée. Ce qui aurait pu être évité en optant pour des choix plus rationnels. En conséquence les SCI du 267 avenue de la République et du 38 rue Charles Laffitte (toutes deux à Neuilly) estiment nécessaire que la maîtrise d'ouvrage étudie la possibilité d'implanter le SMR à un autre endroit que celui actuellement envisagé.

ECOCAMPUS SEINE, propriétaire du site des anciennes Papeteries de la Seine, ne fait aucun commentaire mais soulève la question du calendrier des travaux pour l'aménagement de l'accès au futur SMR et interroge la maîtrise d'ouvrage au sujet de l'impact qu'aura ce chantier sur la circulation (RE100).

Voir l'avis émis par la ville de Nanterre le 18 octobre 2019.

### Réponse des M.O :

Les réponses à l'ensemble des observations relatives au site de maintenance et de remisage sont développées dans le thème 8 du présent mémoire.

## Divers

### Nom des stations et distance inter stations

Très peu d'observations sur ce point. Néanmoins la commission d'enquête a noté qu'une personne souhaite une modification du nom de certaines stations. Les habitants de la résidence Jeanne d'Arc (Nanterre) s'étonnent que la distance entre les deux stations les plus proches de leur résidence soit plus longue de 90 m que la moyenne.

### Réponse des M.O :

La dénomination des stations telle que figurant dans le dossier d'enquête publique n'est pas définitive et pourrait évoluer d'ici la mise en service du prolongement. Des propositions seront établies dans le cadre des études ultérieures, et concertées avec chaque collectivité concernée. La localisation des stations tient compte à la fois des besoins de desserte du territoire (densités de

population, équipements, etc.) et des contraintes techniques d'insertion. En effet, une station nécessite de disposer de largeurs suffisantes pour l'implantation des quais. Une ligne de tramway comporte généralement des interstations de l'ordre de 500m, mais cette distance est susceptible d'évoluer pour tenir compte des spécificités des quartiers traversés.

A titre d'exemple, la station Max Fourestier est située au plus proche du centre d'accueil et de soins hospitaliers (CASH). La station suivante (Petit Nanterre) est localisée à proximité du Pont de Rouen à l'entrée du quartier, notamment pour permettre l'insertion de la station sans procéder à des acquisitions foncières bâties.

### Synthèse des observations du public reçues en permanence et dans les registres papier

Thèmes	COLOMBES		NANTERRE		RUEIL-MALMAISON		Total	%
	Permanences	Registres	Permanences	Registres	Permanences	Registres		
T1	1	1	5	3	18	11	39	34%
T2	-	-	2	-	5	1	8	7%
T3	1	1	3	1	3	2	11	10%
T4	-	-	-	-	1	3	4	3%
T5	-	-	-	-	3		3	3%
T6	1	1	1	1	1	2	7	6%
T7	-	2	15	3	12	3	35	30%
T8	2	1	1	-	1	-	5	4%
T9	-	-	-	-	-	-	-	-
T10	1	1	-	-	1	-	3	3%
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>45</b>	<b>22</b>	<b>115</b>	<b>100%</b>

*Tableau n°1 : nombre d'observations reçues  
1 observation pouvant être référencée à plusieurs thèmes*

### Synthèse des avis du public reçus

Avis clairement exprimés	Total	% du total	Registre électronique et registres papier	Permanences		
				COLOMBES	NANTERRE	RUEIL-MALMAISON
Avis favorables	14	11%	12	0	2	0
Avis négatifs	47	39%	39	0	3	5
Avis avec réserves et/ou propositions	27	22%	47	1	2	24
Avis sur les voies pour cyclistes	34	28%	26	0	5	3

*Tableau n°2 : avis exprimés  
A noter que les associations de cyclistes n'ont pas donné d'avis sur la globalité du projet de tram*

6.10 Avis de la MRAe daté du 28/06/2019



**Avis en date du 28 juin 2019  
 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
 sur le projet de prolongement du tramway T1  
 entre Nanterre et Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine)  
 et la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique des plans locaux  
 d'urbanisme de Nanterre et de Rueil-Malmaison**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet de prolongement de la ligne de tramway T1 entre Nanterre et Rueil-Malmaison (92), dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP). La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nanterre et de Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine) est nécessaire. Les maîtres d'ouvrage (Ile-de-France Mobilités et Département des Hauts-de-Seine) du projet ont procédé de mener une évaluation environnementale commune sur le projet et ces mises en compatibilité. Le présent avis porte donc également sur ces mises en compatibilité.

Long de 7,5 km entre les stations « Petit Colombes » située à la limite entre Colombes et Nanterre et « Château de Malmaison » situés à Rueil-Malmaison, le projet comprend la réhabilitation de 15 stations, la construction d'un site de maintenance et de remisage, le réaménagement des voies et la réalisation de travaux de génie civil. Le projet est prévu en 2027 et phase 2 « Nanterre, Malrieu – Château de Malmaison avec une mise en service à l'horizon 2030) en lien avec la création de la gare de « Nanterre – La Boule » sur la future ligne 15 du Grand Paris Express.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent le paysage, le cadre de vie et les milieux naturels, les déplacements, les nuisances sonores et vibratoires et la qualité de l'air.

- Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :
- compléter l'étude d'impact d'une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, et d'une indication des principales raisons du choix effectué, en égard aux incidences sur l'environnement et la santé humaine, conformément à l'article R1225-II du code de l'environnement ;
  - d'approfondir la démarche d'évaluation et de réduction des impacts sur le patrimoine arbré, notamment en complétant l'inventaire des arbres remarquables et le programme d'abandonné ;
  - de préciser les mesures de compensation adéquates ;
  - d'établir des arbres couverts de proposer des mesures de compensation adéquates ;
  - de mieux justifier l'implantation du site de maintenance et de remisage sur une niche et de préciser les mesures de compensation à prendre ;
  - de caractériser les impacts indirects du projet sur le bruit pour les routes du secteur, liés au report de trafic.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-dessus.

Avis disponible sur le site internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France et sur le site de la MRAe Île-de-France

Document MRAe n° 2019-122 sur le site de la MRAe Île-de-France, 11, rue de la République, 92000 Nanterre (France) - Page 1 sur 12

**Préambule**

Vu la décision du Conseil d'État n°407559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale ;

Vu le décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, 17 avril et 28 juin 2019 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision du 12 juillet 2018 de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, abrogeant la décision du 2 mars 2017 sur le même objet ;

Vu la délégation de compétence donnée le 20 juin 2019 par la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour les dossiers dont l'avis doit être émis avant la prochaine réunion de la MRAe, le 4 juillet 2019, délégation qui concerne le projet de prolongement du tramway T1 entre Nanterre et Rueil-Malmaison (92) ;

La consultation des membres de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a été faite par Judith Rouch-Duval le 26 juin 2019, et le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues ;

En application de l'article 20 du règlement (intérieur) du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégué a été précédemment avisé qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis ;

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Judith Rouch-Duval, la MRAe rend l'avis qui suit

Avis de la MRAe Île-de-France n° 2019-122 sur le site de la MRAe Île-de-France, 11, rue de la République, 92000 Nanterre (France) - Page 2 sur 12

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	4
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet et de la mise en compatibilité des PLU.....	6
2.1 Contexte et description du projet.....	6
2.2 Présentation de la mise en compatibilité des PLU.....	12
2.2.1 Nanterre.....	12
2.2.2 Rueil-Malmaison.....	12
3 L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux.....	13
3.1 Paysage, cadre de vie et milieux naturels.....	13
3.2 Déplacements.....	14
3.3 Nuisances sonores et vibratoires.....	15
3.4 Qualité de l'air.....	15
4 L'analyse des impacts environnementaux.....	16
4.1 Justification du projet retenu.....	16
4.2 Les impacts du projet et les mesures « éviter, réduire, compenser » proposées (par le pétitionnaire).....	19
4.2.1 Impacts du projet en phase de chantier.....	19
4.2.2 Impacts du projet sur le paysage, le cadre de vie et les milieux naturels.....	20
4.2.3 Impacts du projet sur les déplacements.....	21
4.2.4 Impacts du projet sur les nuisances sonores et vibratoires.....	22
4.2.5 Impacts du projet sur la qualité de l'air.....	23
4.2.6 Impacts cumulés.....	23
4.3 Les impacts de la mise en compatibilité des PLU.....	23
5 L'analyse de résumé non technique.....	24
6 Information, consultation et participation du public.....	24

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2010/62/UE du 13 décembre 2010, modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communal sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'Etat n° 400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet de prolongement du tramway T1 entre Nanterre et Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine) est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique P<sup>1</sup>).

Pour sa réalisation, la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Nanterre et de Rueil-Malmaison est nécessaire.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et pour les plans et les programmes, à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique et de la mise en compatibilité des PLU de Nanterre et de Rueil-Malmaison. Il porte sur l'étude d'impact jointe au dossier, qui comprend un chapitre dédié à l'évaluation environnementale des PLU.

La réalisation du projet nécessite la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique des plans locaux d'urbanisme (PLU) caractéristiques de Nanterre et de Rueil-Malmaison. Les matières d'urbanisme visées doivent être traitées dans une évaluation environnementale volontaire, comme de ces procédures et de saisir la MRAe dans le cadre d'une procédure commune d'évaluation environ-

1. En application de l'article R 122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements nautiques et autres énoncés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à l'évaluation environnementale des PLU. En outre, les travaux, ouvrages ou aménagements énoncés dans le tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement sont soumis à l'évaluation environnementale des PLU. En outre, les travaux, ouvrages ou aménagements énoncés dans le tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement sont soumis à l'évaluation environnementale des PLU. En outre, les travaux, ouvrages ou aménagements énoncés dans le tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement sont soumis à l'évaluation environnementale des PLU. En outre, les travaux, ouvrages ou aménagements énoncés dans le tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement sont soumis à l'évaluation environnementale des PLU.
2. Sans mention contraire, les numéros de pages figurent dans le corps de présent avis (numéros 1 à 16) de l'étude d'impact (chapitre I à chapitre VI) et dans le tableau des incidences de l'évaluation environnementale des PLU (chapitre VII). Etat initial (chapitre I), Contexte et description du projet (chapitre II), Présentation de la mise en compatibilité des PLU (chapitre III), Impacts et mesures (chapitre IV), Informations complémentaires (chapitre V), Evaluation environnementale des PLU (chapitre VI), Infrastructures de transport (chapitre VII), Evaluation des incidences Natura 2000 (chapitre VIII), Description des méthodes (chapitre IX) et Annexes (chapitre X).

Document communiqué en vertu de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 (droit de accès à l'information). Page 1 sur 7

Document communiqué en vertu de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 (droit de accès à l'information). Page 1 sur 7



**Tram** 1 – Nanterre > Rueil-Malmaison DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le projet s'inscrit dans l'objectif de réaliser une liaison tramway en rocade autour de Paris, figurant au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) approuvé en 2014. Le projet sera connecté au RER A et à la ligne L du Transilien à la gare « Nanterre-Université », ainsi qu'à la future gare « Nanterre – La Boule » de la ligne 15 du Grand Paris Express (cf. illustration 2). L'interconnexion avec la ligne 15 à la station « Nanterre – La Boule » affecte le calendrier du projet. En effet, la plateforme et la station du tram seront situées au-dessus de la future gare souterraine du métro. Sur ce secteur, les chantiers des deux opérations doivent donc être réalisés de manière coordonnée (Chapitre II, p. 8). Suite à l'évolution du calendrier de la ligne 15, dont la mise en service est désormais annoncée à l'horizon 2030, les travaux du tramway sont prévus en deux temps :

- Phase 1 entre « Petit Colombes » et « Nanterre Mairie » : travaux entre 2022 et 2026 pour une mise en service à l'horizon 2027. Indépendamment de la ligne 15
- Phase 2 entre « Nanterre Mairie » et « Château de Malmaison » : cette phase sera réalisée de manière coordonnée avec les travaux du Métro 15. Les travaux sont prévus entre 2025 et 2029 avec une mise en service à l'horizon 2030.

L'étude d'impact précise qu'à ce stade, ce calendrier reste prévisionnel.



Illustration 2. Traces du prolongement du tramway T1 entre Petit Colombes et Château de Malmaison (source : étude d'impact, chapitre II - Description du projet, p. 6)

Les caractéristiques du projet sont les suivantes (Chapitre II, p. 5)

Longueur	7,5 km
Nombre de stations	15
Distance moyenne entre les stations	500 m
Fréquentation attendue	64 000 voyageurs par jour
Fréquence	En heure de pointe : 1 rame toutes les 4 minutes En heure creuse : 1 rame toutes les 6 à 15 minutes
Amplitude horaire	Du dimanche au jeudi : 05h30 – 00h30 Vendredi, samedi et veille de jour férié : 05h30 – 01h30
Vitesse commerciale	17,2 km/h en moyenne aux heures de pointe
Temps de parcours	Environ 14 minutes entre « Petit Colombes » et « Nanterre Malmaison » Environ 26 minutes entre « Petit Colombes » et « Château de Malmaison »

Les véhicules qui circuleront sur la ligne Tram 1 seront des tramways de type 1er d'une longueur de 33,5 m pour 2,4 m de largeur (soit une capacité d'environ 200 personnes par véhicule). Le parc de matériel roulant circulant actuellement sur la ligne Tram 1 sera renouvelé à l'horizon de la mise en service du projet.

L'étude d'impact propose un découpage du projet en quatre secteurs homogènes, complétés d'un cinquième secteur à Rueil-Malmaison situé en aval de la station « Château de Malmaison » et intégré au regard des impacts sur le réaménagement de la RD 913.

À partir de la limite communale de Colombes, le tramway circule dans le quartier du Petit Nanterre (secteur 1) en position axiale (cf. illustration 3) au milieu de l'avenue de la République.



Illustration 3. Coupe-type d'une station axiale en section courante (hors station) - source : Chapitre II - Description du projet, p. 15

Site de Nanterre Université, 15 rue de la République, Nanterre, Île-de-France, France  
 92000 Nanterre, France  
 48° 52' 30" N, 2° 19' 30" E

**Tram 1** – Nanterre > Rueil-Malmaison

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

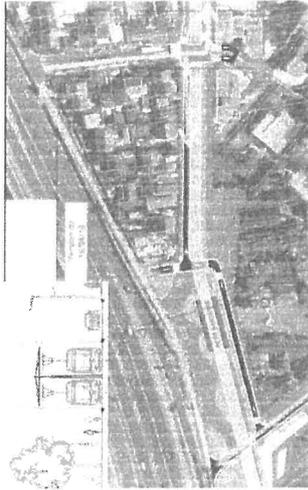


Illustration 4 : Adaptation du plan de circulation au nord du Pont de Rouen et coupe montrant l'insertion latérale du tramway (source : Chapitre II, p. 20)

Le plan de circulation de l'avenue de la République à l'approche du pont de Rouen est revu. Une entrée sur l'autoroute A86 est créée depuis la rue du 11 novembre, tandis que l'avenue de la République est mise en sens unique de l'est vers l'ouest (cf. illustration 4). Le tramway passe ensuite sous le pont de Rouen sous les voies des lignes L et J du Transilien et de la ligne de train Paris-Rouen, et sous la route départementale 914 (cf. illustration 5).



Illustration 5 : Plan du franchissement du pont de Rouen (voies ferrées et RD 914) (source : chapitre II, p. 23 ; aménagements : DRIEE)

Annexe 1 : Plan de circulation au nord du Pont de Rouen (source : Chapitre II, p. 20)

Le tracé se poursuit dans le quartier de Nanterre Université (secteur 2) sur l'avenue de la République (RD 906) le long de l'autoroute A86. L'insertion du tramway est prévue en position latérale et s'accompagne d'un élargissement de 8,30 m dans le cadre de l'opération des Franges de l'Université (Chapitre II, p. 27). Sur cette section, la création d'un site de maintenance et de remisage (SMR) est prévue au nord de l'autoroute A86, rendant nécessaire la réalisation d'un ouvrage de franchissement (cf. illustration 6). Le tracé futur passe ensuite sur la rue Anatole France, et rejoint la gare de Nanterre – Université (RER A, ligne L du Transilien). Le franchissement de ce nouveau tronçon s'opère par l'esplanade Patrice Chéreau construite dans le cadre du projet de reconstruction du pôle multimodal de Nanterre Université, puis par un ouvrage existant sous les voies du RER A. Le tramway emprunte ensuite le boulevard Jacques-Germain Soufflot, qui est implantée la préfecture des Hauts-de-Seine jusqu'au rond-point des Droits de l'Homme.

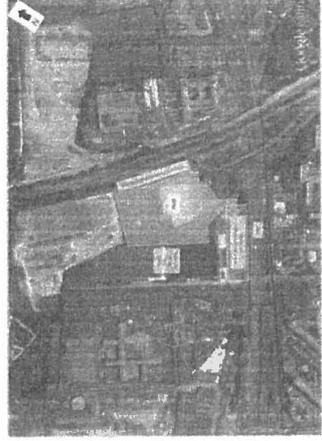


Illustration 6 : Implémentation du SMP et tracé du tramway T1 à des abords l'autoroute (Chapitre II, p. 63)

Le tramway s'implante ensuite en quasi ligne droite sur 3,8 km jusqu'au château de Rueil-Malmaison le long des routes D131 et D913, correspondant à l'avenue Joliot-Curie, à l'avenue du Marché Joffre, à l'avenue Paul Doumer et à l'avenue Napoléon Bonaparte (secteurs 3 et 4). Sur ce tracé, le franchissement de la place de la Boule à Nanterre, centralisé majeure à l'échelle métropolitaine (Chapitre II, p. 35), carrefour rotatif à 7 branches et futur lieu d'implantation d'une gare de la ligne 15 du Grand Paris Express (cf. illustration 6) implique un réaménagement majeur des espaces publics.

Annexe 2 : Plan de circulation de la place de la Boule à Nanterre (source : Chapitre II, p. 35)

10

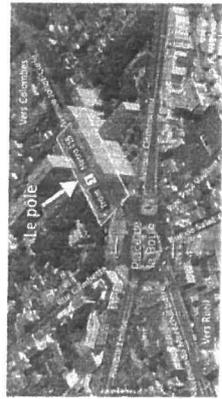


Illustration 7. Tram 1 et gare de la ligne 15 du Grand Paris Express place de la Esplanade à Nanterre (source : chapitre II, p. 39)

Les RD 131 et 913 sont deux toitures structurants du secteur classés routes à grande circulation et linéaires de convois exceptionnels. Elles sont bordées par les grands immeubles communaux de Nanterre et de Rueil-Malmaison : parc André Malraux, théâtre des Annanidiens, palais des sports, hôtels de ville, lycée Joliot-Curie, théâtre André Malraux, domaine de la Malmaison, etc.

La réalisation du tramway donne également lieu au réaménagement des espaces publics le long du tracé. Un itinéraire cyclable continu est créé le long du tramway. Certains secteurs font l'objet d'un réaménagement plus global en faveur des piétons et des vélos, notamment au niveau du franchissement du pont de Rouen ou de la place de la Boule à Nanterre (Chapitre II, p. 4). Le revêtement de la plateforme du tramway sera un revêtement de type végétalisé, ce qui permet notamment de limiter l'imperméabilisation des sols. L'accès d'urgence aux zones de carrefour, les stations, les couloirs et les zones de manœuvre ne pourront être végétalisés compte tenu des contraintes de circulation routière ou d'entretien.

- La phase de travaux comprend (Chapitre II, p. 69 et 73)
- le comblement éventuel d'anciennes carrières souterraines ;
  - l'abatage d'environ 670 arbres ;
  - la réalisation des structures de voies et du génie civil urbain enterré (réseaux, structures de chaussée, etc.) et la plantation des arbres d'alignement sur une voie sur l'autre ;
  - la réalisation du système de transport (pose de l'infrastructure de la plateforme, des rails et câbles électrique, des quais, etc.) ;
  - La réalisation des revêtements de chaussée définitifs et de la signalisation au sol, qui aura lieu de nuit.

Source : MDT, « Lignes de tramway T1 et T2 », 2019, p. 77. Consulté le 10/10/2024 à 10h00. <https://www.mdt.gouv.fr/fr/transport/transport-urbain/transport-urbain-actuel/transport-urbain-actuel-actuel>

## 2.2 Présentation de la mise en compatibilité des PLU

### 2.2.1 Nanterre

Le PLU de Nanterre en vigueur est issu d'une procédure de révision approuvée le 15 décembre 2015. La mise en compatibilité du PLU par décision d'utilité publique du projet porteur sur le prolongement du tramway T1. Le dossier indique que deux autres procédures sont en cours : une modification simplifiée du PLU (dite modification simplifiée n°2), en cours d'approbation ;

- une mise en compatibilité portant sur le secteur des Groues, qui sera approuvée à l'été 2019, sans interface avec la présente mise en compatibilité ;

La MRAP note que la modification simplifiée n°2, qui concerne notamment le secteur de la place de la Boule, est en lien avec le prolongement du tramway.

Les modifications apportées au PLU concernent :

- la suppression de la révision et la création d'amplacements réservés le long du tracé ;
- la modification de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « La Boule et les Grands Aves » afin de permettre la suppression et la plantation d'arbres ;
- la modification de la délimitation des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) dans le règlement ;
- la réduction d'un espace vert protégé au niveau du futur site de maintenance et de remisage ;
- la suppression d'une partie des alignements d'arbres protégés.

### 2.2.2 Rueil-Malmaison

Le PLU de Rueil-Malmaison en vigueur est issu d'une procédure de révision approuvée le 21 octobre 2011 et de modifications successives dont la dernière a été approuvée en décembre 2018. La présente mise en compatibilité du PLU par déclaration d'utilité publique du projet porte sur le prolongement du tramway T1.

Les modifications apportées au PLU concernent :

- la modification de l'article « USPL14-1 Occupation et utilisation du sol interdite » afin de permettre les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif en rez-de-chaussée ;
- la réduction/suppression et la création de plusieurs emplacements réservés le long du tracé (aménagement d'une place publique et réduction de parking publics).

5 Dossier de mise en compatibilité, p. 29  
 6 [https://www.nanterre.fr/IMG/pdf/PLU\\_nanterre\\_2015.pdf](https://www.nanterre.fr/IMG/pdf/PLU_nanterre_2015.pdf)  
 7 A la suite de la mise en compatibilité, une modification ne semble pas avoir encore été approuvée par le conseil municipal de la ville de Nanterre.

Arrêté préfectoral n° 2019-122 relatif à la mise en compatibilité du PLU par déclaration d'utilité publique du projet porteur sur le prolongement du tramway T1 et T2.



Le dossier aborde également la question du stationnement avec une analyse de l'offre et des situations de congestion (Chapitre III, p. 383 et suivantes). Certaines zones présentent des taux de congestion importants (Petit Nanterre, Nanterre Université notamment).

**3.3 Nuisances sonores et vibratoires**

L'étude d'impact présente le classement sonore des infrastructures de transport terrestre dans l'aire d'étude (Chapitre III, p. 420). Ainsi, "autoroute A86 est classée en catégorie 1 (la plus bruyante) tandis que l'autoroute A14 et les routes nationales et départementales sont classées en catégorie 2, 3 ou 4. Le tracé du projet traverse des quartiers présentant une densité allant jusqu'à 25 000 habitants/km<sup>2</sup> (Chapitre III, p. 285).

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée en novembre 2016 sur le tracé du projet (Chapitre III, p. 423). Une modélisation de l'ambiance sonore a été réalisée en période diurne et présentée pour chaque secteur du projet (Chapitre III, p. 436-444). L'étude d'impact considère que l'ambiance sonore est non modérée sur une grande partie du tracé. Les niveaux acoustiques sont supérieurs à 65 dB(A) en journée et à 60 dB(A) de nuit. Certains secteurs présentent une ambiance sonore modérée (niveaux diurnes inférieurs à 65 dB(A) et niveaux nocturnes inférieurs à 60 = dB(A)). Il s'agit selon le dossier de l'avenue de la République (secteur 1), de la rue Anatole France (secteur 3) et du boulevard Jacques Germain Soufflot (secteur 4) à Nanterre.

**La MR Ae recommande de modéliser l'ambiance sonore de la rue du 11 novembre à Nanterre, qui va connaître une évolution importante dans le cadre du projet avec la création d'une entrée sur l'autoroute A86.**

En matière de nuisances vibratoires, un recensement des sites susceptibles d'être affectés par le passage du tramway a été mené (Chapitre III, p. 446). Des mesures de vibrations ont ensuite été réalisées sur les 18 constructions recensées afin de caractériser l'état initial avant la réalisation du tramway. L'étude d'impact indique que les amplitudes de vibration sont en deçà des seuils réglementaires pour les constructions (amplitude maximale égale à 0,150 mm/s pour un seul le plus bas de 3 mm/s). Par ailleurs, 3 sites atterrissent ou approchent le seuil de perception des vibrations par les personnes. La MR Ae considère que, pour une bonne information du public, une carte présentant l'emplacement des 18 sites doit être produite.

**3.4 Qualité de l'air**

Une étude « air et santé » a été réalisée sur le tuseau du projet. Les principaux éléments de diagnostic sont présentés dans l'étude d'impact (Chapitre III, p. 475 et suivantes). La qualité de l'air est caractérisée par les données d'Alparrin complétées par des mesures in situ des teneurs en dioxyde d'azote et benzène. La campagne de mesures a été réalisée en décembre 2016 lors d'un épisode de pollution au dioxyde d'azote et aux particules fines. Le seul réglementaire pour le dioxyde d'azote (D0 microgrammes/m<sup>3</sup>) est dépassé pour l'ensemble des points de mesure. Les teneurs en benzène, toluène, éthylbenzène et xylène (BTEX) sont conformes à la valeur limite (5 microgrammes/m<sup>3</sup>), même si, sur la période de mesures, elles dépassent l'objectif de qualité de 2 microgrammes/m<sup>3</sup>.

Des cartes des concentrations en moyenne annuelle pour le dioxyde d'azote, le benzène et les particules fines, obtenues par modélisation et vérifiées suite aux mesures de terrain, sont présentées. Elles mettent en évidence des concentrations en polluants plus élevées aux abords de l'axe du projet. L'étude d'impact indique que la valeur limite est dépassée pour le dioxyde d'azote sur l'ensemble de la zone d'étude, mais pas pour les particules fines et le benzène. La MR Ae considère à la lecture des Cartes présentées (Chapitre III, p. 482-484) que les valeurs réglementaires pour

les particules fines et le benzène ne sont pas respectées. Il est nécessaire de lever la contradiction entre le contenu de l'étude d'impact et les cartes sur lesquelles elle se fonde l'étude\*.

**4 L'analyse des impacts environnementaux**

**4.1 Justification du projet retenu**

**Histoire**

Initialement envisagé en « préfiguration bus », le projet de Tram T1 entre Nanterre et Rueil-Malmaison est confirmé en mode tramway dans le cadre du Schéma directeur de la Région Île-de-France de 2013. En 2014, le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF), qui identifie le tronçon du Tram 1, Nanterre – Rueil-Malmaison parmi les lignes à réaliser, est adopté. Le dossier d'objectifs et de caractéristiques\*\* a été adopté le 13 juillet 2016.

Le projet de Tram T1 entre Nanterre et Rueil-Malmaison a été soumis au public dans le cadre d'une concertation préalable qui s'est tenue du 7 novembre 2016 au 31 janvier 2017, sous l'égide d'une garante désignée par la commission nationale du débat public (CNDBP)\*\*. Le bilan de la concertation préalable a été adopté en mai 2017.

**Analyse des variantes**

La MR Ae relève que l'étude d'impact ne comporte aucune analyse des variantes au projet (tracé et aménagements connexes). Seule la pièce H – Évaluation socio-économique – du dossier de déclaration d'utilité publique comporte une présentation des variantes examinées. Il ressort de cette pièce que plusieurs variantes en ce qui concerne la délimitation du projet ont été examinées dans les secteurs « Nanterre-Université », « Rueil – Ville / Rueil – Gare » au regard de la faisabilité technique du projet, de ses impacts environnementaux, des dessertes offertes, ou encore de l'intermodalité offerte.

La MR Ae considère que l'analyse comparative des variantes est subordonnée au regard des codis environnementaux du projet retenu (Ex : l'abattage de 600 arbres n'est pas explicitement mentionné). La MR Ae relève également que l'étude des variantes d'implantation du SMR n'est pas présentée dans le dossier, alors que l'aménagement du site retenu entraîne un impact sur les milieux naturels nécessitant le dépôt d'une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

**La MR Ae recommande de compléter l'étude d'impact d'une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, et d'une indication des principales raisons du choix effectué, en regard aux incidences sur l'environnement et la santé humaine, conformément à l'article R122-51 du code de l'environnement.**

9 La légende des ruines de couleur pour le benzène parait en outre encadrée au regard des valeurs seuils, qui sont de 2 et 3 microgrammes par m<sup>3</sup>.

10 Le dossier d'objectifs et de caractéristiques environnementales (DOCEP) est le document de référence d'Île-de-France. Mobilisé (ex-Syndicat des transports d'Île-de-France - STIF), l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité. Son objectif est de présenter les caractéristiques techniques générales et les principaux impacts d'un projet envisagé, pour permettre d'en apprécier les enjeux et les impacts potentiels.

11 <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/donnees-environnementales-du-tramway-t1-a-ile-de-france-nanterre-rueil-malmaison/>

\*Article de loi n° 103 du 28 Juin 2017 (Paris) relatif aux études de faisabilité pour les tramways : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2017/6/28/17-103>

\*\*Page 16, 17 et 24.

- Selon l'étude d'impact, le présent projet a pour objectifs de :
- améliorer le service de transport rapide, fiable et accessible, répondant aux besoins de déplacements des habitants de la région ;
  - mieux desservir et connecter les territoires de Nanterre et Rueil-Malmaison au réseau structurant de transports en commun (Train L, le RER A, le futur Métro 15, Tram 2...);
  - faciliter l'accès aux équipements du secteur ;
  - accompagner le développement d'un territoire au cœur du Grand Paris ;
  - requalifier les espaces publics, notamment en faveur des modes actifs.

**Justification du projet**

La MRAe relève que l'étude d'impact apporte un certain nombre d'informations de nature à montrer que le prolongement du tramway T1 peut avoir des effets favorables en matière de desservement urbain, d'interconnexions des différentes lignes de transport, de requalification urbaine, de report modal.

L'étude indique que le mode tramway a été retenu notamment pour les raisons suivantes :

- il s'inscrit dans la continuité de la ligne Tram 1, qui bénéficiera d'un terminus provisoire à la station « Petit Colombes », en entrée du Petit Nanterre
- la demande de déplacements prévue sur le secteur nécessite un mode de transport capacitatoire. A l'horizon 2030, 7 200 voyageurs sont attendus sur la ligne à l'heure de pointe du matin. La MRAe note que ce niveau de charge est cohérent avec le mode tramway, matériel roulant plus capacitatoire que le bus, d'autant plus que population et emplois vont encore croître les années suivantes (à l'horizon 2040, la croissance de la population à Nanterre est estimée à +10% et celle de Rueil-Malmaison à +5, tandis que l'emploi augmenterait de +7% sur Nanterre)
- le tramway, fonctionnant à l'électricité, est davantage silencieux pour les voyageurs et les riverains qu'une rue majoritairement empruntée par des véhicules à moteur.

Il est par ailleurs indiqué dans l'étude d'impact que le projet s'inscrit en complémentarité avec le projet Grand Paris Express, qui prévoit une nouvelle station à Nanterre La Boule<sup>12</sup>. L'étude pourrait utilement indiquer en quoi l'émergence du projet Grand Paris Express vient contenter l'opportunité du mode tramway.

L'étude d'impact rappelle que le projet de Tram 1 Nanterre - Rueil-Malmaison est identifié sur la carte de destination générale du schéma directeur de la région Ile-de-France comme un « projet de principe de liaison » (Chapitre VI, p. 3, cf. illustration 8).

12. Une annonce matérialisée de février 2019 établit la mise en service du Métro 15 à l'horizon 2030

13. Copier le Programme de calcul des émissions pour Road Transport : à la fois un logiciel et une méthode qui vise à calculer les émissions de polluants atmosphériques spécifiquement dues au transport routier dans le cadre des obligations des Etats-membres qui doivent fournir des informations environnementales harmonisées notamment en matière de transport routier, mais également pour d'autres usages tels que le calcul de l'empreinte écologique, etc.

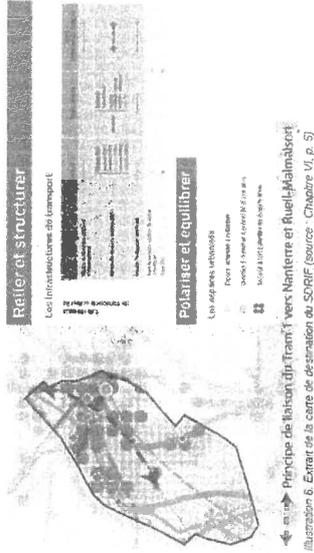


Illustration 6. Extraire de la carte de destination du SDRIF (source : Chapitre VI, p. 3)

Il est par ailleurs indiqué que les orientations du SDRIF sur les volets « logistique urbaine » et « espaces verts et espaces de loisirs » sont respectées. L'étude d'impact doit pour la MRAe les rappeler et indiquer en quoi le projet de Tram 1, les respecte.

La prise en compte par le projet du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) se limite à un examen du site d'implantation du SMR (site) à proximité immédiate du Stade des Jards de Saint-Denis, la destination des terrains de sports de loisirs à l'horizon 2030, les modalités de la mise en œuvre de la stratégie de développement durable de la région Ile-de-France, le rôle du SRCE et les modalités de sa mise en œuvre. Les fonctionnalités réelles ne sauraient être une justification suffisante pour une dégradation supplémentaire.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact comporte les analyses et évaluations spécifiques à conduire pour les infrastructures de transport visées aux 5° 4° du tableau annexé à l'article R. 122 (jointe en pièce G-8 du dossier d'étude d'impact), à savoir notamment :

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur l'urbanisation : si l'étude localise les secteurs potentiels d'urbanisation dans le périmètre d'influence du projet, la MRAe note que ces chantiers sont raisonnablement justifiés et que les conséquences du projet sur l'urbanisation sont maîtrisées ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'opération du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; de cette analyse constituée selon la méthodologie COPERT 4<sup>13</sup>, il ressort une diminution des émissions polluantes de 8 à 12 % en situation avec projet à l'horizon 2030 et 2040. La MRAe note que ces résultats semblent cohérents puisque le projet permet une baisse de la circulation automobile ;

13. Copier le Programme de calcul des émissions pour Road Transport : à la fois un logiciel et une méthode qui vise à calculer les émissions de polluants atmosphériques spécifiquement dues au transport routier dans le cadre des obligations des Etats-membres qui doivent fournir des informations environnementales harmonisées notamment en matière de transport routier, mais également pour d'autres usages tels que le calcul de l'empreinte écologique, etc.

14. Article 6. Méthode de calcul des émissions de CO2 pour les véhicules : voir le chapitre VI, p. 3 et page 157 de l'étude d'impact.

- une description des principales mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mises en œuvre (cf. chapitre 4.2) ;
- une analyse des coûts collectifs des nuisances et des avantages attendus pour la collectivité. Cette analyse reprend les principaux éléments commentés de l'étude socio-économique<sup>14</sup> qui a été par ailleurs réalisée (cf. pièce H du dossier de DUP).

Le maître d'ouvrage a établi l'évaluation socio-économique du projet de Tram 1 selon deux méthodes, dont les résultats sont mis en regard : la « méthode française », dont il est indiqué qu'il s'agit de celle utilisée par l'Ile-de-France Mobilités pour l'évaluation de tous les projets de transports collectifs franciliens présentés en enquête publique, et la méthode de « l'institution transfrontalière de 2014 » qui se réfère à l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport.

L'évaluation économique et sociale du projet est réalisée en comparaison avec une situation de référence, et aux conditions économiques de 2017.

Le dossier décrit les hypothèses retenues pour la modélisation (population, emplois, trafic...) et les valeurs conventionnelles utilisées, dans les deux méthodes retenues, pour réaliser le bilan socio-économique. Le bilan des avantages pour la collectivité est présenté sur la base de différents indicateurs. Les conclusions de l'évaluation socio-économique du projet font apparaître un « taux de rentabilité interne » de 13,0 % en application de la méthode française (soit un bénéfice monétisé s'élevant à 340 M€) et de 5,5 % en application de la méthode transfrontalière (soit un bénéfice de 413 M€).

#### 4.2 Les impacts du projet et les mesures « éviter, réduire, compenser » proposées par le pétitionnaire

##### 4.2.1 Impacts du projet en phase de chantier

L'étude d'impact indique que le projet aura des impacts négatifs en phase de travaux sur la circulation routière, le stationnement, les cheminements piétons, la régularité des bus mais aussi sur le cadre de vie et la santé publique (environnement sonore, vibrations, qualité de l'air). Des reports de circulation sur les voies du secteur sont attendus (Chapitre IV, p. 132). La MRaE note qu'à ce stade des études, l'évaluation des impacts reste assez générale. Des mesures de réduction de ces impacts sont ensuite présentées (phasage des travaux, mise en place de déviations ponctuelles des bus, etc.). Toutefois, ces mesures ne sont pas dédiées à l'écologie des différents secteurs du projet. La MRaE recommande donc d'élaborer des mesures de construction du site de maintenance et de remisage engendrant un trafic d'environ 20 000 poids lourds (Chapitre IV, p. 39).

En l'absence de toute évaluation précise des impacts, la MRaE recommande de préciser si l'évaluation de ces débits par voie fluviale pluri-étape par voie routière est envisageable et peut être retenue.

14. Telle mentionnée au titre du code des transports.  
15. Le taux de rentabilité interne économique et social (TRI), qui est le taux d'actualisation pour lequel la somme actualisée des bénéfices et des coûts annuels du projet serait calculée est égale à zéro.  
16. Cf. Pièce H – Dossier de DUP – p. 28.  
17. La MRaE rappelle que les travaux à proximité des réseaux (notamment des canalisations de transport de gaz) doivent être réalisés en respect de la procédure de DTUDIC définie par le décret modifié N°2011-104 du 20 octobre 2011.

4.2.2 Impacts du projet sur le paysage, le cadre de vie et les milieux naturels

L'étude d'impact annonce un impact positif du projet sur le paysage, compte-tenu notamment de la requalification des espaces publics qui accompagne l'arrivée du tramway. La MRaE note qu'un travail particulier d'insertion paysagère a été mené sur les sections identifiées à enjeux. L'étude d'impact inclut un certain nombre de visuels d'illustration du projet, qui « seront une de mesure en relation avec des photographies de l'état actuel ». L'insertion paysagère du projet dans les structures existantes (notamment, aux abords du pont de Rouen) mériterait en outre d'être approfondie.

Le projet a en revanche un impact négatif majeur sur le patrimoine arboré, puisqu'il entraîne la suppression d'environ 670 arbres en bon état sanitaire (Chapitre IV, p. 109). L'étude d'impact précise les règles ayant conduit ce choix (Chapitre IV, p. 89) : « Pour assurer la pérennité des arbres existants, il est nécessaire :

- De ne pas élaguer ou déplacer la voûte au niveau des alignements ;
- De ne pas réaliser de travaux d'infrastructure (tramway, chaussée, cheminement cyclable) à moins de deux mètres des arbres. »

La MRaE considère que cette règle générale mériterait d'être nuancée selon l'ampleur des travaux à réaliser et les caractéristiques des arbres existants et la valeur patrimoniale des arbres. En effet, ce principe d'égalité appliqué à grande échelle ne permet pas de distinguer les arbres récemment plantés dont le remplacement est moins problématique, des arbres plus anciens et des alignements remarquables. Le long de l'avenue du Maréchal Joffre à Nanterre et sur la partie est de l'avenue Paul Doumer à Rueil, le projet remet ainsi en question la pérennité d'alignements remarquables avec des arbres matures et de grande taille.

La mesure de l'impact du projet est particulièrement difficile au regard des éléments présentés, qui ne font pas apparaître de comparaison possible avec l'existant. Il est en effet possible que des optimisations puissent être envisagées en réintégrant notamment la mise en place de quais centraux, option d'arbres retenue au droit de la station « Bois Piseau » afin de préserver les arbres remarquables en bordure du site inscrit « Ancien domaine de la Malmaison » (Chapitre IV, p. 106). Le principe d'alignement uniforme peut en outre être réinterprété afin de permettre le maintien de sujets remarquables.

La MRaE rappelle l'utilité des arbres matures dans la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. À ce titre, le remplacement d'un arbre mature par une unité plus jeune ne constitue pas une mesure de compensation suffisante pendant la phase, assez longue, de pousse du jeune sujet.

En outre, la MRaE rappelle la protection des alignements d'arbres le long des voies de communication routières par la loi bio-diversité (article L. 350-3 du code de l'environnement). Il appartient aux maîtres d'ouvrages de justifier les dérogations qui peuvent être accordées à ce principe pour des projets de construction en les assortissant de mesures de compensations retenues.

- La MRaE recommande à ce titre :
- de préciser par ses plans les arbres supprimés, ainsi que la mention de leur état phytosanitaire et de leur valeur patrimoniale ;
  - d'établir des plans des alignements d'arbres actuels et au terme du projet en incluant les mêmes codes graphiques afin de permettre des comparaisons ;
  - d'inclure un cahier de photomontages avant / après à une échelle suffisante pour appréhender les évolutions locales du paysage ;
  - d'approfondir la démarche d'évaluation et de réduction des impacts sur le patrimoine arboré, notamment en revalidant la configuration des stations de tramway.

18. Notamment la profondeur des tranchées, le passage de réseaux, etc.

et le principe d'abattement systématique des arbres situés à moins de 2 mètres des infrastructures ;

- s'agissant des arbres coupés, de proposer des mesures de compensation adéquates dans le cadre de la future charte d'entretien de l'arbre urbain.

Le croquet entraîne la destruction de 1,2 hectares de biches pour l'implémentation du site de maintenance et de remise (SMR). Les maîtres d'ouvrage proposent quelques mesures de réduction portant notamment sur l'adaptation de la période de travaux par rapport au cycle de vie des espèces. Un opérateur de compensation a également été mandaté afin d'identifier, à l'échelle locale, un espace d'une superficie suffisante pour restituer la friche (Chapitre IV, p. 83). La MRaE s'interroge toutefois sur la capacité d'identifier des milieux pertinents à l'échelle locale compte tenu de la forte densité urbaine du secteur.

La MRaE recommande :

- de préciser l'impact de l'implémentation du SMR sur cette friche en présentant une analyse des valeurs ;
- d'examiner dans quelle mesure l'impact de l'implémentation du site de maintenance et de remise sur le milieu naturel existant peut faire l'objet de mesures d'atténuation ;
- de préciser les mesures de compensation proposées dans l'étude d'impact (choix du site de compensation, fonctionnalités écologiques recherchées, budget alloué à la compensation, etc.).

#### 4.2.3 Impacts du projet sur les déplacements

L'étude d'impact présente les niveaux de circulation en 2027 (première phase) et en 2030 (mise en service complète). Les résultats pour l'horizon 2030 ne sont en revanche pas inclus dans l'étude d'impact, alors que cet horizon a été étudié (Chapitre X, p. 5). Les hypothèses retenues prennent en compte les différents projets d'infrastructures routières et de transport en commun du secteur. À l'exception de la mise en place de la zone à faible émission métropolitaine (ZFE), les autres hypothèses de circulation sont issues de la population soumise à l'évaluation des impacts et l'ont été reprises à l'étude d'impact. Néanmoins, des cas particuliers ont été identifiés, notamment les différences entre les scénarios avec et sans projet (Chapitre IV, p. 176 et suivantes).

La MRaE observe que les études de carrefour avec projet sont succédées alors que le tramway aura de forts impacts sur les carrefours en modifiant notamment les plans des lieux. Le franchissement du pont de Rouen modifierait ainsi d'être précisé, complété par le passage à niveau du tramway sur les bretelles de la RD 914 et de la création d'une nouvelle entrée sur l'AB6 depuis la rue du 11 novembre (cf. illustration 5).

La MRaE recommande d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur les carrefours structurants de l'axe d'étude et du franchissement du pont de Rouen.

Les résultats, présentés par secteur, montrent que le projet, en réduisant la capacité routière de certaines voies structurantes (notamment sur la RD131 et la RD 913), génère une diminution de trafic, un appauvrissement de la circulation et un report de trafic vers les transports en commun estimé entre 8 % et 10 % (Chapitre IV, p. 182). Les impacts des reports vers les voies du secteur sont jugés limités compte tenu des capacités des voies concernées. Sur l'autoroute A86, le report de trafic pourra induire ponctuellement des diminutions de vitesse sur certains tronçons aux heures de pointe (Chapitre IV, p. 178). Cet impact sur un axe structurant doit pour la MRaE être pris en compte compte tenu de ses incidences sur le trafic, mais aussi sur la pollution atmosphérique.

Le projet prévoit également la création d'itinéraires cyclables sûrs et confortables sur tout le linéaire du projet favorisant les modes actifs.

19 Cf. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965246618300000>

20 Toutes les 4 minutes en heure de pointe

S'agissant du stationnement le long des voies empruntées par le tramway, une division par deux du nombre de places de parking est prévue (Chapitre IV, p. 190). La MRaE note que cette diminution peut entraîner une pression de stationnement accrue dans l'axe d'étude. L'éventualité d'installer un parking relais à proximité du tracé pour favoriser l'intermodalité voiture-tram, abordée dans le rapport de l'étude d'impact, est jugée pertinente. Pour la bonne information du public, la MRaE rappelle que cette étude d'impact ne présente pas les données relatives au maître d'ouvrage, mais de faire présenter dans l'étude d'impact avec les raisons pour lesquelles elle a été écartée.

#### 4.2.4 Impacts du projet sur les nuisances sonores et vibratoires

L'étude d'impact présente des modélisations acoustiques le long du tracé du projet à différents horizons : 2027 (mise en service de la première phase du tramway jusqu'à Nanterre-Mairie), 2030 (mise en service des phases 1 et 2 du projet) et 2040 (10 ans après la mise en service). Les impacts du projet de tramway ont d'abord été étudiés seuls, puis avec les nuisances sonores issues de la voirie. Une répartition des niveaux acoustiques est dans l'ensemble constatée aux différents horizons temporels en situation avec projet par rapport à la situation sans projet, à l'exception de 14 bâtiments le long du tracé pour lesquels des augmentations de plus de 2 dB(A) sont constatées. Ces augmentations sont liées à la présence de bâtiments à proximité des infrastructures routières (Chapitre IV, p. 270). Les laçages des bâtiments concernés feront l'objet de mesures d'isolation acoustique, conformément à la réglementation. Ces bâtiments feront également l'objet de mesures acoustiques in-situ après la mise en service du projet afin de s'assurer du respect des seuils réglementaires (Chapitre IV, p. 271).

Par ailleurs, les impacts acoustiques indirects du projet, liés au report du trafic sur les axes routiers environnants, sont étudiés. Deux cartes montrant les différences de niveau de bruit entre les situations avec et sans projet aux horizons 2027 et 2040 sont présentées (Chapitre IV, p. 276-277). Ces impacts acoustiques sont calculés sur la base des différences de niveaux de trafic entre les situations avec et sans projet. Les cartes indiquent que les impacts indirects du projet sont faibles. S'agit d'une évaluation relative, notamment de l'impact sonore, en l'absence d'une caractérisation de l'ambiance acoustique globale et d'une prise en compte plus fine de paramètres liés à la circulation routière (vitesse du trafic, la nuit, la vitesse des véhicules, congestion, etc.) et à la forme urbaine (hauteur du bâti, largeur des rues, etc.).

La MRaE constate, sur les cartes présentées, que plusieurs axes, dont la rue du 11 novembre à Nanterre, devraient subir des augmentations des niveaux sonores de plus de 2 dB(A). L'étude d'impact conclut sans éléments de justification que « cette augmentation est imperceptible » et que « ces axes routiers n'engendreront pas de niveaux de bruit problématiques » (Chapitre IV, p. 276).

La MRaE recommande de caractériser les impacts indirects du projet sur le bruit liés au report du trafic, notamment sur les autres voies du secteur et d'apporter des éléments de conclusion élargis.

En matière de nuisances vibratoires, l'étude d'impact conclut, après calcul, avec un matériel roulant similaire à celui du tramway T2, à l'absence d'impact vibratoire du projet.

21 La contribution sonore du tramway a été jugée satisfaisante. Les cartes sont présentées en page 206-210 de l'étude d'impact.

22 Il s'agit d'une comparaison entre la situation avant projet et la situation future avec projet, et non d'une comparaison entre l'état actuel et l'état futur.

4.2.5 Impacts du projet sur la qualité de l'air  
Les calculs de concentrations en polluants (dioxyde d'azote, particules fines, benzène) montrent des différences limitées entre les situations avec et sans projet aux horizons 2027, 2030 et 2040. Des dépassements sont ainsi prévus pour le dioxyde d'azote, le benzène et les particules fines inférieures à 2,5 microns. Ces mauvais résultats sont imputés aux niveaux élevés de pollution de fond, qui perdureront (Chapitre IV, p. 289).

4.2.6 Impacts cumulés  
Les projets concrets pris en compte dans l'analyse des effets cumulés sont :  
• le prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie ;  
• la ligne 15 du Grand Paris Express ;  
• la zone d'aménagement concerté (ZAC) de l'Arc Sportif à Colombes ;  
• la ZAC des Papeteries à Nanterre ;  
• la ZAC des Grondins à Nanterre ;  
• la ZAC de la Malraie à Colombes – phase II ;  
• la ZAC des Guillaumes ;  
• la ZAC de l'écoquartier de l'Arsehal à Rueil-Malmaison.

L'analyse est dans l'ensemble bien menée. Selon l'étude d'impact dont la synthèse figure dans le résumé non technique (p. 76), « les effets cumulés en phase I des travaux seront faibles et concerneront essentiellement les modifications temporaires des conditions de circulation et des itinéraires de bus. » En phase 2 des travaux, « seuls les travaux du Grand Paris Express présenteront des effets cumulés ».

Pendant la phase d'exploitation, l'étude d'impact souligne les effets positifs avec l'ensemble des projets liés, d'un côté, par exemple en matière de développement des transports en commun, d'insertion paysagère, de désenclavement et de réaménagement qualitatif de l'espace urbain.  
La MRAe souligne que les impacts cumulés sur la circulation routière (et les pollutions et nuisances associées : bruit, qualité de l'air dégradée) tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation seront négligeables, même s'ils sont tempérisés par l'arrivée de nouveaux transports en commun.

4.3 Les impacts de la mise en compatibilité des PLU  
L'analyse des impacts sur l'environnement des mises en compatibilité des deux PLU est présentée au chapitre VII. Les évolutions des PLU sont limitées au projet de tramway et au site de remisage et de maintenance (SMR). Certains secteurs des emprises destinées à accueillir le SMR sont aujourd'hui classés en tant qu'espaces verts protégés. La suppression de ces espaces nécessite la création d'espaces équivalents sur la commune de Nanterre. Aucune compensation de la destruction de riches permise par l'évolution du PLU n'est à ce stade prévue dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU. La MRAe souligne qu'il serait opportun de protéger ces nouveaux espaces, aujourd'hui non encore localisés, dans le PLU de la ville.  
La MRAe recommande que l'étude d'impact définisse des mesures de compensation de la destruction de riches semi-naturelles constitutive du projet de tramway. L'évolution du PLU de Nanterre et que les sites de ces mesures fassent l'objet d'une protection dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU.

Site : Nanterre - Rueil-Malmaison - 2019-122 - Synthèse des études d'impact - 12 pages | Plan de consultation - 13 pages | Résumé non technique - 17 pages | Dossier d'impact - 137 pages

5 L'analyse du résumé non technique  
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique des sujets traités dans l'étude d'impact.  
Le résumé présenté est de bonne qualité.

6 Information, consultation et participation du public  
Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.  
Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale est fait. L'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.122-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.  
L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,  
son président délégué,

Jean-Paul Le Dvanath

Site : Rueil-Malmaison - 2019-122 - Synthèse des études d'impact - 12 pages | Plan de consultation - 13 pages | Résumé non technique - 17 pages | Dossier d'impact - 137 pages

Enquête publique unique concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison  
Arrêté préfectoral DCPAT/BEICEP n° 2019-122

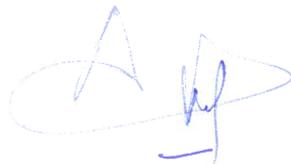
---

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

Commission d'enquête : MM. Claude ANDRY (Président), Adrian BOROS et Jean-Yves LAFFONT (membres)

