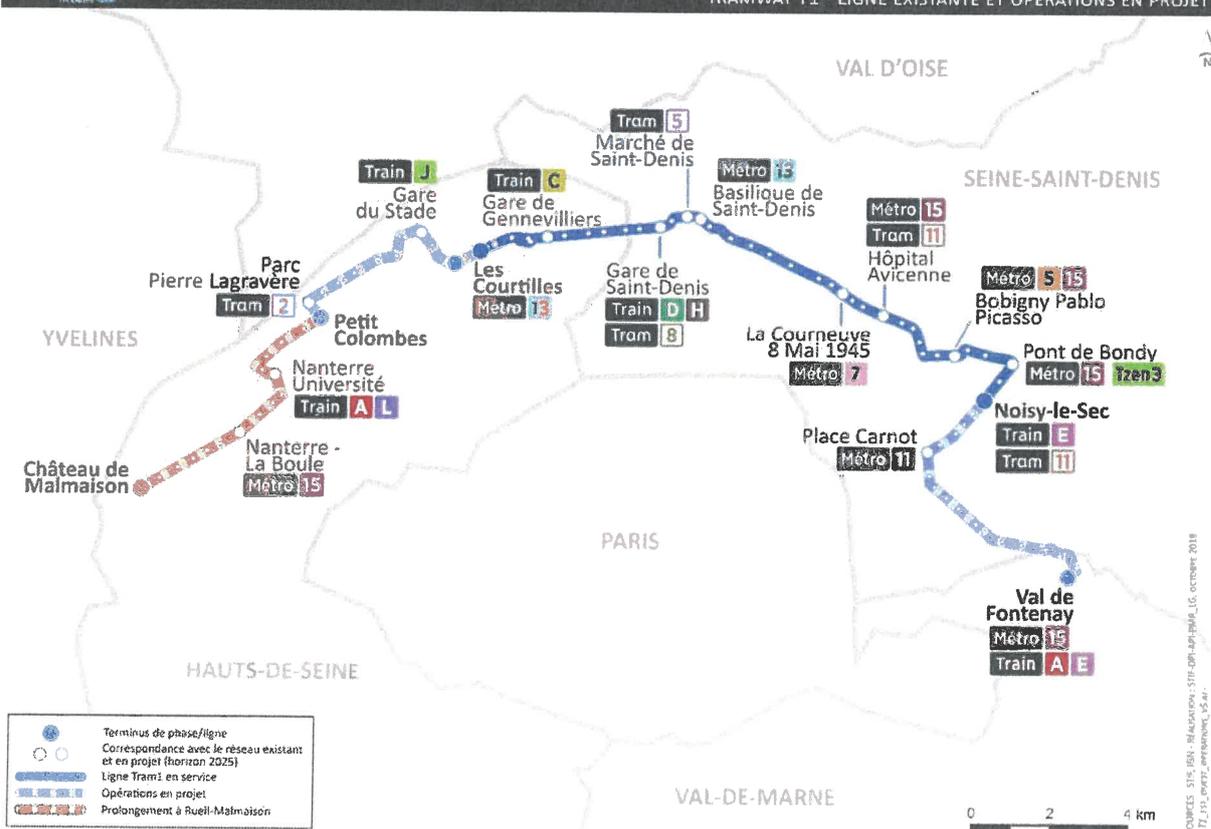


ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE PREALABLE A LA DUP

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

TRAMWAY T1 - LIGNE EXISTANTE ET OPERATIONS EN PROJET



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

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

PREFECTURE DES HAUTS-DE-SEINE

DCPPAT

- 2 DEC. 2019 *Commission d'enquête : MM Claude ANDRY (président), Adrian BOROS et Jean-Yves LAFFONT (membres)*

1

Bureau de l'Environnement,
des Installations Classées et
des Enquêtes Publiques

SOMMAIRE du RAPPORT d'ENQUETE

1	PROCEDURE DE L'ENQUETE	4
1.1	Préambule	4
1.2	Sigles et abréviations utilisés dans le rapport	4
1.3	Place de l'enquête environnementale dans la procédure	5
1.3.1	La concertation préalable avant l'enquête	5
1.3.2	L'enquête environnementale	6
1.3.3	Le projet à l'issue de l'enquête environnementale	7
1.4	Place de l'enquête parcellaire dans la procédure	9
1.4.1	L'enquête parcellaire	9
1.5	Conduite de l'enquête environnementale et de l'enquête parcellaire	9
1.5.1	Désignation de la Commission d'enquête	9
1.5.2	Réunions préalables à l'ouverture d'enquête publique	9
1.5.3	Réunions pendant l'enquête publique	10
1.5.4	Visite complémentaire du site (partielle)	11
1.5.5	Réunions après la clôture de l'enquête publique	11
1.5.6	Réunions internes à la Commission d'enquête	11
1.6	Modalités matérielles des enquêtes publiques environnementale et parcellaire	12
1.6.1	Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête	12
1.6.2	Composition du dossier d'enquête	12
1.6.3	Modalités de réception des observations du public	12
1.6.4	Affichage, information et publications réglementaires	13
1.7	Formalités postérieures à l'enquête publique unique	13
2	OBJET DE L'ENQUETE ENVIRONNEMENTALE	14
2.1	Présentation du projet soumis à l'enquête publique	14
2.1.1	Le projet d'extension du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison	14
2.1.2	Les travaux annexes au chantier	15
2.1.3	La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des villes de Nanterre et Rueil-Malmaison	17
2.2	Finalité de l'enquête environnementale	19
2.3	Rappel du cadre réglementaire	19
2.4	Examen des pièces composant le dossier d'enquête environnementale	20
2.4.1	Les pièces du dossier d'enquête publique	20
2.4.2	Examen des pièces composant le dossier d'enquête	20
2.4.3	Appréciation globale du dossier d'enquête environnementale	24
3	OBJET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE	24
3.1	Finalité de l'enquête parcellaire	24

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

3.2	Rappel du cadre réglementaire	27
3.3	Examen des pièces composant le dossier d'enquête parcellaire	28
3.3.1	Les pièces du dossier d'enquête publique	28
3.3.2	Examen des pièces composant le dossier d'enquête	28
3.3.3	Incident	29
4	OBSERVATIONS DU PUBLIC	29
4.1	Nombres d'observations et pièces déposées par le public	29
4.1.1	Modalités d'enregistrement des observations	29
4.1.2	Observations recueillies sur les registres papier et durant les permanences	30
4.1.3	Tableaux de synthèse par modalités de recueil des observations	43
4.1.4	Contributions portées en nom collectif	44
4.1.5	Courriers	44
4.2	Méthodologie d'analyse des observations du public	44
4.2.1	Thèmes retenus par la Commission d'enquête pour analyser les observations	44
4.2.2	Méthode de dépouillement des observations recueillies	45
4.2.3	Analyse thématique des observations du public et questions de la commission d'enquête	46
4.2.4	Analyse thématique des observations du public	64
4.2.5	Synthèse des observations du public	64
4.2.6	Observations et interrogations de la commission d'enquête	65
5	PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUES	65
6	ANNEXES	66
6.1	Décision n°E19000053/95 du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise	66
6.2	Arrêté préfectoral du préfet des Hauts-de-Seine	68
6.3	Avis des municipalités de Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison sur le dossier d'enquête publique	75
6.4	Avis d'ouverture d'enquête	85
6.5	Certificats d'affichage de l'avis d'enquête : huissier et mairies concernées	88
6.6	Livret d'information diffusé par les maîtres d'ouvrage	97
6.7	Copies des insertions dans les journaux	109
6.8	Remise du procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête aux M.O le 30 octobre 2019	113
6.9	Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage en date du 15 novembre 2019	114
6.10	Avis de la MRAe daté du 28/06/2019	186

LIVRE 1 - RAPPORT D'ENQUÊTE

1 PROCEDURE DE L'ENQUETE

1.1 Préambule

La présente enquête publique concerne le projet de prolongement de la ligne du tramway T1, entre Petit Colombes et Rueil Malmaison. Historiquement, un segment de cette ligne existe depuis 1992 avec la mise en service de la liaison Saint-Denis à Bobigny. Par la suite, le prolongement entre Nanterre et Rueil est explicitement évoqué dans le projet du SDRIF en 2008, adopté également dans le cadre du PDUIF en 2014 et enfin approuvé, dans le cadre du DOCP par Ile-de-France Mobilités en 2016.

L'enquête publique suit la concertation qui a eu lieu pendant 3 mois, de novembre 2016 à fin janvier 2017, sous l'égide d'une garante désignée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Deux volets sont couverts par la présente enquête : il s'agit d'une part d'établir l'utilité publique de l'opération et, d'autre part, d'acter la mise en compatibilité des PLU des communes traversées par le tram T1, Nanterre et Rueil Malmaison. Une enquête parcellaire accompagne cette procédure pour établir avec précision les parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

Il est demandé à la commission d'enquête d'assurer une triple mission : apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête, considérer son impact environnemental et apporter une aide à la décision. Ceci en pesant le pour et le contre et en donnant un avis motivé personnel, donc subjectif.

La présente commission d'enquête s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes législatifs. A la fin de l'enquête, à partir des éléments constitutifs du dossier d'enquête, des observations relevées dans les différents registres (papier et dématérialisé), des courriers postaux adressés au président de la commission d'enquête, des divers entretiens conduits lors des permanences ou consultations opérées, et prenant en considération le mémoire en réponse communiqué par les maîtres d'ouvrage le 15 novembre 2019, la commission d'enquête a rendu in fine un avis personnel motivé en toute conscience et en toute indépendance.

Les deux parties du rapport d'enquête (Livres 1 & 2) ne sont reliées entre elles que dans un souci pratique de présentation afin d'éviter qu'un document ne s'égaré.

1.2 Sigles et abréviations utilisés dans le rapport

ARS	Agence Régionale de Santé
CD92	Conseil départemental des Hauts-de-Seine
CINASPIC	Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics d'Intérêt Collectif
DRIEE	Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement et de l'Energie
EVP	Espace Vert Protégé
GPE	Grand Paris Express
IDFM	Ile-de-France Mobilités
MO	Maître d'ouvrage

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

MRAe	Mission Régionale d’Autorité Environnementale (Ile-de-France)
OAP	Orientations d’Aménagement et de Programmation
PADD	Projet d’Aménagement et de Développement Durable
PDUIF	Plan de Déplacements Urbains Ile-de-France
PLU	Plan Local d’Urbanisme
RTe	Réseau de Transport d’électricité
SAMU	Service Médical d’Urgence
SDIS	Service Départemental d’Incendie et de Secours
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SUP	Servitude Utilité Publique

1.3 Place de l’enquête environnementale dans la procédure

1.3.1 La concertation préalable avant l’enquête

En amont de la présente enquête publique destinée à recueillir l’avis du public au sujet de la réalisation du prolongement de la ligne 1 du TRAM, s’est déroulée une concertation sous l’égide d’un garant.

On peut rappeler qu’il existe aujourd’hui de nombreux outils, facultatifs ou obligatoires, destinés à contribuer à la démarche de démocratie participative.

Depuis les Conseils de Quartier (loi Vaillant, 2002) aux enquêtes publiques, d’autres niveaux de concertation existent dont les Conseils Citoyens (loi Lamy 2014), le référendum national, local ou d’initiative partagée, prévus par la Constitution, la consultation citoyenne, le Débat Public (loi Barnier 1995), etc.

Cette dernière procédure est organisée sous l’égide du CNDP (Commission Nationale du Débat Public) qui doit être obligatoirement saisie si le coût du projet envisagé dépasse 300M€ (Code de l’Environnement, article 121-9). Le CNDP a la faculté de décider de la tenue d’un Débat Public ou de l’organisation, en lieu et place du Débat Public, d’une concertation sous l’égide d’un garant.

Dans ce cadre donc, le STIF (Syndicat des Transports d’Ile-de-France), organisme dénommé « Ile-de-France Mobilités » depuis juin 2017, a saisi en juillet 2016 le CNDP qui a décidé, nonobstant le fait que le coût du projet de prolongement du TRAM ligne 1 dépasse 300M€, de préconiser plutôt l’organisation d’une concertation avec garant. Cette procédure avait été définie et précisée dans l’Ordonnance du 3 août 2016. Elle indique notamment que le CNDP peut décider de remplacer le Débat Public par une concertation avec garant.

La concertation, prévue à l’origine pour durer 2 mois, a été prolongée à la demande de la garante de la procédure, et s’est finalement déroulée du 7 novembre 2016 au 31 janvier 2017. Elle a recueilli 742 avis et donné lieu à un Rapport rédigé par la personne désignée comme garante, Madame Claude Brévan.

Pratiquement, la concertation a été constituée de plusieurs séquences :

- La communication en amont et pendant la concertation (dépliants, lettre d’information, affiches, courriers aux acteurs économiques, site internet)
- Les réunions et rencontres (4 réunions publiques, plusieurs rencontres sur le terrain, 2 ateliers avec les acteurs économiques, des débats via internet)
- Les avis formulés (742 avis)
- Le rapport du garant restituant la teneur des débats et des avis exprimés

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

Les conclusions de cette concertation peuvent être résumées en 5 axes principaux :

- L'accueil favorable du projet, la réalisation de cette opération étant attendue par les administrés dans la perspective d'une meilleure desserte des territoires
- Des inquiétudes subsistent relatives aux effets du projet sur la circulation routière
- Un intérêt fort se dégage concernant l'articulation de ce prolongement du Tram avec les autres réseaux de transport existants (fonctionnement des correspondances, interface avec la ligne 15 du Métro, etc)
- Des questionnements sur le positionnement du terminus et sur l'opportunité d'un parking relais
- Quelques points, soulignés par les administrés, et qui devront retenir l'attention des Maîtres d'Ouvrage et notamment la préservation des arbres, les conditions futures de stationnement et de livraison des commerçants, les nuisances potentielles pendant la phase de travaux.

L'information initiale concernant la concertation avait été diffusée sur le territoire des 3 communes concernées : Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison. Les réunions se sont déroulées dans les communes de Nanterre et Rueil-Malmaison. Globalement le nombre de participants fut de 300 aux réunions publiques, 400 lors des rencontres sur le terrain, 500 contributeurs en ligne ou par courrier et 70 aux ateliers « commerçants ».

Enfin, cette concertation se situait après la phase d'études de faisabilité et elle précédait les études préliminaires qui sont suivies à leur tour par la présente enquête publique.

1.3.2 L'enquête environnementale

La présente enquête publique est définie comme enquête environnementale car elle est régie par le Code de l'Environnement. Comme cela est précisé dans le paragraphe précédent, elle fait suite à la concertation organisée sous l'égide d'une garante et après l'élaboration d'une étude d'impact.

Comme pour toutes les enquêtes publiques environnementales, l'objet de la présente enquête est de porter à la connaissance du public les détails du projet présenté lors de la concertation et de permettre à toute personne intéressée de formuler un avis sur l'opération programmée du point de vue de son utilité publique et de son impact sur l'environnement.

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) qui intervient à la suite de l'enquête publique permet le cas échéant, et à défaut d'accords à l'amiable, de procéder aux expropriations indispensables pour la réalisation de ce projet d'intérêt général. Les expropriations éventuelles doivent être précédées d'une enquête parcellaire dont l'objet principal est d'identifier les parcelles qui devront être acquises dans le cadre de l'opération et de déterminer avec précision leurs propriétaires. Cette enquête peut être réalisée de façon indépendante de l'enquête environnementale ou, tel que s'avère être le cas pour le présent projet, elle peut être conduite simultanément avec l'enquête environnementale.

Pour réaliser ce projet il sera nécessaire aussi d'apporter quelques modifications aux PLU (Plan Local d'Urbanisme) des communes de Nanterre et Rueil Malmaison sous la forme d'une mise en compatibilité des PLU. L'enquête publique portera donc également sur cet aspect de la procédure qui est défini comme une mise en compatibilité des PLU.

La présente enquête publique constitue donc une enquête environnementale qui devra déterminer l'utilité publique de l'opération et se prononcer sur la mise en compatibilité des

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

PLU des communes de Nanterre et Rueil-Malmaison. Cette enquête environnementale s'accompagne d'une enquête parcellaire qui constitue le corollaire de cette opération. Enfin, il faut souligner le fait que dans le cadre de l'opération « Prolongement de la ligne n° 1 du Tram », il est possible que d'autres enquêtes publiques, prévues par les textes en vigueur, soient nécessaires pour valider définitivement le projet. Ainsi, suivront éventuellement à la présente enquête une enquête spécifique « loi sur l'eau » et une enquête ICPE pour le SMR.

1.3.3 Le projet à l'issue de l'enquête environnementale

Indépendamment de l'avis formulé par la commission d'enquête lors de la présente enquête publique, de nombreuses démarches et procédures sont prévues ou envisagées à l'issue de l'enquête environnementale et parcellaire et, dans tous les cas, avant le démarrage des travaux. L'ensemble de ces démarches est à la charge et à la diligence de la maîtrise d'ouvrage.

- En ce qui concerne les procédures « enquêtes publiques » :
 - les ouvrages et travaux programmés vont avoir une incidence sur les écosystèmes aquatiques (ex. travaux en sous sol touchant la nappe phréatique). Dans l'état actuel des études le régime administratif applicable serait celui de la simple « déclaration ». Au cas où les analyses ultérieures du projet aboutiraient à conclure que le projet relève du régime « autorisation », une nouvelle enquête publique spécifique, « loi sur l'eau », sera nécessaire (volume 1, pièce A, partie 5).
 - Le SMR (Sites de Maintenance et de Remisage) qui sera réalisé dans le cadre du présent projet, en tant que ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) est soumis, selon la rubrique de la nomenclature des ICPE correspondante, à « déclaration », « enregistrement » ou « autorisation ». Dans ce dernier cas, le Maître d'Ouvrage est tenu de préparer un dossier spécifique qui serait, à son tour, soumis à enquête publique au titre des ICPE. L'identification précise de la nomenclature applicable au SMR du projet sera déterminée ultérieurement et c'est seulement à l'issue de cette démarche qu'il sera possible de savoir si la réalisation du SMR est soumise ou non à une nouvelle enquête publique (volume 1, pièce A, partie 5).
 - Dans la mesure où cela s'avérera nécessaire, l'implantation des locaux techniques destinés à l'exploitation, entraînera la réalisation d'une nouvelle enquête parcellaire complémentaire pour la, ou les, acquisitions indispensables à ces réalisations (volume 9, pièce K, page 11).
- Au titre du droit de l'urbanisme, on peut noter que les 4 types d'acte d'urbanisme prévus par le Code de l'Urbanisme seront utilisés lors de ce projet pour compléter les démarches d'autorisations et déclarations préalables au lancement des travaux :
 - La Déclaration Préalable (DP) : elle sera utilisée pour les locaux techniques de signalisation, le local d'exploitation et les sous-stations électriques aux abords des monuments historiques.

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

- Le Permis de Construire (PC) : sera nécessaire pour la construction du SMR (Site de Maintenance et de Remisage)
- Le Permis de Démolir (PD) : pour les locaux existants actuellement sur l'emprise du futur SMR et devant être démolis
- Le Permis d'Aménager (PA) : il est réglementairement obligatoire de déposer un PA pour tous les aménagements de surface et infrastructures dans les abords des monuments historiques, or, dans le cadre du projet de prolongement du Tram, plusieurs de ces aménagements se trouvent dans le périmètre des monuments historiques.
- **Autres saisines et procédures (Volume 1, pièce A, partie 5) :**
 - Vestiges archéologiques : au titre de la procédure d'archéologie préventive le Code du Patrimoine (article L 521-1) prévoit que les travaux publics susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique doivent faire l'objet d'une démarche auprès du SRA (Service Régional d'Archéologie). Ce dernier peut imposer l'établissement d'un diagnostic préalable et, en fonction des résultats et de la découverte de certains vestiges archéologiques, la réalisation de fouilles.
 - Coupes et abattages d'arbres : l'application croisée de la loi pour la reconquête de la biodiversité (loi du 8 août 2016) et du Code de l'Urbanisme (article L 421-4), conduisent, dans la perspective des abattages d'arbres d'alignement prévus pour les besoins du projet, au dépôt d'une déclaration préalable dans les 2 mairies concernées, celle de Nanterre et celle de Rueil-Malmaison.
 - Espèces protégées de faune et flore : le site du futur SMR abrite actuellement des espèces protégées dont la destruction de l'habitat est a priori interdite sauf dérogation. Selon l'avancement du projet et les espèces concernées, il sera donc nécessaire de déposer des demandes de dérogation qui seront traitées au niveau préfectoral ou ministériel (Code de l'Environnement L 411-2).
 - Sécurité au titre des transports publics ferroviaires ou guidés : le Code des Transports (articles L 1612-2 et 1613-1) prévoit la constitution par le Maître d'Ouvrage d'un Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) qui contient les caractéristiques et les modalités techniques d'exploitation des ouvrages et des systèmes. Ce dossier devra être validé par arrêté préfectoral avant le démarrage des travaux.
 - Phase chantier : parmi les démarches liées à la période des travaux on peut retenir que le Maître d'Ouvrage devra réaliser un dossier concernant les bruits générés par le futur chantier et les mesures envisagées pour limiter les nuisances et que ces mesures pourront faire l'objet d'un arrêté préfectoral pour imposer des dispositions particulières (Code de l'Environnement, articles R 571-44 et suivants) ; au titre de l'occupation du Domaine Public le Maître d'Ouvrage devra, au fur et à mesure de l'avancement du chantier, obtenir les autorisations nécessaires, à l'échelon communal pour les voies communales et

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

à l'échelon départemental quand il s'agira des voies classées à grande circulation et ce, autant pour obtenir les autorisations de déviation, de modification ou arrêt de la circulation, que pour tous les dépôts de matériaux ou autres occupations du domaine public. Un dossier de sécurité devra être établi en lien avec les travaux de construction du Tram, et ce, en vertu du Code des transports (articles L 1612-2 et L 1613-1), ce dossier faisant référence aux garanties de sécurité et aux modalités d'exploitation des ouvrages.

1.4 Place de l'enquête parcellaire dans la procédure

1.4.1 L'enquête parcellaire

Pour réaliser le projet de prolongement du Tram 1 il est indispensable de maîtriser le foncier d'assiette de la future opération. Les deux maîtres d'ouvrage, Ile-de-France Mobilités et le Département des Hauts-de-Seine, se sont partagés cette mission :

- Le Département des Hauts-de-Seine procède aux acquisitions nécessaires aux aménagements accompagnant le projet (voiries, trottoirs, itinéraires cyclables, etc...)
- Ile-de-France Mobilités assure les acquisitions liées au système de transport du Tram (le Site de Maintenance et Remisage, les locaux techniques, etc...).

Les acquisitions sont réalisées à l'amiable ou, à défaut d'accord entre les parties, par voie d'expropriation. Cependant, dans ce dernier cas il est nécessaire au préalable de démontrer l'utilité publique de l'opération et procéder à une enquête publique dans ce sens.

En parallèle, il est impératif dans le cadre d'un projet nécessitant des acquisitions, de s'assurer des emprises à acquérir et de l'identité de leurs propriétaires, ces aspects devant être traités à leur tour dans le cadre d'une enquête spécifique qui est l'enquête parcellaire.

La présente enquête publique comporte deux volets et à ce titre elle est désignée comme enquête publique unique : d'une part l'enquête d'utilité publique qui présente et justifie l'intérêt général de l'opération et d'autre part l'enquête parcellaire qui est nécessaire pour vérifier de façon précise les emprises devant être acquises et l'identité de leurs propriétaires.

1.5 Conduite de l'enquête environnementale et de l'enquête parcellaire

1.5.1 Désignation de la Commission d'enquête

La commission d'enquête composée de Messieurs Claude Andry (Président), Adrian Boros et Jean-Yves Laffont (membres) a été constituée par la décision n° E19000053 / 95 du 4 juillet 2019 du tribunal Administratif de Cergy-Pontoise (annexe n°1).

1.5.2 Réunions préalables à l'ouverture d'enquête publique

Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, la commission d'enquête a pu échanger avec les représentants des deux maîtres d'ouvrage (maîtrise conjointe entre Ile-de-France Mobilités et le Département des Hauts-de-Seine) afin d'avoir une pleine compréhension du projet et vérifier que la bonne information du public sera organisée.

Ile-de-France Mobilités est maître d'ouvrage du système de transport et assure la coordination d'ensemble du projet (infrastructures, stations, site de maintenance et de remisage, ensemble des équipements nécessaires au fonctionnement du tramway).

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

Le Département des Hauts-de-Seine est maître d'ouvrage des aménagements urbains qui accompagnent la réalisation du projet (trottoirs, pistes cyclables, voiries et aménagements paysagers).

La commission d'enquête a ainsi participé à différentes réunions préparatoires, organisées à sa demande, comme noté ci-après.

- **Le 16 juillet 2019**, une réunion dans les bureaux du maître d'ouvrage Ile-de-France Mobilités, rue de la Victoire à Paris. Au cours de cette réunion, les M.O ont expliqué l'historique du projet, précisé le tracé retenu (7,5 km), définit les infrastructures nouvelles et leur impact sur l'urbanisme des communes des communes de Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison. Le coût de l'infrastructure (379,8 M€) et le coût du matériel (51 M€) ont été donnés : ces coûts étant estimés aux conditions économiques de 2017.
- **Le 9 septembre 2019**, une réunion en mairie de Rueil-Malmaison, en présence de Madame Monique Bouteille (Ajointe chargée de l'urbanisme et des transports). La municipalité est en attente de la réalisation de ce projet qui est en retard par rapport aux programmes de construction de logements neufs engagés par la ville de Rueil-Malmaison. Le projet répondant à la demande de la population.
- **Le 10 septembre 2019**, une réunion en mairie de Nanterre, en présence de Monsieur Patrick Jarry – maire de la ville. Monsieur le Maire a exprimé ses craintes quant au respect du planning prévisionnel car la ville de Nanterre attend avec impatience la réalisation du prolongement de la ligne 1 du tramway. Monsieur le Maire exprime le désir de voir le M.O reprendre la réflexion sur l'implantation de la ligne : le projet ayant un impact très important sur le patrimoine arboré de la ville puisque il implique la suppression de 670 arbres en bon état sanitaire. En particulier le long de l'avenue du maréchal Joffre où le projet remet en question la pérennité d'alignements remarquables avec des arbres matures de grande taille.
- **Le 11 septembre 2019**, une visite du tracé du tramway en présence des maîtres d'ouvrage.
Au cours de cette visite-réunion, le M.O a remis à chaque membre de la commission d'enquête une clef USB avec le dossier d'enquête complet (le dossier papier remis aux commissaires en juillet 2019 étant incomplet).

1.5.3 Réunions pendant l'enquête publique

A la demande des deux maîtres d'ouvrage, une réunion avec les membres de la commission d'enquête s'est tenue dans les locaux d'Ile-de-France Mobilité, rue de la Victoire à Paris le lundi 7 octobre.

Participaient à cette réunion :

MM. Andry et Laffont (membres de la commission d'enquête) – M. Boros était excusé.

M^{mes} Pizzirani et Lemaire – MM. Bolvin, Karouach et Rosenbaum (Ile-de-France Mobilités)

M^{me} Denechère et M. Tornior (Conseil Département des Hauts-de-Seine)

L'objectif était de faire le point à mi-parcours sur le déroulement de l'enquête. Les points suivants ont été abordés :

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

- Observations émises sur le mode de configuration des bandes cyclables,
- Quid des passages souterrains, en particulier celui de la « caserne des Suisses »,
- Evocation des problèmes soulevés par les résidents de l'association Jeanne d'Arc, en particulier l'accès à leur parking et la distance jugée par eux trop importante entre les stations du tram situées à proximité des immeubles en question,
- Les expropriations partielles des immeubles ou villas situées avenue de la République à Nanterre et avenue Paul Doumer à Rueil-Malmaison. La commission d'enquête s'interrogeant sur la nécessité d'exproprier dans certains cas,
- Cas particulier du SMR et des objections formulées par le représentant de la SCI du 38 rue Charles Laffitte à Neuilly,
- Accès des secours (pompiers, ambulance, police) en cas d'obstruction des voies de circulation (panne du tramway ou d'un véhicule, accident, etc...).

La commission d'enquête a pris note des réponses fournies, tout en signalant que ces questions feront l'objet d'un développement dans le procès verbal de synthèse qui sera remis aux maîtres d'ouvrage à la fin de l'enquête.

1.5.4 Visite complémentaire du site (partielle)

L'écoute du public rencontré lors des permanences, l'analyse des observations reçues (par courrier ou courriel et lors des permanences) a amené les membres de la commission d'enquête à s'interroger sur le bien-fondé de certaines demandes d'expropriation.

En particulier pour le secteur du tracé situé le long de l'avenue de la République à Nanterre.

C'est pourquoi, la commission d'enquête a jugé utile de se rendre sur place pour essayer de comprendre la justification des expropriations demandées dans le dossier d'enquête.

Une visite, à pied, a été effectuée le 23 octobre 2019, avant la rédaction finale du procès-verbal de synthèse.

1.5.5 Réunions après la clôture de l'enquête publique

Lors des réunions des 9 et 10 septembre 2019, les municipalités avaient demandé à la commission d'enquête de venir leur présenter le bilan de la consultation à la fin de l'enquête.

La commission a donc fait part de ce bilan les 3 (Nanterre) et 5 décembre 2019 (Rueil-Malmaison) aux municipalités.

Les maîtres d'ouvrage ont également souhaité, ce qui est inhabituel, rencontrer la commission d'enquête avant que celle-ci ne remette son avis à la préfecture des Hauts-de-Seine. La commission a admis le principe de cette réunion tout en précisant aux maîtres d'ouvrage qu'elle ne leur remettrait pas de documents.

1.5.6 Réunions internes à la Commission d'enquête

Afin de définir la méthodologie à employer pour analyser les thèmes et observations et pour rédiger le procès-verbal de synthèse, la commission d'enquête s'est réunie le samedi 19 octobre.

L'éloignement des domiciles des membres de la commission d'enquête ne facilitant pas la tenue de nombreuses réunions internes, les membres de la dite commission ont beaucoup échangé par téléphone et courriels.

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

C'est ainsi que la méthode de rédaction du rapport d'enquête, les arbitrages sur les conclusions à formuler, les recommandations à prendre ainsi que les avis à rendre ont été définis.

1.6 Modalités matérielles des enquêtes publiques environnementale et parcellaire

1.6.1 Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête

Conformément à l'article L.123-6 du code de l'environnement, la présente enquête publique a été ouverte et organisée par le Préfet des Hauts-de-Seine.

Par l'arrêté DCPAT/BEICP n° 2019-122 en date du 9 juin 2019, Monsieur le Préfet des Hauts de Seine a prescrit l'ouverture d'une enquête publique devant se dérouler du 18 septembre au 18 octobre 2019.

En vertu de l'article R.123-9 du code de l'environnement l'arrêté, pris après concertation avec le président de la commission d'enquête, a précisé :

- L'objet de l'enquête et l'identité des personnes responsables du projet
- Le siège de l'enquête
- L'adresse du site internet comportant un registre dématérialisé sécurisé dans lequel le public peut transmettre ses observations et propositions
- Les lieux, jours et heures où la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public.
- La durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise, s'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique.

1.6.2 Composition du dossier d'enquête

Le dossier de l'enquête est présenté sous la forme d'un document en 11 volumes rédigés en format A3, orientés paysage.

Volumes auxquels il convient d'ajouter l'avis de la commission environnementale et les réponses des maîtres d'ouvrage, 115 pages.

Au total, le dossier représente plus de 2 200 pages.

Même s'il était volumineux et malaisé à manipuler, le dossier était clair et n'a entraîné, pour son aspect formel, aucune contestation de la part du public.

La commission donne son avis sur la composition et la présentation du dossier au § 3.3

1.6.3 Modalités de réception des observations du public

Les registres étaient à la disposition du public et tous les jours les membres de la commission étaient informés des remarques qui avaient été écrites lorsqu'il y en avait.

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

Treize permanences ont été organisées, quatre à Colombes et Rueil-Malmaison et 5 à Nanterre. A chaque fois, un commissaire accueillait le public, sauf pour la dernière permanence à Nanterre où en prévision de l'affluence, les trois commissaires étaient présents.

Pour toutes les permanences, les conditions d'accueil étaient satisfaisantes, un bureau ou une salle était mis à la disposition de l'enquête. La confidentialité et l'accueil personnalisé étaient possibles quand les visiteurs le demandaient.

De manière classique, les observations du public ont été recueillies sous les 4 formes habituelles : le registre dématérialisé, les registres papier présents dans chacune des mairies, le courrier postal et les entretiens entre le public et les commissaires enquêteurs lors des permanences.

1.6.4 Affichage, information et publications réglementaires

Les publications dans les journaux pouvant recueillir des annonces légales ont été faites dans les délais (cf documents en annexe au §7.7)

De la même façon, l'affichage réglementaire a été effectué et un huissier a constaté la présence d'affiches dans 180 sites. (cf copie du constat d'huissier en annexe au § 7.5).

Enfin, et au delà de la réglementation, un fascicule d'une douzaine de pages décrivant les grands traits du projet a été distribué dans plus de 47 000 boîtes aux lettres des habitants des trois communes résidant dans un espace de 400 mètres de part et d'autre du trajet prévu pour le tramway T1.

1.7 Formalités postérieures à l'enquête publique unique

A l'issue de l'enquête publique, ont été effectuées les formalités prévues par les textes, à savoir :

- **Signature des registres**
Le président de la commission d'enquête a clos et signé les 3 registres d'enquête publique : le 18 octobre 2019 (Nanterre) et ceux de Rueil-Malmaison et Colombes les 23 octobre, dès réception.
- **Prise en charge des 3 registres « papier »**
Le président de la commission a pris en charge les 3 registres « papier » qui lui ont été adressés par courrier postal très rapidement après la clôture de l'enquête.
- **Réception du registre électronique**
Par ailleurs le président a réceptionné le registre électronique que lui a communiqué le prestataire Publilégal.
- **Remise du rapport d'enquête et avis de la commission d'enquête**
Le rapport d'enquête et l'avis de la commission d'enquête ont été remis en mains propres à la direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial de la préfecture des Hauts-de-Seine le 2 décembre 2019. Ces documents étaient accompagnés d'une version numérique au format PDF.
Les mêmes documents ont été remis, en mains propres également, au Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise dans les jours qui ont suivi la remise en préfecture des Hauts-de-Seine.

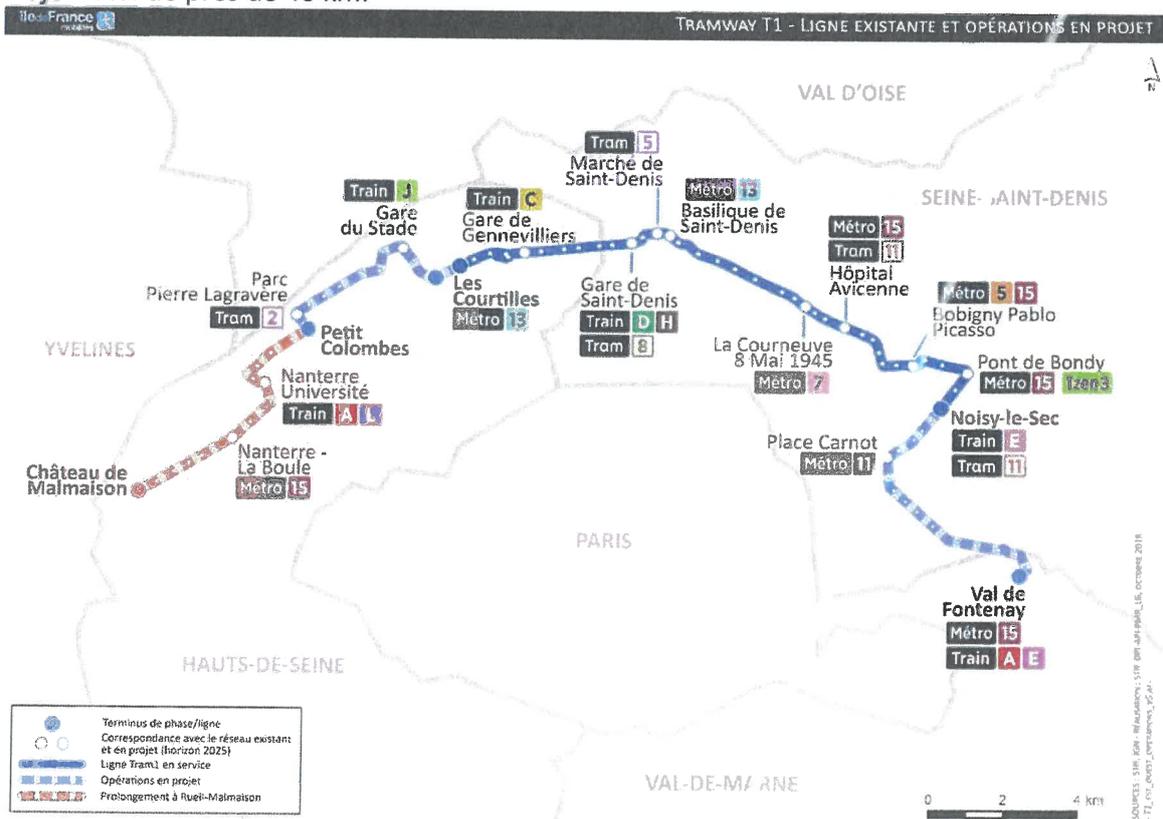
2 OBJET DE L'ENQUETE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Présentation du projet soumis à l'enquête publique

2.1.1 Le projet d'extension du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison

La ligne tramway n°1 fonctionne actuellement entre Noisy-le-Sec en Seine Saint Denis, et la station Les Courtilles à Asnières dans les Hauts de Seine. A l'est, entre Noisy-le-Sec et Fontenay-sous-Bois, dans le Val de Marne, le chantier du prolongement du tramway a démarré en 2019. Au nord, une première phase du prolongement, entre les stations Les Courtilles et 4 Routes à Asnières, est sur le point d'être ouverte aux utilisateurs et la liaison entre Asnières et Petit Colombes est dorénavant en chantier.

La présente enquête publique concerne le projet de prolongement de la ligne, entre Petit Colombes et Rueil Malmaison. Ainsi, à terme, le tram ligne n°1 reliera 3 départements pour un trajet total de près de 40 km.



Le projet d'extension du tramway T1 (porté en rouge sur le schéma ci-dessus), représente 7,5km de tracé, 15 stations nouvelles et un temps de parcours de 26 minutes entre les 2 extrémités de ce tronçon. Enfin, il est prévu que 64.000 voyageurs utiliseront quotidiennement le tram grâce à cette prolongation.

Ce projet a fait l'objet en amont d'une large concertation menée sous l'égide d'une garante nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). La présente enquête porte, d'une part, sur l'utilité publique du projet, et, d'autre part, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées (les PLU de Nanterre et Rueil Malmaison). Elle s'accompagne d'une enquête parcellaire qui porte sur la définition précise des parcelles concernées par les futures acquisitions nécessaires à la réalisation du projet.

Parmi les très nombreux objectifs poursuivis par ce projet, il faut souligner :

- La poursuite du maillage du territoire francilien par un réseau de transports en commun facilitant les correspondances avec d'autres moyens de transport
- La desserte d'un territoire dense en habitat et emplois permettant le renforcement des liens entre les quartiers
- La requalification de l'espace urbain dans l'emprise du projet de tramway avec création d'itinéraires cyclables et aménagements de voirie paysagés
- L'établissement d'accès améliorés vers les grands équipements du secteur desservi : l'Université de Nanterre, le quartier de la Préfecture, les centres villes de Nanterre et Rueil Malmaison.

Le projet de prolongement du tram T1 constitue pour ce périmètre urbain un projet stratégique majeur. Les études de fréquentation probable dans le futur, démontrent, selon la maîtrise d'ouvrage, l'urgence de cette réalisation.

2.1.2 Les travaux annexes au chantier

L'objectif principal du projet présenté consiste en la réalisation du prolongement de la ligne n°1 du tramway qui relie actuellement Noisy le Sec dans le département de la Seine Saint Denis, à la station des Courtilles à Colombes, dans les Hauts de Seine.

Les travaux strictement liés au passage du tramway qui consistent en la pose des rails et des lignes aériennes d'alimentation électrique des rames, s'accompagnent de nombreuses autres opérations, certaines directement liées au bon fonctionnement de cet équipement, d'autres étant réalisées à l'occasion de ce chantier d'envergure pour améliorer l'esthétique urbaine ou le confort des habitants.

Il est ainsi possible d'identifier deux principales catégories de travaux : ceux liés au fonctionnement du tramway et ceux réalisés dans le cadre d'une amélioration générale de l'environnement urbain.

- Dans la catégorie principale, celle des travaux liés au fonctionnement du tramway, on trouve :
 - La préparation du foncier devant recevoir les ouvrages (consolidation éventuelle des carrières en sous-sol et l'organisation de la gestion des eaux pluviales)
 - Les ouvrages d'art créés (murs de soutènement, ouvrages de franchissement, ouvrages-cadres), supprimés (trémie d'accès au parking de l'ancien Hôtel du Département, passage souterrain sous la RD 39, passerelle piétons au droit de la Mairie de Nanterre) et adaptés (passerelle Bizis, avenue Joliot-Curie et trémie Joffre, place de La Boule)
 - Les locaux, installations et ouvrages techniques, équipements indispensables au fonctionnement de cette infrastructure : le Site de Maintenance et Remisage (SMR), les six Sous-Station électriques de Traction (SST), les Locaux Techniques de Signalisation tramway (LTS), la Ligne Aérienne de Contact (LTC)

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

- Les stations : avec les Systèmes d'Information Voyageurs (SIV) et le réseau de sonorisation, 15 stations sont prévues avec une distance moyenne entre stations de 500 mètres.
 - Dans cette catégorie, l'équipement le plus important sera le SMR : le site choisi couvre une surface de 3,5 ha et se situe à Nanterre entre l'autoroute A 86, les voies ferrées Paris-Normandie, le stade des Bords de Seine et une usine électrique. L'accès se fera par un ouvrage franchissant l'A86 au droit de la station « Archéologie », puis par l'avenue de Commune de Paris. Le site aura la capacité d'accueillir le remisage effectif de 24 rames de tramway (33,5m de longueur chacune), les ateliers de maintenance et les locaux administratifs et sociaux.
- Dans la catégorie des travaux d'aménagement, il a été décidé d'accompagner cette opération par une restructuration des axes qui seront empruntés par le tramway. Cette opportunité permet de développer, à l'occasion de cette opération et en parallèle donc avec le chantier principal technique et fonctionnel, un projet d'aménagement global et structurant en créant des itinéraires vélos, en recalibrant la largeur de la voirie routière, en repensant les traversées pour piétons, les emprises des trottoirs et les plantations :
 - Les trottoirs, qui seront dimensionnés avec une largeur variant entre 1,40m (largeur minimum réglementaire), à 2,50 et parfois à 3m, quand les aménagements prévoient la plantation d'arbres sur le trottoir.
 - Les traversées pour piétons, sécurisées avec création de refuges entre le franchissement des voies.
 - Les aménagements cyclables qui sont prévus parfois en « bandes cyclables » (matérialisation sur chaussée), et parfois dans la forme « pistes cyclables » (couloirs protégés séparés et indépendants de la voirie routière). Leur largeur sera variable : entre 2,50 et 3,00m pour les pistes bidirectionnelles et entre 1,20m et 1,50m pour les pistes ou bandes unidirectionnelles.
 - Les plantations d'arbres : la maîtrise d'ouvrage indique qu'ils seront maintenus autant que possible et, qu'en cas d'abattage pour recalibrage de la voie, ils seront replantés en retrait dans les mêmes endroits ou ailleurs, dans l'emprise du projet.
 - Les voies de circulation véhicules : elles auront une largeur de 3,25m pour une voie unique et 6,50m pour une voirie à double sens, dimensions qui pourront ponctuellement varier en fonction des emprises disponibles.
 - Le stationnement : des places pour livraisons et personnes à mobilité réduite seront prévues mais, globalement, le stationnement sera adapté aux possibilités laissées par les emprises disponibles.

Pour permettre la réalisation de l'ensemble des missions et actions rappelées ci-dessus, la maîtrise d'ouvrage de cette opération a été partagée entre Ile-de-France Mobilités, organisme qui regroupe la partie transports, et le Département des Hauts de Seine, responsable de la voirie départementale. Ainsi, Ile-de-France Mobilités assurera les études et la conduite de

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

l'opération de travaux liés à l'installation technique du tramway (infrastructures, rames, locaux techniques, etc), tandis que le Département des Hauts de Seine aura la charge de tous les aménagements urbains et paysagers. Le financement est assuré pour 48% par la Région Ile-de-France et 52% par le Département des Hauts de Seine.

2.1.3 La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des villes de Nanterre et Rueil-Malmaison

La mise en compatibilité du, ou des, PLU est exigée quand la réalisation d'un projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme. Pour éviter une procédure indépendante de révision ou modification des PLU, le législateur a prévu, dans l'hypothèse d'un projet qui ne serait pas compatible avec le PLU en vigueur dans la commune concernée, l'obligation de réaliser une enquête conjointe qui traite simultanément de l'utilité publique du projet et de la mise en compatibilité du PLU respectif. Dès lors que la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est prononcée, elle emporte mise en compatibilité du, ou des, PLU concernés. Il est en revanche nécessaire de vérifier, lors du montage du projet, que ce dernier est compatible avec les dispositions des documents hiérarchiquement supérieurs au PLU concerné.

Ces aspects sont abordés essentiellement dans 4 documents du dossier d'enquête : dans la partie « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » (Volume 6, Pièce I), dans « Compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par les principaux documents d'urbanisme » (Volume 5, pièce G, chapitre 6), dans « Evaluation environnementale des mises en compatibilité des PLU » (Volume 5, pièce G, chapitre 7) et également dans le « Résumé non technique » (Volume 3, pièce G, parties 7 et 8).

Ainsi, le projet de prolongement du Tramway ligne 1, a d'abord été analysé à la lumière des dispositions contenues dans les documents hiérarchiquement supérieurs aux PLU : le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF), le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE), le Plan de Protection de l'Air (PPA), le Plan Climat Energie Territorial (PCET), le Schéma D'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI), le Plan de Prévention des Risques mouvement de terrains (PPRmt), le Plan Régional d'Élimination des Déchets d'Ile-de-France (PREDIF) et le réseau Natura 2000. Il a pu être constaté lors de cette vérification, l'effectivité de cette compatibilité indispensable vis-à-vis de la majorité de ces documents et schémas. Pour le PPRmt la maîtrise d'ouvrage s'engage à concevoir son projet de façon à être en compatibilité avec ce document.

En ce qui concerne les documents communaux :

Pour le PLU de Nanterre : le projet de prolongation du tramway ligne 1 aura plusieurs incidences sur le document d'urbanisme de la ville de Nanterre :

- **Les Emplacements Réservés :** même si le projet faisant l'objet de la présente enquête est clairement évoqué dans le PLU, il sera nécessaire de modifier la liste des emplacements réservés en y rajoutant l'emprise du futur SMR (près de 3,5 ha : 33 941 m²), et, ponctuellement, quelques emprises le long des principales voies (notamment avenue de la République, avenue Joliot-Curie, avenue du Maréchal Joffre, et ce pour un total de 1634 m²). En revanche, compte tenu des diminutions, suppressions ou modifications de certains emplacements réservés,

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

l'augmentation nette réelle des emprises réservées sur l'ensemble du territoire de la ville pour les besoins du projet, sera de 25 399 m².

- Le Patrimoine arboré remarquable : cité dans le Rapport de Présentation du PLU et dans l'OAP « la Boule et les grands axes », celui-ci indique, parmi d'autres sites, les arbres d'alignement des avenues Joliot-Curie et Maréchal Joffre, dont une partie sera affectée par la réalisation du projet. Les maîtres d'ouvrages prévoient donc, tout en conservant le principe des alignements, la suppression d'un certain nombre d'arbres avec des replantations, décalées par rapport aux implantations actuelles pour permettre l'insertion du projet.
- Espaces Verts Protégés : pour les besoins de la construction du Site de Maintenance et de Remisage (le SMR) et en plus des arbres qui seront abattus le long des voiries indiquées ci-dessus, il est nécessaire de réduire l'EVP situé le long du Stade des bords de Seine (zone UL du PLU) de 75% de sa surface (4 870 m² sur 6 471 m²). Les maîtres d'ouvrage prennent l'engagement de compenser cette suppression par des aménagements paysagers (pièce I du dossier d'enquête, page 42).

Hormis les points évoqués ci-dessus, les maîtres d'ouvrage indiquent que tous les autres articles du règlement seront respectés et que le projet s'inscrit dans le PLU de Nanterre. Enfin, aucun arbre inscrit comme étant remarquable, ne sera abattu dans le cadre du présent projet.

Pour le PLU de Rueil-Malmaison : comme pour le PLU de Nanterre, il est nécessaire d'apporter quelques modifications aux documents du PLU de Rueil Malmaison pour permettre sa mise en compatibilité avec le projet prévu. Ainsi :

- La mise en place d'un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) est évoquée dans le Rapport de présentation et le Diagnostic, en attente du prolongement de la ligne du Tramway, ce dernier n'étant pas encore programmé au moment de la rédaction du PLU : cette rédaction devra donc être modifiée.
- Par rapport au Règlement du PLU, seul l'article USP 14 devra être modifié pour permettre l'installation d'une sous-station technique sur une parcelle qui est actuellement définie comme devant recevoir des commerces ou services en rez-de-chaussée. Le projet est par ailleurs compatible avec tous les autres articles du PLU.
- Les emplacements réservés devront également subir des modifications : certains doivent être diminués (les parkings publics boulevard Marcel Pourtout et avenue Paul Doumer, la place publique avenue Gabriel Péri/Paul Doumer), et un emplacement nouveau sera créé (au bénéfice du projet de prolongement du Tram T1).

2.1.4 Les maîtres d'ouvrages du projet

Le projet de prolongement de la ligne du Tram 1 est conduit en co-maîtrise d'ouvrage par Ile-de-France Mobilités et par le Département des Hauts de Seine.

Ile-de-France Mobilités est un Etablissement Public Administratif (EPA) créée en 2017, qui fait suite au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) lui-même succédant au Syndicat des

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

Transports Parisiens (STP) créée en 1959. Autorité organisatrice des transports franciliens, Ile-de-France Mobilités est constituée des membres de la Région Ile-de-France ainsi que des représentants de Paris et des 7 départements : Hauts de Seine, Yvelines, Seine et Marne, Val de Marne, Seine Saint Denis, Val d'Oise et Essonne. Le Département des Hauts-de-Seine intervient dans ce projet dans la mesure où ce dernier s'accompagne d'importants travaux d'aménagement sur la voirie départementale.

Par conséquent, une répartition de la maîtrise d'ouvrage conjointe a été organisée :

- Ile-de-France Mobilités aura en charge le système de transport : les infrastructures du tramway, les stations, le site de maintenance et de remisage (SMR) et les équipements nécessaires au fonctionnement du tramway
- Le Département des Hauts-de-Seine aura la charge des aménagements urbains : trottoirs, itinéraires cyclables, voiries et aménagements paysagers.

La coordination de l'ensemble du projet est assurée par Ile-de-France Mobilités.

2.2 Finalité de l'enquête environnementale

La présente enquête publique est définie comme enquête environnementale car elle est régie par le Code de l'Environnement. Comme pour toutes les enquêtes publiques environnementales, l'objet de la présente enquête est de porter à la connaissance du public les détails du projet présenté lors de la concertation et de permettre à toute personne intéressée de formuler un avis sur l'opération programmée du point de vue de son utilité publique et de son impact sur l'environnement.

2.3 Rappel du cadre réglementaire

L'assise législative et réglementaire sur laquelle s'appuie l'ensemble du projet est particulièrement large. En ce qui concerne spécifiquement la présente enquête publique et qui autorise et légitime la démarche il faut rappeler :

- Pour la partie concernant la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement : Code de l'Environnement, articles L 123-1 à L 123-19 et R 123-1 et suivants
- Pour l'élaboration et l'évaluation des études d'impact : Code de l'Environnement, articles L 122-1 à L 122-14
- Pour ce qui concerne la déclaration d'utilité publique et le déroulement de l'enquête : Code de l'Expropriation, articles L 112-1 ; L 121-1 à L 121-5 ; L 122-1 et L 122-2 ; L 122-5 à L 122-7 ; L 132-2, ainsi que les articles réglementaires : R 112-1 à R 112-24 et R 121
- Le cadre réglementaire relatif aux enquêtes parcellaires et au transfert de propriété : Code de l'Expropriation, articles L 131 et L 132 ; L 220, L 221 et L 222, ainsi que les articles R 131-1 à R 131-10 et R 221 (pour les ordonnances d'expropriation).
- Pour la mise en compatibilité des PLU avec une opération d'utilité publique : Code de l'Urbanisme, articles L 153-54 à L 153-59 et R 153-14
- Pour ce qui concerne les grands projets d'infrastructures de transport soumis à évaluation économique et sociale : Code des Transports, articles L 1511-2 à L 1511-4 et R 1511-1

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

- Pour les voiries affectées par la réalisation du projet de Tram : CG3P, article R 2123-18

2.4 Examen des pièces composant le dossier d'enquête environnementale

2.4.1 Les pièces du dossier d'enquête publique

Le dossier de l'enquête est présenté sous la forme d'un document en 11 volumes rédigés en format A3, orientés paysage.

- Volume 1 : guide de lecture, 38 pages
- Volume 2 : Présentation générale du projet et ses conséquences financières, 174 pages
- Volumes 3,4 et 5 : Etude d'impact comportant 11 chapitres, 1 206 pages
- Volume 6 : mise en compatibilité des documents d'urbanisme, 57 pages
- Volume 7 : Annexes et avis (hors avis de l'autorité environnementale), 312 pages
- Volume 8 : Dossier d'enquête parcellaire commune de Colombes , 24 pages (hors plans)
- Volumes 9 ET 10 : Dossier d'enquête parcellaire commune de Nanterre, Environ 200 pages (hors plans)
- Volume 11 : Dossier d'enquête parcellaire commune de Rueil Malmaison , environ 100 pages (hors plans)

Documents auxquels il convient d'ajouter l'avis de la commission environnementale (MRAe) et les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage à cet avis, 115 pages.

Au total, le dossier représente plus de 2 200 pages.

Même s'il est volumineux et malaisé à manipuler, le dossier est clair et n'a entraîné, pour son aspect formel, aucune contestation de la part du public.

On peut noter toutefois que de nombreuses redites, notamment dans les intercalaires, alourdissent inutilement - au sens propre - le dossier.

Par ailleurs, sur les plans parcellaires, il aurait été judicieux de préciser les adresses postales de chaque lot afin que les commissaires puissent s'y retrouver plus facilement notamment quand ils étaient en présence du public.

Le dossier a été remis à chaque membre de la commission d'enquête sous forme électronique au moyen d'une clé USB, mais le format paysage rendait sa lecture difficile à l'écran.

2.4.2 Examen des pièces composant le dossier d'enquête

Volume 1 : guide de lecture

Cette pièce attire l'attention du public sur :

- Les maîtres d'ouvrages porteurs du projet, le projet en quelques chiffres, la composition du dossier.
- Les informations juridiques et administratives
- L'objet de l'enquête publique
- L'insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative au projet

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

- Les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et autorités compétentes pour prendre la décision
- Mention des autorisations nécessaires pour réaliser le projet
- Mention des textes législatifs régissant l'enquête publique

La commission d'enquête estime que le guide de lecture offre une facilité de lecture du dossier pour un public non averti. Il paraît souhaitable d'adapter le dossier « format papier » au dossier « format numérisé ».

Volume 2 : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Cette pièce précise le projet et son territoire ainsi que les points sur lesquels le projet s'appuie pour « démontrer » son intérêt d'utilité publique (84 pages).

Elle comprend également :

- Le plan de situation (1 page au format A3), en couleur, avec échelle et orientation.
- Le plan général des travaux qui permet de visualiser l'ensemble des ouvrages du projet. Ce document de 4 planches, format A3, en couleur
- Les principales caractéristiques des ouvrages d'art et murs de soutènement les plus importants, les stations, le site de remisage (SMR), les locaux techniques et le mode d'alimentation électrique. Ce document comprend des schémas et photos explicites, le tout en couleur.
- L'appréciation sommaire des dépenses qui précise le financement du projet, l'estimation des coûts en investissement ainsi que les coûts d'exploitation.
- L'évaluation socio-économique : document de 30 pages (recto verso) au format A3. Le sommaire permet de trouver facilement l'information recherchée. Des schémas, photos et tableaux agrémentent le tout.
- La mise en compatibilité des PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison : les deux documents séparés (pour chaque commune) précisent l'objet de la mise en compatibilité, la présentation du projet soumis à enquête, la situation du projet vis à vis des documents d'urbanisme applicable sur chaque commune, les incidences du projet sur le PLU.

La commission d'enquête que le plan de situation et le plan général des travaux sont présentés de façon très complète et permettent de visualiser le périmètre d'étude du projet. La présentation est très facilement lisible. Les indications graphiques renseignées en légende sont facilement repérables, notamment en ce qui concerne les ouvrages techniques. C'est une pièce essentielle pour une bonne compréhension globale des transformations de l'espace public induites par le projet.

La commission d'enquête considère que le document « évaluation socio-économique » expose distinctement les coûts d'investissement et d'exploitation.

Sur le fond, elle note que la rentabilité du projet (quelque soit le mode de calcul utilisé : méthode francilienne ou ministérielle) est établie. La VAN (valeur actuelle nette) est estimée à 13,0% ou 6,5% selon la méthode utilisée. Les pièces fournies pour la mise en compatibilité des PLU sont satisfaisantes.

Volume 3 : étude d'impact

Le document comprend un préambule, le résumé non technique et la description du projet. Un sommaire général permet de chercher les informations facilement.

La commission pense qu'un sommaire pour chaque sous partie en rendrait la lecture plus facile.

Le contenu semble correspondre aux prescriptions de l'article L.122.5 du code de l'environnement, ce qui conduit à une analyse détaillée de l'impact sur l'environnement en application des textes français et européens en vigueur.

Il serait pertinent de restructurer le document en y intégrant les réponses données par les maîtres d'ouvrage aux remarques de la MRAe (information qui se trouvent dans les annexes – volume 7 – pièce J – partie 5).

Volume 4 : étude d'impact

Ce dossier établit l'état initial de l'environnement avec un sommaire global détaillé (501 pages). Il est agrémenté de cartes, tableaux, photos qui facilitent sa lecture.

La synthèse des enjeux et des contraintes clôturent le document.

Avis de la commission d'enquête : idem volume 3

Volume 5 : étude d'impact

Ce dossier comprend 8 chapitres numérotés, avec chacun leur sommaire :

- Impacts des mesures
- Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés
- Compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par les principaux documents d'urbanisme
- Evaluation environnementale des mises en compatibilité des PLU
- Un chapitre spécifique aux infrastructures de transport
- Evaluation des incidences Natura 2000
- Description des méthodes de prévision ou d'éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement
- Noms des auteurs des études menées

La commission d'enquête estime que ce document est complet et lisible, même pour un public non averti.

Volume 6 : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Ce document est composé deux parties ; une pour chacune des communes concernées. Chacune des parties est constituée de 5 paragraphes :

- Objet de la mise en compatibilité
- Présentation du projet soumis à l'enquête publique
- Situation du projet vis à vis des documents d'urbanisme applicable à la commune
- Incidences du projet sur le PLU
- Figures et tableaux

La commission d'enquête considère ce document satisfaisant.

Volume 7 : annexes et avis

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

Ce document comprend 8 parties dans un seul dossier relié :

- Délibération du Syndicat des transports d'Ile-de-France et du département des Hauts-de-Seine
- Bilan de la concertation préalable
- Compte rendu des actions de concertation continue
- Avis de l'autorité environnementale - MRAe
- Avis de la MRAe et réponse des maîtres d'ouvrage
- Avis des collectivités territoriales et des groupements intéressés par le projet
- Procès-verbal de l'examen conjoint des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Avis de la direction nationale d'interventions domaniales et courrier de la direction régionale des affaires culturelles

La commission d'enquête estime que le bilan de la concertation préalable synthétise clairement le dispositif de communication et d'écoute mis en place par la maîtrise d'ouvrage ainsi que le recueil des avis exprimés par le public durant la concertation.

Il serait souhaitable de préciser que le changement de nom de l'un des maîtres d'ouvrage est intervenu en 2018 (Ile-de-France Mobilités).

Volume 8 : dossier d'enquête parcellaire – ville de Colombes

Le dossier comprend :

- Une notice explicative donnant des informations générales sur le projet
- Le plan parcellaire à l'échelle 1/500 è numéroté n°15/16.
- L'état parcellaire qui dépend du maître d'ouvrage « Département 92 »

La commission d'enquête estime le document clair et compréhensible.

L'enquête ne porte que sur une seule parcelle pour ce qui concerne la ville de Colombes.

Volume 9 : dossier d'enquête parcellaire / partie 1 – ville de Nanterre

Le dossier comprend :

- Une notice explicative
- L'état parcellaire sur le périmètre du maître d'ouvrage « département 92 »
- L'état parcellaire sur le périmètre du maître d'ouvrage « Ile-de-France Mobilités »

La commission d'enquête estime le document clair et compréhensible.

L'enquête porte sur 239 parcelles pour ce qui concerne la ville de Nanterre, dont 24 pour le SMR qui est dans le périmètre d'Ile-de-France Mobilités.

Volume 10 : dossier d'enquête parcellaire / partie 2 – ville de Nanterre

Le dossier comprend les plans à l'échelle 1/500 è et numérotés n°4/16 à 15/16

La commission d'enquête estime les plans sont clairs et compréhensibles, à la bonne échelle.

Il serait souhaitable de préciser les adresses postales de chaque lot afin de faciliter la recherche lors des permanences.

Volume 11 : dossier d'enquête parcellaire – ville de Rueil-Malmaison

Le dossier comprend :

- Une notice explicative
- L'état parcellaire sur le périmètre du maître d'ouvrage « département 92 »
- Les plans à l'échelle 1/500 è et numérotés n°1/16 à 4/16

La commission d'enquête estime le document clair et compréhensible. Les plans sont à la bonne échelle.

L'enquête porte sur 27 parcelles pour ce qui concerne la ville de Rueil-Malmaison, toutes dans le périmètre du département des Hauts-de-Seine.

2.4.3 Appréciation globale du dossier d'enquête environnementale

Les documents sont clairs et détaillés à l'extrême (trop de redites qui alourdissent le dossier inutilement).

Chaque volume est relié, avec une couverture plastifiée.

La MRAe a émis un avis sur la qualité du dossier. Cet avis est joint au dossier, en annexe J – partie 5. Les maîtres d'ouvrage ont répondu, point par point, aux vingt (20) remarques de la MRAe. Les réponses aux remarques de la MRAe sont dans l'annexe J – partie 5 – s/partie 3.

La commission d'enquête fait siennes la majorité des remarques émises par la MRAe :

- Nécessité d'approfondir la démarche d'évitement et de réduction des impacts,
- Améliorer les mesures de compensation des arbres abattus et de la suppression d'espaces verts, en respectant le SDRIF et les demandes émises par la municipalité de Nanterre à ce sujet,
- Mieux caractériser les impacts négatifs du projet (bruit, trafic automobile).

La commission d'enquête complète ses remarques en recommandant aux maîtres d'ouvrage de justifier certaines expropriations (en particulier avenue de la République à Nanterre).

3 OBJET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE

3.1 Finalité de l'enquête parcellaire

Il est nécessaire de procéder à une enquête parcellaire pour connaître très précisément les propriétés (immeubles, maisons, jardins, lieux publics) dont la maîtrise est nécessaire pour la réalisation du projet ainsi que leur propriétaires et ayant droit pouvant prétendre à une indemnisation.

L'enquête parcellaire a pour objectif de donner un avis sur l'emprise des ouvrages projetés, c'est à dire de permettre de :

- Déterminer la cohérence de l'emprise foncière avec le projet,
- Rechercher les propriétaires et titulaires de droits réels et autres ayant-droit.

L'objet de la présente partie du rapport d'enquête rédigé par la commission d'enquête vise à recueillir les observations des personnes intéressées sur les limites des biens à acquérir en vue

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

de réaliser le prolongement du tramway entre la ville de Colombes et la ville de Rueil-Malmaison, en traversant la ville de Nanterre.

Un dossier a été réalisé pour chaque commune conformément aux dispositions de l'article R.11-19 du code de l'expropriation. Pour chacune des communes concernées, le dossier K comprend une notice explicative, des plans parcellaires et les états parcellaires qui répertorient les éléments du cadastre avec l'identité des propriétaires.

Les tableaux des états parcellaires ont pour objet de répertorier les éléments du cadastre, l'identité des propriétaires réels et des ayant droit, les surfaces des terrains, et celles des emprises (totale ou partielle).

Les documents du dossier d'enquête parcellaire sont constitués de plans et tableaux.

▪ Les plans parcellaires :

L'ensemble pour les 3 communes comprend plusieurs plans au 1/500^e, dont certains sont communs à deux communes, numérotés de 1 à 16 (Colombes 1 plan n°15/16 – Nanterre 12 plans n°4 à 16/16 – Rueil-Malmaison 4 plans n°1 à 4/16).

Chaque plan montre l'emprise du projet et les parcelles cadastrales concernées, avec indication des voies de circulation.

 Parcellaire cadastral
(issu du service du Cadastre)

 Emprise graphique des bâtiments
(issu du service du Cadastre)

BP n°83 Référence cadastrale de parcelle non divisée
(section et N° de la parcelle)

BP n°5a Référence cadastrale provisoire de parcelle divisée
(section, N° de la parcelle et lot)

 Périmètre d'enquête parcellaire

 Limite de Commune

 Emprise à acquérir objet de l'enquête parcellaire MOA Département des Hauts de Seine

 Emprise à acquérir objet de l'enquête parcellaire MOA Île de France Mobilités


AM n° 564
11m²

N° d'emprise porté à l'état parcellaire
Surface objet de l'enquête parcellaire



Fond de plan topographie provenant du fichier
"NAN_RUE_PROJET_T1_180614.dwg"
réalisé par FIT CONSEIL.

NOTA :

- Les limites des surfaces des parcelles figurant sur le plan proviennent d'une application cadastrale et sont fournies à titre indicatif. Seul un bornage contradictoire peut les garantir.
- Toutes les surfaces des emprises à acquérir sont des contenances cadastrales
- La prise de vue aérienne n'ayant pas été réalisée à l'aplomb du projet, certaines zones de la photo aérienne peuvent être sensiblement décalées de la topographie.

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

REPERAGE DES PLANCHES

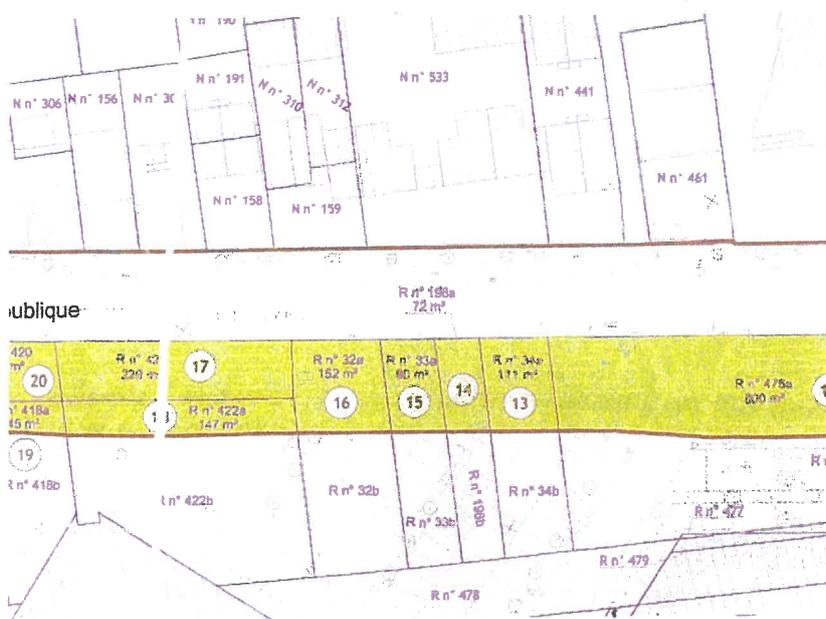
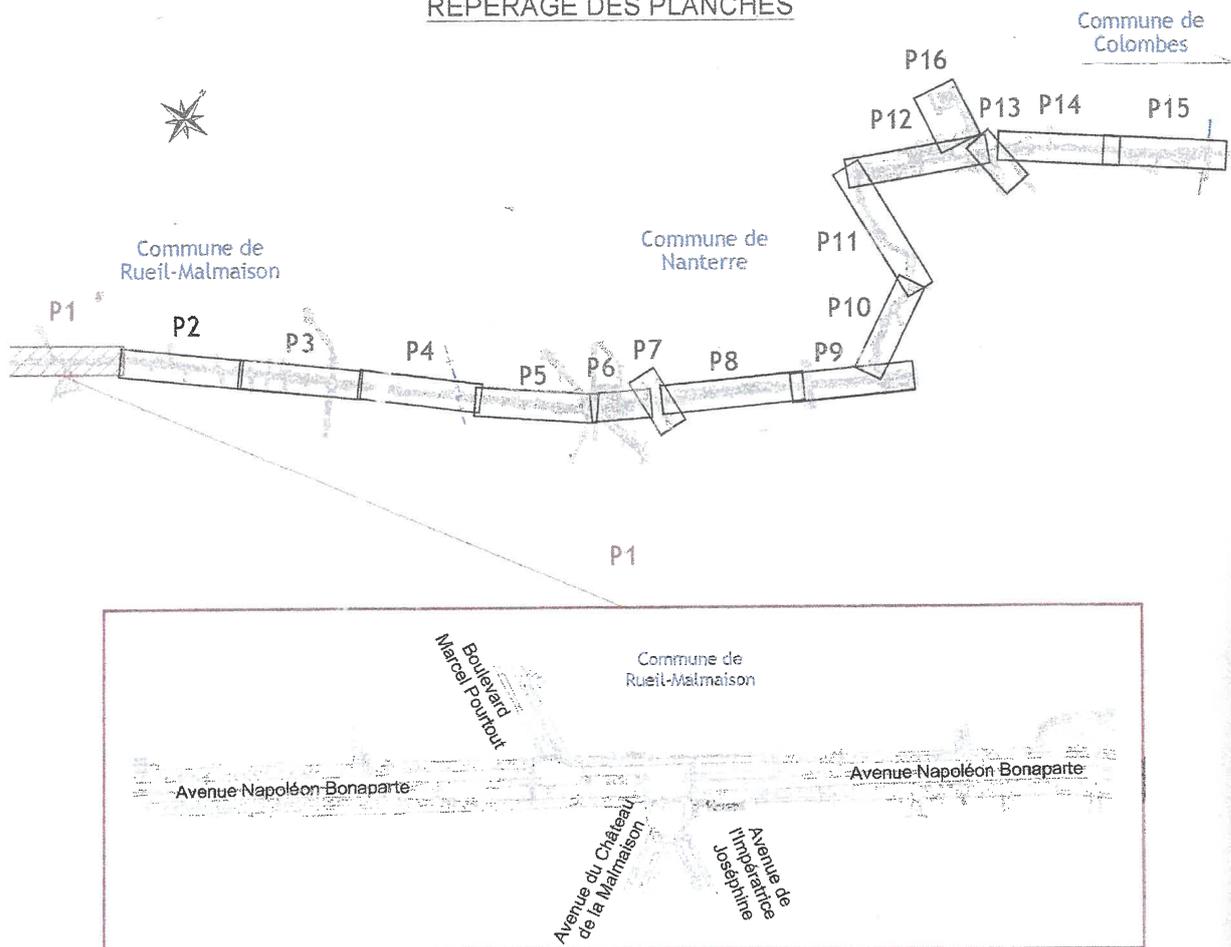


Figure 2. Exemple de plan de parcellaire

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

▪ Les états parcellaires :

Un tableau parcellaire proprement dit, établi par parcelle.

Le tableau comprend :

- colonne 1 : le n° de planche (plan parcellaire),
- colonne 2 : le code identifiant pour le projet (nombre à 3 chiffres),
- colonnes 3 et 4 : la section cadastrale,
- colonne 5 : l'adresse,
- colonne 6 : la nature d'occupation actuelle (trottoir, non bâti, jardin, etc...),
- colonne 7 : la surface cadastrale (en m²),
- colonne 8 : si l'emprise est totale ou partielle,
- colonne 9 : la surface de l'emprise (en m²),
- colonne 10 : la nature,
- colonne 11 : la surface hors emprise,
- l'origine de la propriété (acte de vente, cession à titre d'échange, etc...) est indiquée lorsque connue,
- la liste des propriétaires réels présumés, avec le nom du représentant (syndic, maire, etc...) est précisée.
- Un pavé « observations » est prévu.

▪ Remarques :

Les emprises concernées sont constituées de parcelles entières ou partielles.

Des emprises appartiennent à des personnes privées ou publiques ;

Des lots de copropriété constituent parfois les parcelles concernées.

Certaines emprises nécessaires au projet sont déjà acquises par le département des Hauts-de-Seine ; ces parcelles sont indiquées sur les plans afin de porter à la connaissance du public le foncier déjà maîtrisé par le maître d'ouvrage.

La présente enquête parcellaire ne traite pas des besoins fonciers des locaux techniques nécessaires à l'exploitation du système de transport qui feront l'objet d'une enquête complémentaire dans le cadre des étapes ultérieures du projet.

3.2 Rappel du cadre réglementaire

L'enquête parcellaire a été réalisée selon les conditions prévues aux articles R11-19 à R11-31 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'enquête s'est déroulée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) qui a eu lieu du 18 septembre 2019 au 18 octobre 2019 et qui fait l'objet de la première partie du présent rapport.

La réalisation du projet de prolongement du tramway T1 oblige les maîtres d'ouvrage à en maîtriser le foncier d'assiette tel que déterminé, en privilégiant autant que possible les acquisitions à l'amiable..

Seules les acquisitions qui n'auront pu aboutir à l'amiable feront l'objet d'une procédure d'expropriation.

Il ne peut y avoir d'expropriation des parcelles qui ne sont pas indiquées dans les états parcellaires indiqués dans le dossier d'enquête (pièce K).

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

La publicité pour l'enquête parcellaire a été menée de pair avec l'enquête DUP puisqu'elle est conjointe à l'enquête publique environnementale préalable à la DUP.

En application des articles L.311-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les notifications individuelles de l'arrêté préfectoral ont été adressées par l'expropriant concerné (Département des Hauts-de-Seine et Ile-de-France Mobilités) à chacun des intéressés, sous pli recommandé avec accusé de réception.

Les observations pouvaient être adressées par courrier postal au siège de l'enquête précisé à l'article 2 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique. A savoir la direction de l'infrastructure – Tour A – 130 rue du 8 mai 1945 – 92000 Nanterre.

Les permanences étaient également communes pour les deux enquêtes.

3.3 Examen des pièces composant le dossier d'enquête parcellaire

3.3.1 Les pièces du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête parcellaire, pour chaque ville, est constitué :

- Une notice explicative (K1) du projet dans sa globalité (tronçon de 7,5 km).
- La décision de Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine (arrêté n°2019-122) portant sur l'ouverture de l'enquête et ses modalités.
- Des plans parcellaires (K2) à l'échelle 1/500^e.
- Des états parcellaires :
 - 1 propriétaire sur la ville de Colombes (emprise de 120 m² constitué par un trottoir qui constitue 6,5% de la parcelle cadastrale).
 - 215 parcelles sur la ville de Nanterre (périmètre du maître d'ouvrage CD92) représentant 60 878 m² auxquelles il faut ajouter 24 parcelles pour le site de maintenance et remisage (périmètre du maître d'ouvrage Ile-de-France Mobilités qui concerne 7 propriétaires dont l'Etat, pour une emprise totale de 31 993 m²).
 - 27 parcelles sur la ville de Rueil-Malmaison (périmètre du maître d'ouvrage CD92) représentant 5 094 m².

Chaque commune concernée (3) a reçu un dossier complet.

3.3.2 Examen des pièces composant le dossier d'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, et dans chacune des mairies concernées par celle-ci, les documents mentionnés au § 3.3.1 ont été mis à la disposition du public.

Le dossier d'enquête publique parcellaire comprenait douze (12) pièces répertoriées K plus une pièce (repère O) qui était un guide de lecture de 8 pages.

- K1 : notice explicative commune de Colombes (25 pages)
- K2a : plans parcellaires au 1/500^e commune de Colombes (2 pages)
- K3a : états parcellaires commune de Colombes (4 pages)
- K1 : notice explicative commune de Nanterre (27 pages)
- K2a : plans parcellaires au 1/500^e commune de Nanterre (13 pages)
- K2b : plans parcellaires au 1/500^e commune de Nanterre (2 pages)
- K3a : états parcellaires commune de Nanterre (238 pages)
- K3b : états parcellaires commune de Nanterre (29 pages)
- K1 : notice explicative commune de Rueil-Malmaison (27 pages)

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

- K2a : plans parcellaires au 1/500^e commune de Rueil-Malmaison (5 pages)
- K3a : états parcellaires commune de Rueil-Malmaison (34 pages)

3.3.3 Incident

Lors de la permanence du vendredi 27 septembre, à Nanterre, le commissaire enquêteur, en vérifiant le dossier d'enquête, s'est aperçu qu'une pièce manquait au dossier (le volume 10). Le commissaire a immédiatement averti le M.O « Ile-de-France Mobilités » qui a fait le nécessaire pour qu'un nouveau document soit remis à la mairie de Nanterre. Ce qui a été fait le lundi 30 septembre.

Les responsables locaux (mairie) ont également été informés. Ils ont prévenu le commissaire enquêteur que des dispositions seraient prises pour éviter qu'une personne emporte un (ou des) document(s) à l'avenir. Il s'avère que la salle, où les documents du dossier d'enquête sont mis à la disposition du public, était sans surveillance.

Il ne semble pas que cet incident ait été préjudiciable au bon déroulement de l'enquête parcellaire ; le volume 10 est constitué de la pièce K avec les plans parcellaires.

4 OBSERVATIONS DU PUBLIC

4.1 Nombres d'observations et pièces déposées par le public

4.1.1 Modalités d'enregistrement des observations

Le dossier d'enquête parcellaire faisait partie du dossier d'enquête publique mis à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture des lieux précisés dans l'arrêté préfectoral comme indiqué au § 1.5.3.

En outre, les pièces du dossier étaient consultables via le site internet dédié au projet : <http://tram1-dup-nanterre-rueil-malmaison.enquetepublique.net> ainsi que sur la plate-forme du ministère de l'Écologie : <http://www.projetsd-environnement.gouv.fr/pages/home/>

Le public pouvait rencontrer les membres de la commission d'enquête lors des 13 permanences, déposer ses observations par voie électronique sur le registre dématérialisé créé à cet effet. Le public pouvait également adresser un courrier postal au siège de l'enquête et/ou rédiger ses observations sur les registres papier disponibles dans chacune des 3 mairies concernées par l'enquête publique.

Un commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public au cours des douze premières permanences tel qu'indiqué au § 1.5.3. La dernière permanence tenue au siège de l'enquête (Nanterre) s'est tenue en la présence des 3 membres de la commission d'enquête.

Les observations ont été classées par commune. Elles sont classifiées de la manière suivante, par un numéro alphanumérique.

La première lettre indique la source (O pour les informations recueillies lors des permanences ou R pour celles recueillies dans les différents registres – papier et dématérialisé).

Un numéro d'ordre à 3 chiffres suit.

Exemples :

OC001 = 1^{ère} observation recueillie lors des permanences de Colombes

ON001 = 1^{ère} observation recueillie lors des permanences de Nanterre

ORM001 = 1^{ère} observation recueillie lors des permanences de Rueil-Malmaison

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

Etc....

RE001 = 1^{ère} observation recueillie sur le registre dématérialisé

RC001 = 1^{ère} observation recueillie sur le registre dématérialisé

RN001 = 1^{ère} observation recueillie sur le registre dématérialisé

RRM = 1^{ère} observation recueillie sur le registre dématérialisé

4.1.2 Observations recueillies sur les registres papier et durant les permanences

La commission d'enquête a choisi de les traiter individuellement au contraire des observations reçues sur le registre électronique qui sont trop nombreuses (115) ; elles seront traitées par thèmes.

Certaines observations écrites sur les registres papier pouvant s'inscrire dans les thèmes.

Colombes :

OC001 : Observation de la municipalité de Colombes

Lors de sa délibération du 27 juin 2019, le conseil municipal de Colombes a émis un avis favorable sur le dossier d'enquête publique présentant le prolongement du tramway T1 vers Rueil-Malmaison.

La ville de Colombes souhaite qu'une nouvelle voie soit créée rue des côtes d'Auty, entre Colombes et Nanterre.

Avis des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage affirment que cette demande est compatible avec le projet et qu'ils procèdent aux études de faisabilité et de financement qui pourraient éventuellement faire l'objet d'une nouvelle procédure de DUP.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du Maître d'ouvrage

Nanterre :

ON001 : Observation de Monsieur VIEIRA

Monsieur VIEIRA a déclaré représenter Monsieur Stéphane DELERY propriétaire de 2 parcelles : 35 avenue Joliot Curie (SCI Mirabeau) et 22 rue des Amandiers (SCI Georges Delery) à Nanterre. Il indique qu'à ces adresses sont installés plusieurs sociétés et organismes dont 3 associations (pour formation d'adultes, en lien avec Pôle Emploi, pour la lutte contre le cancer, pour assistance aux enfants en difficulté), un bureau d'architectes, une entreprise de tirage et reproduction de plans, etc. Il indique également que la clôture et le portail ont été refaits récemment et que le propriétaire souhaite la reconstitution d'une clôture au nouvel alignement ainsi que l'installation d'un portail si celui existant devait être démoli ainsi que la réfection du jardin et de l'escalier si ces derniers devaient disparaître.

Avis des maîtres d'ouvrage

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.

D'une manière plus générale, les maîtres d'ouvrage prendront en charge le recul des clôtures ainsi que les frais de déplacement des réseaux qui seraient nécessaires.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note que tous les travaux de modification des clôtures seront à la charge des maîtres d'ouvrage. Elle recommande à ceux-ci d'oeuvrer en collaboration et concertation avec les propriétaires concernés.

ON002 : Observation de Monsieur CRISTOFARI Jean-Pierre

Monsieur Jean Pierre CRISTOFARI est propriétaire d'un pavillon au 347 bis avenue de la République à Nanterre. Il fait part de son refus d'accepter l'acquisition projetée d'une partie de sa parcelle en faisant valoir que son pavillon perdra l'essentiel de son utilité (disparition de la place de stationnement, impossibilité d'accès du fait de la démolition de l'escalier, condamnation de l'accès des pièces en demi-sous sol, etc). Il prévoit l'envoi d'un courrier dans ce sens. Il demande la raison du dévoiement de la voie à cet endroit, nécessitant un empiètement plus large sur sa parcelle que sur les parcelles en amont. La lecture du plan montre un léger débord des voies de part et d'autre du tracé du tram.

Avis des maîtres d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note que toutes les solutions seront recherchées pour permettre à M. Cristofari de bénéficier de la meilleure offre qui ne dégrade pas son cadre de vie.

La commission d'enquête a constaté lors de sa visite des lieux le 11 septembre que cette emprise modifiait fondamentalement les accès à la maison de M. Cristofari. Elle souhaite qu'une négociation s'engage entre les M.O et le propriétaire qui ne souhaite pas vendre sa propriété (maison familiale héritée de ses parents).

L'emprise conduirait d'autre part à une très forte dévaluation financière du bien.

La commission d'enquête note que M. Cristofari privilégie une modification de l'empiètement du tramway à la vente de sa propriété à laquelle, lui et sa famille sont très attachés.

ON003 : Observation de Monsieur SAADNA Houcine

Monsieur Houcine SAADNA est propriétaire d'un pavillon au 317 avenue de la République à Nanterre. Il est venu consulter le dossier d'enquête et vérifier l'impact du projet sur son

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

pavillon. Ce dernier ne semble pas devoir être touché par les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet. Monsieur SAADNA n'a pas formulé d'observations.

Avis des maîtres d'ouvrage

Sans objet

Avis de la commission d'enquête

Sans objet.

ON004 : Observation de Monsieur MABROUKI

Monsieur MABROUKI est propriétaire d'un pavillon au 377 bis avenue de la République à Nanterre. Sa parcelle est frappée d'un alignement d'environ 2,60 m pour les besoins du projet. La raison semble être la même qu'au droit du 347 bis, c'est-à-dire dévoiement des voies et élargissements des plateaux piétons pour sécuriser les traversées. Monsieur MABROUKI souhaite savoir dans quelle mesure il serait possible de modifier le tracé de façon à ne pas empiéter sur sa parcelle.

Avis des maîtres d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

S'étant déplacée sur les lieux, la commission d'enquête confirme les arguments développés par les maîtres d'ouvrage. De son point de vue, l'emprise n'aura pas d'impact sur l'activité commerciale.

ON005 : Observation de Messieurs AZIYANE – RIPAUD et NOIAYE

Messieurs AZIYANE, RIPAUD et NOIAYE se sont présentés ensemble, ils sont propriétaires des appartements en rez-de-chaussée de l'immeuble au 357 avenue de la République à Nanterre. Ils contestent de façon catégorique l'empiètement sur leurs jardins et les futures emprises à acquérir, sur les jardins en rez-de-chaussée. Ils souhaitent avoir une explication détaillée de la nécessité de cette future expropriation.

Avis des maîtres d'ouvrage

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

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

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 dimensionnement de l'aménagement dans le petit Nanterre et les acquisitions foncières associées sont le fruit de d'un travail d'optimisation.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse mais n'est pas convaincue du bien fondé de cette emprise comme elle l'a expliqué aux maîtres d'ouvrage.

Elle recommande aux maîtres d'ouvrage de réétudier l'emprise nécessaire sur ce tronçon ; un trottoir légèrement moins large et permettant la libre circulation des poussettes-bébé et des fauteuils pour personne à mobilité réduite est possible même si c'est au prix de quelques modifications des fonctionnalités existantes.

ON 006 : Observation de Monsieur URVOAS

Monsieur URVOAS est propriétaire au 57 rue de la Croix à Nanterre : il se trouve à distance de la future emprise du projet mais souhaitait avoir des informations concernant le phasage des travaux. Il n'a pas formulé d'observations.

Avis des maîtres d'ouvrage

Sans objet.

Avis de la commission d'enquête

Sans objet.

ON007 : Observation de Madame DERNONCOURT

Madame DERNONCOURT habite au 87 avenue Joliot Curie à Nanterre. Elle souhaitait avoir des renseignements généraux sur le projet et son phasage sans formuler des observations.

Avis des maîtres d'ouvrage

Sans objet

Avis de la commission d'enquête

Sans objet.

ON011 : Observation de Monsieur et Madame SAULNIER Claude

Ces personnes représentent leurs enfants Dorothée et Matthieu, tous les deux propriétaires d'un appartement au 27 avenue Joffre à Nanterre.

L'impact de l'emprise est faible (21 m², de forme triangulaire avec un côté de 0,76 m sur 13,57 m de longueur).

Les propriétaires demandent si le mur de clôture, la grille et le portail automatique seront remplacés de même que la végétation existante.

Avis des maîtres d'ouvrage

Voir réponse ON001

Avis de la commission d'enquête

Voir avis ON001.

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

ON012 : Observation de Monsieur RIPAUD Grégoire (voir ON005)

Renouvelle son opposition au projet (voir ON005) qui consiste à amputer son jardin sur près de 2,50 m de large.

M. Ripaud précise qu'il deviendra difficile et dangereux d'entrer et sortir du parking de l'immeuble car le bip d'ouverture du portail ne se déclenche que lorsque le véhicule est à proximité du portail, donc arrêté sur la rampe qui est en pente.

Avis des maîtres d'ouvrage

Voir réponse ON005

Toutes les solutions techniques envisageables pour permettre la restitution des fonctionnalités existantes seront recherchées en lien avec les propriétaires concernés.

Avis de la commission d'enquête

Voir avis ON005.

La commission s'est déplacée sur les lieux durant l'enquête. Elle recommande aux maîtres d'ouvrage de reprendre leur étude afin de s'assurer que les sorties de voitures du parking ne seront pas source de danger pour les piétons et les véhicules qui circulent sur l'avenue de la République.

Il lui apparaît également qu'il y aura un problème de pente pour le raccordement du trottoir. Elle renouvelle ses commentaires émis en ON005.

La commission d'enquête n'a pas à dire le droit. Ce n'est pas à elle de donner un avis sur les dysfonctionnements de la procédure de délivrance du permis de construire. Elle a pris note des échanges de courriers entre l'association des copropriétaires et M. le maire de Nanterre.

Elle recommande fortement aux maîtres d'ouvrage de mettre tout en œuvre pour trouver une solution technique qui donne satisfaction aux deux parties.

Dans le cas présent des emprises sur des parties privatives (jardins), les indemnités financières ne sauraient compenser les nuisances subies.

ON013 : Observation de Monsieur et Madame BOURGEOIS Alain

Ces personnes s'étonnent d'avoir reçu un courrier qui ne concerne pas leur propriété. Le M.O CD92) contacté au téléphone à plusieurs reprises n'a pas donné de réponse à ce jour (27/9/2019).

La commission a contacté le M.O dès la fin de la permanence.

Avis des maîtres d'ouvrage

Dans un courriel daté du 2 oct. 2019, le M.O IDFM indique à la commission d'enquête que M. Bourgeois n'a pas de lien avec la parcelle cadastrée CG99 (référence projet 209).

Le MO CD92 – M. Tornior Frédéric – dans son courriel adressé le 2 oct. 2019 à la commission d'enquête, précise que M. Bourgeois est mis en cause sur la parcelle CG99 en tant que supposé syndic bénévole de cette parcelle. Cette parcelle appartenant au département des Hauts-de-Seine.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note des informations fournies par les deux M.O

Il ressort de l'analyse du dossier que les deux parcelles contiguës – CG98 et CG99 – sont utilisées actuellement comme trottoir.

La propriété des époux Bourgeois n'est pas concernée par une demande d'emprise.

RN001 : Observation de Monsieur AZIYANE Ali

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

Monsieur Aziyane est venu à la permanence du 18 septembre. Il confirme dans le registre papier son opposition à l'emprise de 67 m² (parcelle n° 31 – cadastre N571). Le projet de tram est connu depuis longtemps ; pourquoi sa résidence construite en 2016 n'en a-t-elle pas tenu compte ?

La largeur de la voie nécessaire au tracé du tramway est-elle justifiée devant le 357 avenue de la République ?

[Avis des maîtres d'ouvrage](#)

[Voir réponse ON005](#)

Avis de la commission d'enquête

Voir avis ON005

RN002 : Observation de Monsieur CRISTOFARI Jean-Pierre

Monsieur Cristofari est venu remettre en main propre une lettre exposant sa position concernant l'emprise prévue de 28 m² sur son terrain. Cette emprise le priverait de son escalier d'accès à la maison, de sa place de stationnement privé pour son véhicule, de l'accès à la citerne fuel et l'empêcherait de descendre dans son sous-sol.

[Avis des maîtres d'ouvrage](#)

[Voir réponse ON002](#)

Avis de la commission d'enquête

Voir ON002

RN113 : mémo de la municipalité de Nanterre déposé le 18 octobre

[Avis des maîtres d'ouvrage](#)

Concertation avec la ville : tout au long du processus d'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique, la 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse détaillée faite par le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse, à la longue série de points d'attention qu'avait adoptée la municipalité de Nanterre dans séance du 24 juin 2019.

Pour ce qui est de la protection des arbres, la maîtrise d'ouvrage reprend l'argumentaire qu'elle avait déjà utilisé dans sa réponse générale (voir thème N° 6).

Pour les scénarios alternatifs relatifs aux convois exceptionnels, la commission d'enquête accepte la réponse de la DRIEA qui a indiqué qu'il était nécessaire de conserver la possibilité de faire circuler les convois exceptionnels sur les RD913 et RD131.

Quant aux acquisitions foncières au Petit Nanterre pour les immeubles situés au 355 avenue de la République, il semble que la maîtrise d'ouvrage renvoie à la commune de Nanterre les dysfonctionnements causés par le tracé du tram. La commission recommande une étude juridique complète pour la détermination des responsabilités ; elle ne peut se prononcer sur point car elle ne possède pas toutes pièces justifiant l'argumentaire développé.

Pour ce qui est des autres éléments de réponse, la commission accepte les informations données par la maîtrise d'ouvrage et notamment son souci d'aider la commune de Nanterre au cofinancement des travaux dès lors qu'elle aura reçu des demandes précises. Enfin, la commission note l'absence de réponse de la maîtrise d'ouvrage à la demande de la ville de Nanterre que la compensation de la perte de l'espace vert consécutive à l'installation du SMR ait lieu sur son territoire.

Rueil-Malmaison :

ORM001 : Observation de Monsieur VERGNAULT Eric

Monsieur Eric VERGNAULT est copropriétaire au 124, avenue Paul Doumer. Il signale que l'acquisition projetée se situe au-dessus du parking enterré de la Résidence qui d'ailleurs comporte à cet endroit 2 niveaux de sous-sol. Il s'interroge sur les responsabilités en cas de sinistre (nécessité de réaliser une division en volume ?) et sur les protections prévues pour empêcher l'accès des véhicules sur le futur trottoir, compte tenu de la surcharge limite de la dalle du parking enterré. Il regrette vivement la disparition des arbres devant la Résidence. Monsieur Vergnault a ensuite confirmé ses observations dans le Registre.

Avis des maîtres d'ouvrage

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

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse qui lui semble de nature à rassurer les copropriétaires.

ORM002 : Observation de Monsieur HADJ-LARBI

Monsieur HADJ-LARBI, propriétaire et exploitant d'un restaurant au 94, avenue Paul Doumer est venu se renseigner si les travaux auront un impact direct sur l'exploitation de son commerce. Il a constaté l'absence d'empiètement sur le trottoir devant son commerce et n'a fait aucune observation.

Avis des maîtres d'ouvrage

Sans objet

Avis de la commission d'enquête

Sans objet

ORM003 : Observation de Monsieur Claude LARIVEN

Monsieur Claude LARIVEN habite au 47 bld Solferino. Lors de sa visite à la permanence il a constaté que le projet n'a pas d'impact direct par rapport à son domicile. Il a cependant formulé des observations générales sur le projet : il considère qu'il aurait été préférable de réaliser un « Tram-bus » ou un « Tram-téléphérique » car, d'après lui, ces systèmes de transports en commun sont plus économiques et présentent moins de nuisances. Monsieur Lariven a ensuite confirmé ses observations dans le Registre.

Avis des maîtres d'ouvrage

Le système d'alimentation par LAC (Ligne Aérienne de Contact), retenu dans le cadre du projet Tram 1 Nanterre – Rueil-Malmaison, est le système d'alimentation des tramways le plus répandu. L'alimentation en énergie se fait par l'intermédiaire d'une ligne aérienne suspendue à une hauteur entre 3,6 et 6,5 mètres. La solution d'alimentation par le sol (APS) n'a pas été

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

retenue pour plusieurs raisons suivantes dont la suivante : les rames de la ligne Tram 1 circuleront à terme sur l'ensemble de la ligne de Val de Fontenay à Rueil-Malmaison, ce qui nécessiterait donc d'équiper la totalité des rames du T1 de cette technologie, plus coûteuse, et de modifier tous les équipements de maintenance de la ligne en conséquence (notamment les sites de maintenance et de remisage), ce qui aurait un impact sur le fonctionnement de toute la ligne pour la réalisation de tels travaux.

Avis de la commission d'enquête

Les arguments techniques développés par les maîtres d'ouvrage sont cohérents et recevables.

ORM004 : Observation de Madame RODRIGUES DA SILVA Elisabeth et Monsieur DE SOUSA Johnny

Madame Elisabeth RODRIGUES DA SILVA et Monsieur Johnny DE SOUSA sont venus pour le père de ce dernier qui est propriétaire et habite au 22bis, Joliot Curie à Nanterre un petit pavillon. Le père est âgé et mal voyant, son seul passe-temps est de cultiver son potager qui se trouve justement concerné par l'alignement dû au projet. Ces personnes s'opposent donc à cette acquisition et réclament, si toutefois la réalisation s'avérait indispensable, l'achat de la totalité de la parcelle pour qu'ils puissent rechercher un autre pavillon présentant les mêmes avantages (un petit jardin cultivable). Monsieur De Sousa a ensuite confirmé ses observations dans le Registre.

Avis des maîtres d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête recommande à Mme Rodrigues Da Silva de prendre contact directement avec les maîtres d'ouvrage pour étudier le cas soulevé.

ORM005: Observation de Madame SAFI/ADJADJ Fatiha

Observation recueillie lors d'une permanence à Rueil-Malmaison mais concerne une parcelle située sur la commune de Nanterre (au 379 Avenue de la République).

Photos à l'appui, Mme Safi/Adjadj, qui est d'accord avec le projet de tramway, estime qu'il lui deviendra impossible de rentrer sa voiture dans son garage situé en contrebas de l'avenue de la République une fois son terrain amputé de 28 m² (2,50 m de large).

D'autre part, elle a accepté l'installation d'un panneau publicitaire qui doit être déplacé ; elle touche un revenu de 3000 €/an. Quid de ce panneau ?

Avis des maîtres d'ouvrage

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

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

fonctionnalités perdues comme pour l'ensemble des riverains du tracé et particulièrement ceux de l'avenue de la République.

Avis de la commission d'enquête

Concernant le panneau publicitaire, la commission pense qu'il est possible de le déplacer sans que cela ne nuise à Mme Safi, Adjadj, de quelque manière que ce soit.

La commission prend note qu'une étude est en cours par un géomètre.

ORM009 : Observation de Monsieur WAFELMAN Claude

L'un des deux immeubles de la copropriété est impacté par l'emprise située au 124 avenue Paul Doumer (152 m²). L'emprise concerne un trottoir dallé situé sur une dalle au-dessus des parkings en sous-sol de la résidence.

M. Wafelman, et le syndic (Foncia Renoir), s'inquiètent de savoir si le M.O du projet a vérifié que la dalle était calculée pour supporter des charges. A quoi sera destiné cet espace aujourd'hui à usage de trottoir et d'espace public (ce qui est imprécis).

Avis des maîtres d'ouvrage

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

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse qui est de nature à rassurer les propriétaires.

ORM011 : Observation de Madame KERVAREC Denise

Qui réside au 124 avenue Paul Doumer pose la même question que M. Wafelman.

Elle s'inquiète du devenir des commerçants près de la Place de La Boule puisque le nombre de places de stationnement va diminuer considérablement du fait des emprises sollicitées par le projet de tramway.

Quid des dégagements en cas d'accident routier ou de panne du tram pour permettre les arrivées des secours (pompiers et ambulances).

Elle demande à ce que le prolongement de la ligne de tram T1 s'arrête à la Place de La Boule.

Avis des maîtres d'ouvrage

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 diminution de la largeur disponible dégradera inévitablement le partage de l'espace public et la qualité intrinsèque de l'aménagement.

L'objectif principal du projet Tram 1 Nanterre – Rueil-Malmaison n'est pas de relier efficacement Rueil-Malmaison à Gennevilliers ou La Courneuve (très peu d'usagers l'emprunteront sur de si longues distances), mais de répondre aux besoins de déplacements de proximité et de rabattement vers les réseaux lourds. En effet, la ligne Tram 1 est essentiellement une ligne de « cabotage », connectée aux modes lourds qui permettent notamment de rejoindre La Défense et Paris.

Cette vocation se vérifie dans le cas du prolongement à Rueil-Malmaison, sur lequel les sections les plus chargées sont à l'approche de Nanterre La Boule depuis Rueil-Malmaison (correspondance métro 15) ainsi qu'à l'approche de Nanterre Université (correspondances RER A, Train L), comme le montrent les prévisions de fréquentation présentées ci-avant. Des

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

aménagements permettant une intermodalité optimisée entre le Tram 1 et les modes lourds seront réalisés de façon à faciliter les correspondances. Ainsi, le projet Tram 1 répond notamment à l'enjeu de déplacement entre Rueil et La Défense. Celle-ci sera accessible efficacement via le Tram 1 puis une correspondance avec le métro 15, deux modes de transports structurants et non soumis aux aléas de la circulation routière, permettant de garantir un temps de parcours fiable aux voyageurs.

Avis de la commission d'enquête

Pour la dalle située au-dessus du parking souterrain, la commission d'enquête renvoie à l'observation ORM009.

Dans le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, il est signalé qu'une attention particulière serait portée sur la problématique du stationnement près des commerçants – voir avis ORM013 ci-après.

La commission d'enquête prend note de la réponse donnée concernant la justification de ce projet : le projet lui paraît en adéquation avec les besoins de déplacements recensés dans le secteur du projet.

ORM012 : Observation de Monsieur SPALTER Patrick

Observation recueillie lors d'une permanence à Rueil-Malmaison mais qui concerne les parcelles destinées au centre de maintenance et de remisage envisagé sur la commune de Nanterre (plan n°16 – avenue de Paris / Avenue de la commune de Paris).

Avis des maîtres d'ouvrage

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'Île-de-France Mobilités en juillet 2016. La concertation préalable s'est ensuite déroulée du 7 novembre 2016 au 31 janvier 2017.

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 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des éléments de réponses. Réponse détaillée dans les pages 36 et suivantes du mémoire en réponse.

ORM013 : Observation de Monsieur GIROUD Jean

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

Monsieur Giroud formule les mêmes remarques que d'autres personnes pour ce qui concerne les dégagements en cas d'accident routier ou de panne du tram pour permettre les arrivées des secours (pompiers et ambulances).

Les livraisons des commerces de l'avenue Paul Doumer vont devenir compliquées.

Les bus pourront-ils tourner à gauche au carrefour Stell/Doumer ? Pourquoi supprimer la contre allée du Bld de l'Hôpital Stell ? Est-ce en raison du projet de tram ?

Avis des maîtres d'ouvrage

En section courante, la largeur des voies est généralement de 3,25 m minimum plus 1,50m de bande cyclable. En cas de véhicule en panne, cette géométrie permet de stocker un véhicule léger à l'arrêt (2m) et de conserver plus de 2,5m - qui correspond au gabarit routier maximum - pour laisser passer les autres véhicules, dont les véhicules de secours. De plus, de façon très régulière à l'approche des carrefours les plus utilisés, deux voies sont disponibles. Pour autant, les aménagements seront adaptés de manière à ce que la file de circulation ne soit pas pénalisée par des véhicules à l'arrêt : aménagements dissuasifs, traitement adapté des livraisons, etc.

La brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP) a été rencontrée dans le cadre de la conception du projet, permettant notamment d'échanger sur les principes d'insertion retenus. Les services de secours continueront d'être régulièrement consultés, et leur avis favorable sera une condition nécessaire au démarrage des travaux et des essais puis à la mise en service.

Les aménagements de voiries proposés dans le cadre du projet respectent les principes d'aménagement de voiries « classiques » sur voies départementales, élaborés par le gestionnaire de voiries et partagés avec les services de l'Etat (DRIEA). C'est pourquoi le SAMU n'a pas été consulté à ce stade des études. Des échanges seront organisés dans les étapes ultérieures.

A ce stade des études, des places de livraisons ont été identifiées à proximité des commerces. Un travail fin d'identification des besoins a notamment été mené en concertation avec les services et élus de Rueil-Malmaison. Si des besoins nouveaux concernant cette problématique apparaissent lors de la poursuite des études, des solutions seront recherchées par les maîtres d'ouvrages sur le tracé ou sur les voies adjacentes, avec la collaboration des villes.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note tout en recommandant aux maîtres d'ouvrage de poursuivre l'étude car la suppression de places de stationnement, en certains endroits du trajet, posera des problèmes. La société actuelle procède à beaucoup d'achats par internet qui nécessitent des livraisons par camionnettes ; ces véhicules de livraison des particuliers doivent pouvoir stationner pour effectuer leurs livraisons.

RRM001 : Observation anonyme

Observation demandant de mettre le tram à 1 seule voie pour éviter d'abattre des arbres. Les tramways se croisant aux arrêts.

Quid de la circulation des secours en cas de panne ou bouchons ? Evacuation des passagers du tram entre deux arrêts ?

Avis des maîtres d'ouvrage

La géométrie des aménagements n'est pas la seule raison des coupes d'arbres, les travaux de déviation des réseaux, qui remanient fortement le sous-sol, nécessitent de l'espace qui est

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

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.

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.).

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse. Elle note toutefois qu'elle ne répond qu'imparfaitement à la question posée.

RRM002 : Observation de Monsieur VRIGNAULT Eric

Monsieur Vrignault signale que sous l'emprise envisagée au 124 avenue Paul Doumer se situe un parking souterrain ; tout aménagement en surface pourrait affecter les parties souterraines de l'immeuble.

L'architecte du bâtiment signale que la dalle n'est pas calculée pour supporter le poids d'un véhicule (voiture, camionnette).

M. Vrignault demande la conservation des arbres pour protéger de la chaleur les appartements ainsi que les bacs à fleurs entretenus par les copropriétaires.

Avis des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrages partagent l'enjeu primordial que représente la nature en ville. La présence végétale est d'ailleurs affirmée dans le projet et les arbres abattus seront replantés sur le long du tracé ou dans le cadre d'une démarche de compensation.

Avis de la commission d'enquête

Voir avis ORM009 pour la question de la dalle.

La commission prend note de la réponse concernant les arbres abattus.

RRM003 : Observation de Monsieur LARIVEN Claude

Le projet semble inapproprié, tant par le coût que par l'inadaptation future des voies de circulation qui seront réduites.

M. Lariven propose des solutions alternatives (trambus ou tram avec des rails situés au-dessus des voies de circulation).

Le projet tram T1 aurait du être couplé avec la construction de l'A86 et longer le RER A.

Les expropriations posent problème.

Avis des maîtres d'ouvrage

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.

Le système d'alimentation par LAC (Ligne Aérienne de Contact), retenu dans le cadre du projet Tram 1 Nanterre – Rueil-Malmaison, est le système d'alimentation des tramways le plus répandu. L'alimentation en énergie se fait par l'intermédiaire d'une ligne aérienne suspendue à une hauteur entre 3,6 et 6,5 mètres. La solution d'alimentation par le sol (APS) n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :

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

- Les niveaux de fréquentation des lignes de tramways en Île-de-France sont tels que le critère majeur retenu par Ile-de-France Mobilité dans la conception des projets est celui de la fiabilité. Malgré l'émergence de solutions alternatives de plus en plus robustes, telles que l'alimentation par le sol, la ligne aérienne de contact est la solution technique présentant le meilleur taux de disponibilité. C'est pourquoi l'ensemble des tramways franciliens, existants ou en projet, est équipé de lignes aériennes de contact ;
- La solution d'alimentation par le sol (APS) est une solution « propriétaire » proposée par l'entreprise Alstom. Elle présente des coûts d'investissement plus importants que ceux de la ligne aérienne de contact. Ce dispositif implique également des coûts de matériel roulant plus importants, ainsi que des coûts d'entretien et d'exploitation plus élevés ;
- Le projet Tram 1 Nanterre – Rueil-Malmaison s'inscrit dans le prolongement de la ligne T1 existante et de ses projets d'extensions vers Val de Fontenay et Colombes. La ligne existante, ainsi que les extensions en projet, sont équipées de ligne aérienne de contact. Les rames de la ligne Tram 1 circuleront à terme sur l'ensemble de la ligne de Val de Fontenay à Rueil-Malmaison, ce qui nécessiterait donc d'équiper la totalité des rames du T1 de cette technologie, plus coûteuse, et de modifier tous les équipements de maintenance de la ligne en conséquence (notamment les sites de maintenance et de remisage), ce qui aurait un impact sur le fonctionnement de toute la ligne pour la réalisation de tels travaux.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête note la réponse qui est détaillée et argumentée dans le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage.

RRM004 : Observation de Madame RODRIGUES DA SILVA Elisabeth et Monsieur DE SOUSA Johnny

Ces personnes s'opposent au projet qui conduit à faire passer le tram devant la résidence de leur père, âgé et malade. Se disent prêt à négocier le rachat de la maison + terrain.

Avis des maîtres d'ouvrage
Sans objet.

Avis de la commission d'enquête

La propriété du père de Mme Rodrigues n'est pas impactée directement par le projet (emprise).

La demande de vente de la propriété n'entre pas dans le cadre de l'enquête parcellaire.

Le propriétaire doit prendre contact avec les maîtres d'ouvrage concernés par le projet.

RRM005 : Observation de Monsieur SPRINGER

Monsieur Springer s'oppose au projet qui conduira à des difficultés de circulation qui iront en s'aggravant avec les nouvelles constructions de l'Arsenal.

Pourquoi dépenser des sommes gigantesques alors que des lignes de bus existent. Ce projet entraîne la démolition d'un souterrain qui a coûté cher.

Non à l'abattage des arbres.

Pas de bitume au niveau du Château.

Avis des maîtres d'ouvrage

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

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.

La ligne Tram 1 est essentiellement une ligne de « cabotage », connectée aux modes lourds qui permettent notamment de rejoindre La Défense et Paris.

Les liaisons entre le haut et le bas de Rueil-Malmaison (déplacements nord-sud) sont assurées par plusieurs lignes de bus : 144, 244, 241, etc. Le prolongement du Tram 1 répond à un besoin de déplacement complémentaire Est-Ouest, notamment orienté vers Nanterre et le futur réseau du Grand Paris.

Les études de circulation menées par le Département mettent en évidence des conditions de circulation acceptables, malgré la réduction du nombre de voies sur une partie du tracé. En effet, le projet prévoit des voies de circulation supplémentaires à l'approche des principaux carrefours ainsi que des principes d'aménagements et de fonctionnement adaptés à chaque carrefour.

Enfin, la capacité de transport tous modes confondus le long du tracé, comptabilisant le mode routier et les transports en commun, sera supérieure à la situation actuelle après la mise en service du projet.

La réalisation d'une ligne de tramway constitue un investissement important, qui se justifie au regard des besoins de déplacements des territoires traversés. Les quartiers desservis sont en effet particulièrement denses en populations, emplois et activités, imparfaitement desservis par des transports en commun structurants.

Selon les deux méthodes de calcul classiquement utilisées en Ile-de-France (la méthode francilienne et la méthode de l'instruction ministérielle), le bilan socio-économique de l'opération est largement positif, confirmant la rentabilité du projet au regard des indicateurs socio-économiques utilisés pour de tels projets d'investissement.

L'application de la méthode francilienne conduit à un taux de rentabilité interne de 13,0%. Le bénéfice actualisé, qui correspond à la somme des coûts et des avantages actualisés du projet, s'élève à 340 M€.

L'application de la méthode de l'instruction ministérielle conduit à un taux de rentabilité de 6,5%. Le Bénéfice actualisé s'élève à 443 M€.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des arguments développés par les maîtres d'ouvrage.

4.1.3 Tableaux de synthèse par modalités de recueil des observations

Nombres d'observations reçues

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%

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

T7	-	2	15	3	12	3	35	30%
T8	2	1	1	-	1	-	5	4%
T9	-	-	-	-	-	-	-	-
T10	1	1	-	-	1	-	3	3%
Total	6	7	27	8	45	22	115	100%

Synthèse des avis du public

Avis clairement exprimés	Total	% du total	Registre Electronique 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 cyclistes	34	28%	26	0	5	3

4.1.4 Contributions portées en nom collectif

Peu de contributions portées en nom collectif (Association Naturellement Nanterre – Les copropriétaires Les Castors – La Communauté d'agglomération Versailles/Grand Parc). Ces contributions ont été enregistrées et ont fait l'objet d'une analyse et de réponse par la commission d'enquête.

4.1.5 Courriers

Ils ont été considérés comme les contributions déposées sur le registre électronique ou remis en main propre aux commissaires enquêteurs lors des permanences et ne font pas l'objet d'une comptabilisation à part.

4.2 Méthodologie d'analyse des observations du public

4.2.1 Thèmes retenus par la Commission d'enquête pour analyser les observations

La commission d'enquête a décidé de regrouper les observations à travers 10 thèmes principaux, composés d'items, qu'elle a identifiés comme les plus représentatifs. La dénomination des items et leur contenu ont été par la suite précisés.

Lorsque les observations étaient très précises, en particulier dans le cadre de l'enquête parcellaire, la commission a demandé l'avis des M.O et a donné un avis au cas par cas.

Dans les autres cas, l'avis de la commission d'enquête renvoie au cas général, selon le thème abordé. La liste des thèmes et des sous thèmes est la suivante :

- Thème T1 : La pertinence du projet de prolongement du tram T1
 - La pertinence du prolongement
 - Le choix du tracé
 - Le positionnement des stations
 - Le nom des stations

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

- La suppression d’ouvrages d’art (passages souterrains)
- Horaires d’exploitation
- Le prolongement au-delà du Château de Rueil-Malmaison
- L’inadaptation du projet
- Thème T2 : L’insertion du projet dans l’environnement urbain existant
 - Insertion dans le paysage urbain existant
 - Aménagement des espaces publics
 - Nature en ville
- Thème T3 : Les incidences sur la mobilité et l’intermodalité
 - Circulation automobile
 - Stationnement et livraisons
 - Interconnexion avec les autres modes de transports en commun
 - Circulations douces (piétons et cyclistes)
- Thème T4 : Les incidences socio-économiques du projet
 - Impacts sur la vie quotidienne (bruit, vibration, etc...)
 - Impact sur la santé (pollution atmosphérique)
 - Sécurité (traitement des incidents de circulation, risques, etc...)
- Thème T5 : Incidences du projet durant la phase de travaux
 - Conditions de circulations (bus, piétons, véhicules)
 - Maintien de l’accessibilité aux immeubles, équipements, commerces
 - Interfaces avec les autres chantiers concomitants
 - Indemnisation des commerçants
- Thème T6 : La suppression des alignements d’arbres
- Thème T7 : Les expropriations
 - Commune de Colombes
 - Commune de Nanterre
 - Commune de Rueil-Malmaison
 - Le Site de Maintenance et de Remisage
- Thème T8 : Le site de maintenance et remisage (SMR)
 - Choix de son implantation
 - Variantes proposées
 - Contraintes liées au site retenu
- Thème T9 : Participation du public
 - Concertation préalable
 - Contenu et lisibilité du dossier d’enquête publique
 - Information du public
 - Permanences
- Thème T10 : Mise en compatibilité des PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison

4.2.2 Méthode de dépouillement des observations recueillies

Toutes les observations du public, quel que soit leur mode d’expression, ont été classées selon ces 10 thèmes, ce qui a permis de mesurer leur importance relative encore que le nombre ne soit pas nécessairement un critère. Par exemple, les remarques faites par les utilisateurs du