

Le projet de prolongement du Tram 1

Le projet prévoit de relier le quartier du Petit Colombes au Château de Malmaison, en desservant les territoires de Nanterre et de Rueil-Malmaison. Au total, ce sont 15 stations supplémentaires - espacées de 500 mètres environ, sur un parcours de 7,5 km - qui seront aménagées afin de répondre aux besoins en déplacement du territoire. En correspondance avec le RER A et le Train L à la gare de Nanterre-Université et avec le futur métro 15 à la place de la Boule à Nanterre, le projet facilitera les déplacements des habitants et améliorera l'accès à de nombreux équipements majeurs de l'ouest francilien.

Les objectifs du projet



Créer un service de transport rapide, fiable et accessible, répondant aux besoins de déplacements du secteur



Accompagner le développement d'un territoire au cœur du Grand Paris



Faciliter l'accès aux centralités et équipements du secteur



Requalifier les espaces publics, notamment en faveur des modes actifs



Mieux desservir et connecter les territoires au réseau structurant de transports en commun

Un tramway connecté au réseau de transport du Grand Paris Express

La station Nanterre La Boule permettra la correspondance entre le Tram 1 et la ligne 15 du métro. La plateforme du tram sera située au dessus de la future gare souterraine.

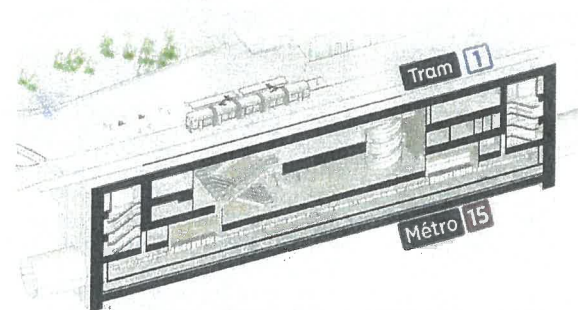
Les chantiers des deux projets devront être réalisés de manière coordonnée. C'est pourquoi, il est envisagé d'organiser les travaux du Tram 1 en deux temps :

1 Petit Colombes - Nanterre Mairie

- Réalisé indépendamment des travaux du Métro 15
- Mise en service à l'horizon 2027

2 Nanterre Mairie - Château de Malmaison

- Réalisé de manière coordonnée avec les travaux du Métro 15
- Mise en service à l'horizon 2030



Interface Tram 1 / Métro 15 à Nanterre La Boule (Source : SGP 2017)

Qui participe au projet du Tram 1 ?

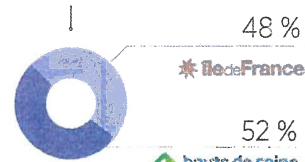


Les maîtres d'ouvrage

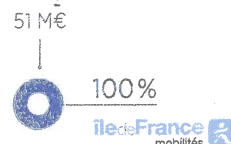


Les financeurs

Les études



Le matériel roulant c'est-à-dire les trams.



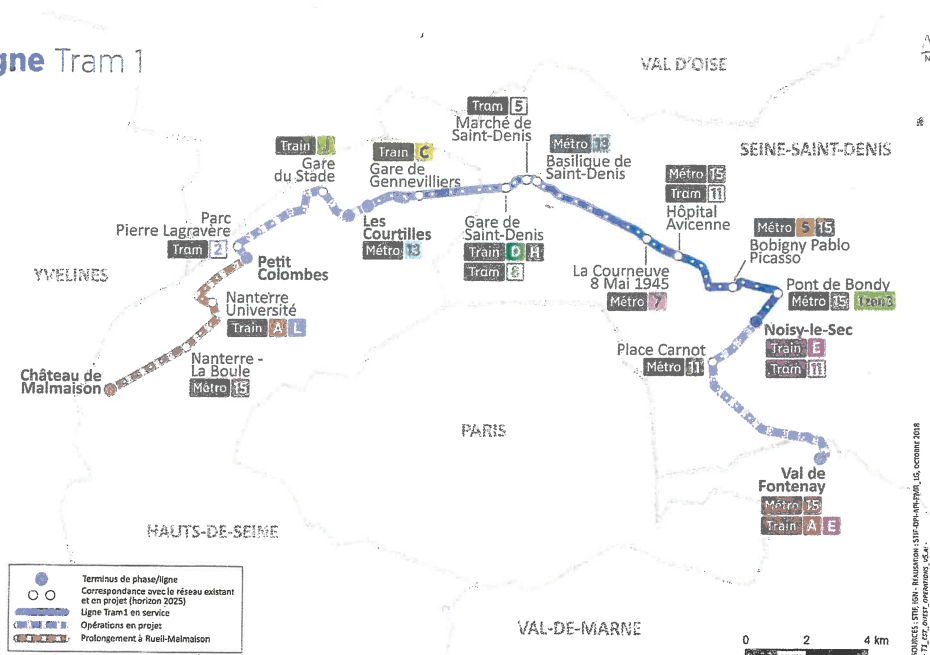
Coût total des infrastructures hors matériel roulant : 380 M€*

* aux conditions économiques de 2017

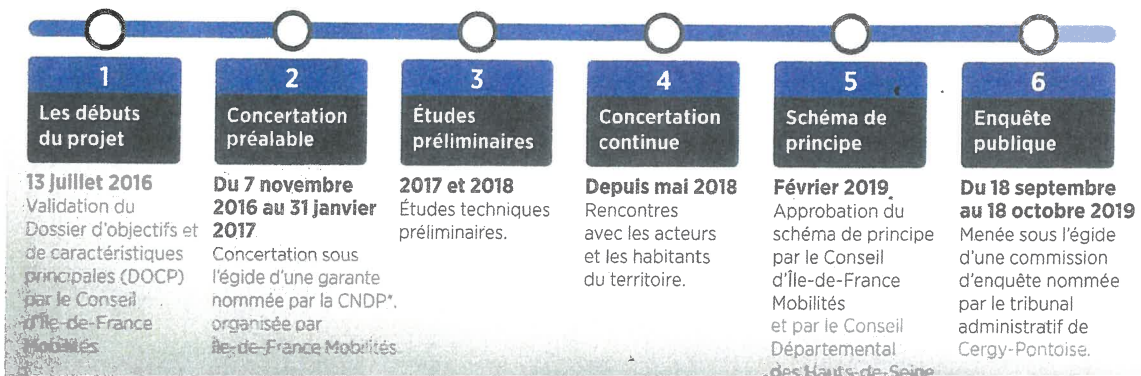
Les chiffres clés du projet



La ligne Tram 1



Les grandes étapes du projet



La concertation au cœur du projet

Le projet Tram 1 Nanterre - Rueil-Malmaison a été pensé de manière concertée avec les habitants et acteurs du territoire. Une **concertation préalable** menée sous l'égide d'une garante nommée par la Commission nationale du débat public, s'est déroulée à l'hiver 2016. Cette étape de dialogue a été réalisée dans l'objectif de concevoir un projet au service des habitants et des usagers.



La réunion publique de Rueil-Malmaison

CONCERTATION PRÉALABLE - HIVER 2016

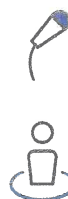
LES OBJECTIFS

- **Recueillir l'avis des habitants et acteurs du territoire** sur les grands principes et objectifs du projet
- **Répondre aux interrogations**, expliquer le projet
- **Enrichir le projet** en intégrant au mieux les besoins et attentes exprimés

2



ATELIERS
avec les acteurs
économiques



4
RÉUNIONS
publiques

3

RENCONTRES DE TERRAIN
avec l'équipe projet

À partir de mai 2018 et tout au long de l'année, une nouvelle étape d'échange a été mise en place : **la concertation continue**. Elle a permis aux porteurs de projet de présenter aux habitants et acteurs du territoire les évolutions apportées au projet suite aux études menées à l'issue de la concertation préalable.

CONCERTATION CONTINUE - PRINTEMPS 2018

LES OBJECTIFS

- **Dialoguer avec les acteurs du territoire** (associations, conseils de quartiers, conseils de village, personnes s'étant exprimé durant la concertation préalable)
- **Orienter les principes de conception** plus détaillés du projet
- **Préparer l'enquête publique**

2



ATELIERS-VISITE
• dans le Petit Nanterre
• à la découverte des tramways T3 et T6

1

RÉUNION-ATELIER
• sur l'avenue Joliot-Curie
et la place de la Boule



1

**RENCONTRE AVEC
LES ASSOCIATIONS
DU TERRITOIRE**
• sur l'insertion du
tramway

Les principales thématiques abordées



**La desserte
du territoire**



**Amélioration
de la qualité de vie**



**La circulation
routière et le
stationnement**



L'intermodalité



**La nature
en ville**

L'enquête publique

Une nouvelle étape de dialogue débute en septembre sur un projet plus avancé. Étape réglementaire avant le début des travaux, cette procédure s'applique à tous les projets ayant un impact sur leur environnement. Son organisation est confiée au préfet des Hauts-de-Seine.

Quels sont les objectifs de l'enquête publique ?

1 PRÉSENTER AU PUBLIC les caractéristiques du projet et les conditions de son insertion dans son environnement, ses impacts et les mesures pour y remédier.

2 RECUEILLIR L'EXPRESSION du plus grand nombre afin d'apporter des éléments d'information utiles à l'appréciation du projet.

3 METTRE EN COMPATIBILITÉ les documents d'urbanisme des communes concernées.

4 MENER L'ENQUÊTE PARCELLAIRE pour identifier les propriétaires des parcelles à acquérir pour réaliser le projet.

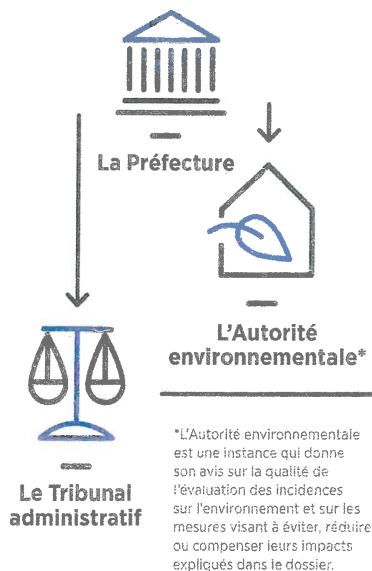
5 PERMETTRE DE DÉCLARER l'utilité publique du projet.

Le déroulement de l'enquête publique

LA PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE

▶ La Préfecture vérifie que le dossier d'enquête publique est complet. Elle saisit ensuite pour avis l'**Autorité environnementale** puis le **Tribunal administratif**.

▶ Le Tribunal administratif désigne la **Commission d'enquête**.



PENDANT L'ENQUÊTE

▶ La **Commission d'enquête** est chargée de veiller au bon déroulement de l'enquête publique et à la bonne information du public ; elle recueille également les observations du public.

▶ Les participants donnent leurs avis et font part de leurs remarques sur le projet.

APRÈS L'ENQUÊTE

▶ 30 jours après la fin de l'enquête publique, la Commission d'enquête établit un rapport sur le déroulement de l'enquête et rend son avis sur le projet.

▶ Sur la base de cet avis, le Préfet se prononce sur l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et déclare cessibles les parcelles figurant dans l'enquête parcellaire, au plus tard un an après la clôture de l'enquête publique.

L'itinéraire du Tram 1



Joliot-Curie - Place de la Boule

Ici, le Tram 1 fera le lien entre le quartier de la préfecture, le centre ancien de Nanterre et l'entrée de ville de Rueil-Malmaison. Il desservira notamment le théâtre des Amandiers, le parc André Malraux, le palais des sports, l'Hôtel de ville et le lycée Joliot-Curie.

Le tramway sera majoritairement situé au milieu des voies. La voirie comprendra une file de circulation

par sens, à l'exception des zones des carrefours, ainsi qu'un itinéraire cyclable continu.

La station Nanterre - La Boule s'inscrira sur le parvis de la future gare du métro 15, pour des conditions de correspondance optimales.



Autour de l'Université

Le Tram 1 desservira ici des équipements d'envergure métropolitaine, comme l'Université Paris Nanterre, la cité administrative de Nanterre Préfecture. Une station desservira également le collège République. Ce quartier comprend de nombreux projets urbains, comme les Papeteries de Nanterre, les franges de l'université et le projet cœur de quartier, à proximité de la gare de Nanterre Université.



Rueil-Malmaison

Le Tram 1 traversera Rueil-Malmaison via les avenues Paul Doumer et Napoléon Bonaparte, desservant le centre-ville et ses commerces, ainsi que le théâtre André Malraux, l'Hôtel de ville, le conservatoire à rayonnement régional ou encore l'Institut Français du Pétrole et des énergies nouvelles. Son itinéraire se poursuit jusqu'au Château de Malmaison.

Le tramway sera implanté au milieu des voies. La voirie comprendra une file de circulation par sens à l'exception des zones des carrefours. Des bandes cyclables seront aménagées, permettant au quartier de bénéficier de conditions de vie apaisées et sécurisées.



Enquête publique unique n° E1900053 / 95 concernant le projet de prolongement du tramway T1 de Colombes à Rueil-Malmaison



Le tramway s'implantera majoritairement sur le côté de la voirie.
La station Nanterre Université s'implantera sur le parvis de la gare, pour des correspondances optimales avec le RER A et le Train L.



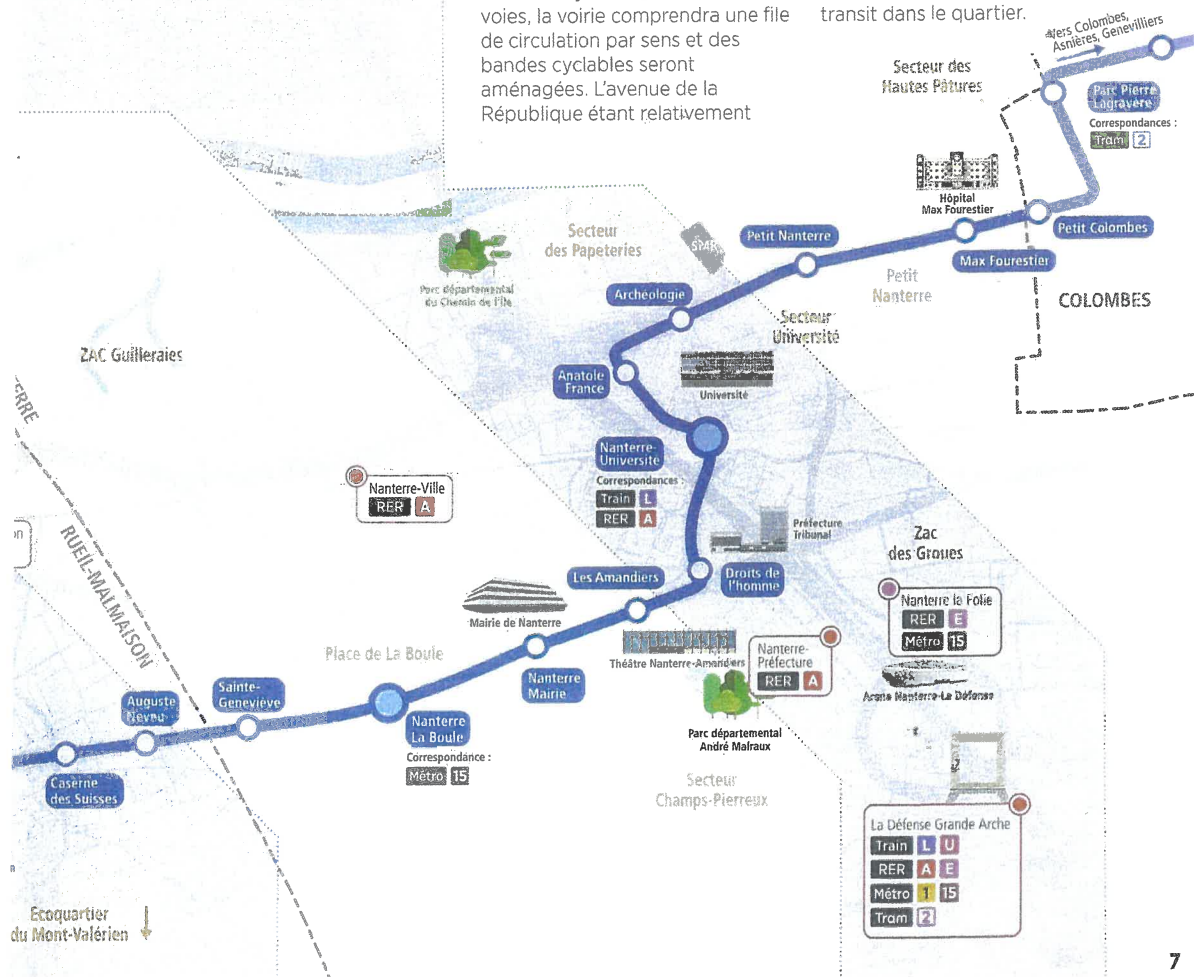
Le Petit Nanterre

Le tramway traversera le Petit Nanterre le long de l'avenue de la République en desservant l'hôpital Max Fourestier, la mosquée Okba Ibn Nafaa et les commerces du quartier. Il facilitera les liens du quartier avec l'Université et le centre-ville de Nanterre, mais également avec Colombes et le T2.

Le tramway circulera au milieu des voies, la voirie comprendra une file de circulation par sens et des bandes cyclables seront aménagées. L'avenue de la République étant relativement

étroite, des acquisitions foncières sont nécessaires sur des fonds de jardins de la rive nord.

Le plan de circulation des voitures sera modifié à l'approche du Pont de Rouen, avec un sens unique entre la rue des Saules et la rue du 11 novembre, ce qui permet à la fois de limiter les acquisitions foncières et réduire le trafic de transit dans le quartier.



Zoom sur



L'atelier-garage

Le projet Tram 1 nécessite la réalisation d'un atelier-garage (ou site de maintenance et de remisage, SMR) afin d'assurer notamment le stockage et l'entretien des rames du tramway.

Cet atelier-garage sera situé sur la commune de Nanterre au nord de l'Université Paris Nanterre, à proximité du stade des Bords de Seine.

Implanté de l'autre côté de l'autoroute A86, il nécessitera la construction d'un pont dédié au Tram au-dessus de l'autoroute, puis d'une voie d'accès le long de l'avenue de la Commune de Paris. Le terrain comprend actuellement un centre de loisirs et des activités industrielles et de logistique.

L'avenue Joliot Curie

L'avenue Joliot Curie accueille de nombreux équipements administratifs, scolaires et sportifs.

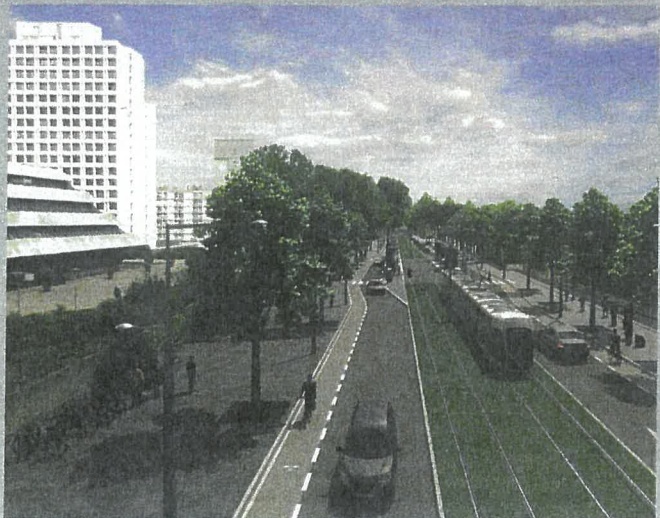
Le projet prévoit d'aménager une file de circulation par sens, à l'exception des carrefours, et un itinéraire cyclable, permettant d'apaiser les conditions de circulation. Il a également été conçu de manière à réaliser les travaux à une distance suffisante de l'alignement d'arbres au nord (côté mairie et habitations) afin de le préserver. La majeure partie des arbres côté sud (côté lycée et stade) devra être supprimée et remplacée par un nouvel alignement.

Le Pont de Rouen

Conformément aux enseignements issus de la concertation, une ouverture apaisée sera créée sous les voies ferrées et routières du Pont de Rouen, permettant un nouveau passage à l'écart de l'autoroute, pour le tramway, les piétons et les cyclistes.

Cette solution permet de répondre plus largement aux enjeux de réaménagement de cette zone, en faveur des piétons et des cyclistes, et de renforcer les liens entre le Petit Nanterre et le quartier de l'Université.

Les espaces à proximité du Pont de Rouen seront également transformés autour de la future station « Petit Nanterre », permettant de marquer l'entrée du quartier.



La place de la Boule

La Place de la Boule est une porte d'entrée du centre-ville de Nanterre et un futur pôle de transport de l'ouest francilien. Elle accueillera le Tram 1, le futur métro 15, et plusieurs lignes de bus. La station du tramway sera intégrée au parvis de la future gare du métro 15, pour des conditions optimales de correspondance.

Le carrefour actuel sera transformé en une place urbaine emblématique, apaisée et attractive pour les piétons et cyclistes. Elle bénéficiera de plantations d'arbres.

Les passages routiers souterrains sous la place seront maintenus. La largeur de celui situé sur l'avenue du maréchal Joffre sera légèrement réduite, mais les deux sens de circulation seront maintenus.



Le centre-ville de Rueil-Malmaison

L'arrivée du tram 1 permettra de requalifier les avenues Paul Doumer et Napoléon Bonaparte en faveur des riverains, piétons et cyclistes. Le projet prévoit d'aménager une file par sens, à l'exception des principaux carrefours, et le passage souterrain situé au croisement avec le boulevard de l'hôpital Steil sera comblé pour permettre le passage du tramway.

Des bandes cyclables seront aménagées et les traversées de l'avenue seront facilitées pour les

piétons, permettant de tisser des liens entre le centre-ville et les villages Plaine-Gare, Belle-Rive et Bords-de-Seine. Les arbres d'alignement qui nécessiteront d'être supprimés dans le cadre des travaux seront restitués par de nouveaux sujets. Des places de stationnement et de livraison seront aménagées à proximité des principaux commerces.

Le Tram 1 contribuera ainsi à renforcer la qualité et l'attractivité de cet axe majeur du centre-ville.



Le terminus

Le terminus de la ligne est situé à proximité de la place Osiris à Rueil-Malmaison. Cette implantation permet de desservir à la fois le Château de Malmaison, la piscine des Closeaux et les équipements sportifs situés à proximité.

Il a été conçu de manière à optimiser les conditions de correspondance avec les lignes de bus du secteur, notamment en provenance et en direction des Yvelines.

Le traitement architectural de la place Osiris tiendra compte de sa valeur historique d'ancienne entrée du domaine de Malmaison, dans le cadre de procédures associant l'Architecte des Bâtiments de France.

Le terminus sera équipé de stationnements vélos et d'une consigne collective sécurisée. Un local sera également construit en vue d'accueillir les conducteurs du tramway.

Les impacts du projet

Le projet Tram1 s'inscrit dans une dynamique générale de développement du réseau de transport francilien. Ses bénéfices portent à la fois sur l'amélioration des conditions de déplacement, l'attractivité du territoire et la transformation du cadre de vie local. L'ensemble des impacts du projet, positifs et négatifs, ont fait l'objet d'analyses détaillées dans le dossier d'enquête publique.

ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Un territoire mieux connecté



Chaque jour, 64 000 voyageurs emprunteront le prolongement, ils bénéficieront d'un tramway toutes les 4 minutes aux heures de pointes, pour des déplacements confortables, fiables et rapides.

Le projet renforcera ainsi l'attractivité et l'accessibilité des territoires :

- Des quartiers jusqu'ici peu desservis par des transports structurants seront désormais reliés de manière performante au réseau de transports d'Ile-de-France, via des correspondances avec :



- Les habitants bénéficieront d'un accès facilité aux centres-villes de Nanterre et Rueil-Malmaison, ainsi qu'aux équipements du secteur.

LA PHASE CHANTIER

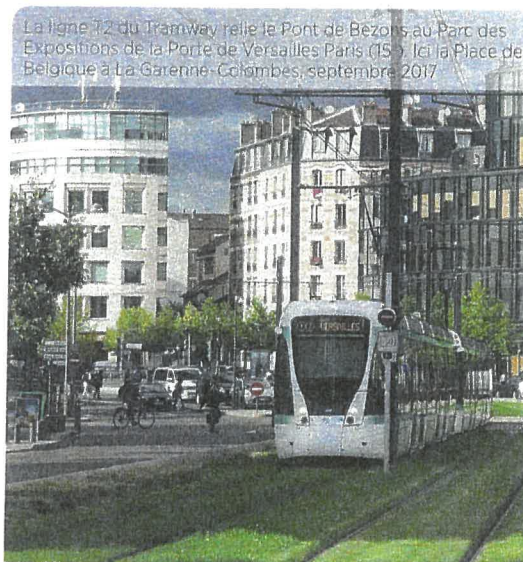


Les travaux du tramway pourront impliquer des perturbations de la vie locale, notamment en termes de circulation ou de nuisances sonores.

Un ensemble de mesures permettra de limiter l'impact des travaux, en adoptant une organisation de chantier adaptée. La circulation routière sera maintenue sur l'ensemble des axes tout au long du chantier.

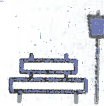
Une communication de proximité sera mise en place pour informer en continu les riverains et usagers.

Une commission d'indemnisation amiable sera mise en place, permettant de dédommager les commerçants et professionnels au fur et à mesure de l'avancement du chantier, en cas de préjudice sur leur chiffre d'affaire.



CADRE DE VIE

Des espaces publics requalifiés



Les espaces publics seront réaménagés tout au long du tracé, permettant à tous les modes de déplacement de cohabiter sur des axes apaisés et sécurisés.

Les piétons et cyclistes bénéficieront d'aménagements dédiés, dans un territoire jusque-là fortement marqué par les infrastructures routières. Un itinéraire cyclable continu et des trottoirs confortables seront également réaménagés, ils seront plantés d'arbres partout où la largeur le permet.

Parmi les espaces emblématiques aménagés le long du tracé figurent le secteur du Pont de Rouen, de la place de la Boule, ou encore du terminus de Château de Malmaison.



DÉPLACEMENTS EN VOITURE

Circulation routière

Le projet nécessite la modification des axes de circulations le long du tracé.

Ces modifications pourront induire des reports de circulation vers des voiries plus structurantes, notamment l'autoroute A86.

Les conditions de circulation sur l'axe du tramway seront garanties par :

- Le maintien de voies suffisamment larges, notamment pour garantir le passage de convois , exceptionnels ;
- L'élargissement à deux voies au niveau des principaux carrefours ;
- Un travail fin sur l'aménagement et le fonctionnement des feux de chaque carrefour traversé par le Tram ;
- Le maintien des passages souterrains de la place de la Boule.

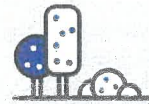


ACQUISITIONS FONCIÈRES

Pour permettre le passage du tramway, des élargissements de la voirie sont parfois nécessaires, en procédant à des acquisitions foncières.

La majorité des terrains concernés sont des emprises publiques ainsi que des fonds de jardins, notamment dans le quartier du Petit Nanterre.

Par ailleurs, les maîtres d'ouvrage devront acquérir le terrain du futur atelier-garage actuellement occupé par des activités économiques et un centre de loisirs.



PAYSAGE, PATRIMOINE ET LOISIRS

La nature en ville

La conception du projet s'est attachée à limiter les impacts sur les arbres d'alignements existants (voir zoom sur l'avenue Joliot-Curie p.8). Des arbres nécessiteront cependant d'être abattus pour permettre le passage du tramway. Ceux qui ne pourront pas être conservés seront restitués par de nouveaux sujets.

Par ailleurs, la plateforme du tramway sera majoritairement végétalisée et l'aménagement des zones emblématiques (Pont de Rouen, Place de la Boule) donnera une place importante à la végétation, avec un objectif d'atténuer le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Le terrain prévu pour l'atelier-garage comporte également un espace vert. C'est pourquoi Ile-de-France Mobilités a engagé une démarche de compensation écologique : des terrains situés à proximité du tracé sont identifiés, en vue d'y créer des conditions favorables aux espèces écologiques concernées.



CADRE DE VIE

Qualité de l'air et environnement sonore

Le projet contribuera à encourager le report des usagers de la voiture vers les transports en commun. Les axes empruntés par le tramway connaîtront également une diminution de la circulation routière, avec des effets positifs sur la qualité de l'air au niveau local.

La réalisation du projet permettra de réduire globalement les niveaux de bruit observés le long du tracé.

Participez à l'enquête publique et donnez votre avis

Échanger sur le projet

Les membres de la Commission d'enquête se tiennent à votre disposition pour échanger sur le projet, lors des permanences suivantes :

Mairie de Nanterre

Direction de l'infrastructure
Tour A - 7^e étage
130 rue du 8 mai 1945,
92000 Nanterre

- mercredi 18 septembre de 9h à 12h
- vendredi 27 septembre de 9h à 12h
- jeudi 10 octobre de 14h à 17h
- vendredi 18 octobre de 14h à 17h

Hôtel de ville
88-118 rue du 8 mai 1945,
92000 Nanterre

- samedi 5 octobre de 9h à 12h

Mairie de Rueil-Malmaison

Direction de l'urbanisme
et de l'aménagement
1^{er} étage de l'hôtel de ville
13 boulevard Floch,
92500 Rueil-Malmaison

- jeudi 19 septembre de 14h à 17h
- lundi 30 septembre de 9h à 12h
- mardi 8 octobre de 14h à 17h
- samedi 12 octobre de 9h à 12h

Mairie de Colombes

Pôle développement territorial
Direction de l'urbanisme et de
l'aménagement
42 rue de la Reine Henriette,
92700 Colombes

- jeudi 19 septembre de 9h à 12h
- vendredi 27 septembre de 9h à 12h
- mercredi 9 octobre de 9h à 12h
- vendredi 11 octobre de 9h à 12h



Consulter les documents du projet

Mairie de Nanterre

Direction de l'infrastructure
Tour A - 7^e étage
130 rue du 8 mai 1945,
92000 Nanterre

Du lundi au vendredi
de 9h00 à 12h00
et de 13h30 à 17h30

Hôtel de ville
88-118 rue du 8 mai 1945,
92000 Nanterre

Du lundi au mercredi
de 8h30 à 17h30,
le jeudi de 11h30 à 17h30,
le vendredi de 8h30 à 17h30
et le samedi de 9h à 12h30

Mairie de Rueil-Malmaison

Direction de l'urbanisme
et de l'aménagement
1^{er} étage de l'hôtel de ville
13 boulevard Floch,
92500 Rueil-Malmaison

Du lundi au vendredi
de 8h30 à 12h
puis de 13h30 à 17h30

Mairie de Colombes

Pôle développement territorial
Direction de l'urbanisme
et de l'aménagement
42 rue de la Reine Henriette,
92700 Colombes

Du lundi au vendredi
de 9h00 à 12h30
et de 13h30 à 17h30



S'informer sur le projet

Sur le site internet
nanterre-rueil.tram1.fr

Sur le portail
de l'enquête publique
tram1-dup-nanterre-rueil-malmaison-enquetepublique.net

Sur le site du ministère
www.projets-environnement.gouv.fr



Déposer un avis

Sur les registres papier
Mis à disposition en mairies

Sur le registre d'enquête
dématérialisé
tram1-dup-nanterre-rueil-malmaison@enquetepublique.net

Par courriel
pref-enquetes-publiques-belp@hauts-de-seine.gouv.fr

Sur le portail
de l'enquête publique
tram1-dup-nanterre-rueil-malmaison-enquetepublique.net

www.nanterre-rueil.tram1.fr

Lettre éditée par Île-de-France Mobilités - Septembre 2019 - Directeur de publication : Laurent Probst
Conception-réalisation : Epiceum - Crédits photos : Île-de-France Mobilités ©CD92/OLIVIER RAVOIRE

Un fonds activiste serait entré au capital d'EssilorLuxottica

OPTIQUE

Third Point LLC, un fonds activiste américain, aurait pris une participation dans le nouveau géant de l'optique.

Le fonds aurait décidé de cibler le groupe franco-italien, dont la gouvernance reste fragile après des mois de lutte de pouvoir.

Dominique Chapuis
dchapuis@lesechos.fr

La gouvernance d'EssilorLuxottica pourrait être à nouveau mise sous pression. Selon Reuters, le fonds activiste Third Point LLC aurait entré au capital du nouveau géant mondial de l'optique né de la fusion du français Essilor et de l'italien Luxottica. Le niveau de participa-



En mai, Leonardo Del Vecchio, PDG d'EssilorLuxottica, et Hubert Sagnières, vice-PDG délégué, avaient enterré la hache de guerre, mais un fonds activiste pourrait troubler le jeu. Photo Elodie Grégoire/REA

tion acquis par le fonds dirigé par Daniel Loeb reste pour le moment non précisé.

L'investisseur milliardaire, qui a déjà manœuvré chez Nestlé, dans les soupes Campbell ou chez United Technologies, aurait, selon l'agence de presse, déjà rencontré Leonardo Del Vecchio, le président exécutif de EssilorLuxottica et premier actionnaire du groupe. Des informations non confirmées par les parties à ce stade. L'entrée de Third Point, si elle est confirmée, pourrait de nouveau déstabiliser EssilorLuxottica après plusieurs mois d'une trêve fragile. En mai, à la veille de l'assemblée générale du groupe, Leonardo Del Vecchio et Hubert Sagnières, vice-PDG délégué d'EssilorLuxottica, avaient enterré la hache de guerre après une période de vives tensions.

Prévue par les choses vont un peu mieux en apparence, EssilorLuxottica a annoncé début août le rachat du distributeur néerlandais GrandVision pour plus de 7 milliards d'euros. Cette opération va lui permettre de mettre la main sur plus de 7.000 points de vente en Europe et de parfaire son intégration verticale. Une manœuvre qui fait toutefois craindre à certains investisseurs de nouveaux retards dans les synergies devant être mises en place dans le cadre de la fusion entre Essilor et Luxottica actée en octobre 2018 - soit quelque 600 millions d'euros par an.

La succession, en 2020, de Leonardo Del Vecchio et d'Hubert Sagnières est un grand enjeu pour le géant de l'optique.

L'autre grand enjeu pour le géant de l'optique est de trouver un futur CEO, à la place de Leonardo Del Vecchio et d'Hubert Sagnières qui vont se retirer. Un choix qui doit intervenir en 2020, alors que deux cabinets de chasseurs de têtes ont été mandatés.

Nul doute que, si l'entrée au capital de Third Point est confirmée, la future gouvernance sera particulièrement dans son viseur. Ce fonds, qui gère quelque 15 milliards de dollars d'actifs, a déjà poussé plusieurs entreprises à se réformer, à l'instar de Sony.

Les 7.000 points de vente de GrandVision

Pendant des mois, l'affrontement entre les camps italien et français paraissait toutes les décisions au sein du nouveau groupe. Leonardo Del Vecchio, le fondateur de Luxottica, étant soupçonné par le camp français de vouloir prendre le contrôle du groupe en imposant son candidat à sa tête, malgré les grandes affirmations de « mariage entre égaux ». Finalement, les deux parties ont décidé de mettre un terme à toutes les procédures judiciaires ouvertes et de séparer les fonctions opérationnelles de celles de président. Et nommé un nouveau duo de codirecteurs généraux, Francesco Milleri et Laurent Vachet, dont la mission expresse est d'accélérer la fusion et d'approfondir les synergies entre les deux

Lire « Criblé » Page 24

annonces judiciaires & légales

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DES HAUTS-DE-SEINE
PRÉFECTURE DES HAUTS-DE-SEINE
DIRECTION DE LA COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES
ET DE L'APPUI TERRITORIAL
Bureau de l'Environnement, des Installations Classées et des Enquêtes Publiques

**AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
COMMUNES DE COLOMBES, DE NANTERRE
ET DE RUEIL-MALMAISON**

**AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE
préalable à la déclaration d'utilité publique, emportant
mise en compatibilité des documents d'urbanisme des
communes de Nanterre et de Rueil-Malmaison et conjointe
à une enquête parcelaire, au bénéfice d'Ile de France
Mobilités et du conseil départemental des Hauts-de-Seine,
dans le cadre du prolongement du Tram 1 de Colombes vers
Nanterre et Rueil-Malmaison.**

Par arrêté préfectoral, il sera procédé
le mercredi 18 septembre 2019 à 09h00
au vendredi 18 octobre 2019 à 17h30.

Le présent avis est accessible, à une enquête publique préalable à la DUP, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Nanterre et de Rueil-Malmaison et conjointe à une enquête parcelaire, au bénéfice d'Ile de France Mobilités et du conseil départemental des Hauts-de-Seine, dans le cadre du prolongement du Tram 1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison.

Cette opération concerne trois communes du département des Hauts-de-Seine : Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Nanterre - direction de l'Infrastructure - Tour A - 7^{ème} étage - 130 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre.

Le coordinateur des deux maîtres d'ouvrage est Ile-de-France Mobilités. Pendant toute la durée de l'enquête publique, un exemplaire du dossier, comprenant notamment l'étude d'impact, l'état de l'environnement, le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, ainsi qu'un registre coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête et ouvert par le maire de chaque commune concernée, seront déposés et mis à la disposition du public qui pourra y consigner ses observations aux jours ouvrables et horaires suivants :

• **MAIRIE DE NANTERRE**
- direction de l'Infrastructure - Tour A - 7^{ème} étage - 130 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30.
- hôtel de ville - 83-118 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre le samedi 5 octobre 2019 de 9h00 à 12h00, lors de la permanence d'un membre de la commission d'enquête.

• **MAIRIE DE RUEIL-MALMAISON**
- direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 1^{er} étage de l'hôtel de ville - 13 boulevard Foch - 92500 Rueil-Malmaison :
- du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30.
- le samedi 12 octobre 2019 de 09h00 à 12h00, lors de la permanence d'un membre de la commission d'enquête.

• **MAIRIE DE COLOMBES**
- pôle développement territorial - direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 42, rue de la Reine Henriette - 92700 Colombes du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30.
Les observations pourront également être adressées par écrit au siège de l'enquête fixé à la mairie de Nanterre - direction de l'Infrastructure - Tour A - 7^{ème} étage - 130 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre, à l'attention personnelle du président de la commission d'enquête.

Il sera également possible au public, pendant toute la durée de l'enquête, de prendre connaissance du dossier à partir d'un poste informatique situé dans les mairies de Colombes, de Nanterre et de Rueil-Malmaison aux lieux, jours et horaires mentionnés précédemment. La commission d'enquête est composée comme suit :

Président
- Monsieur Claude ANDRY, directeur d'usine en retraite

Membres
- Monsieur Adrien BOROS, cadre d'une collectivité territoriale en retraite,
- Monsieur Jean-Yves LAFFONT, conseiller général des établissements de santé à l'inspection générale des affaires sociales
Un membre de la commission d'enquête sera mandaté à la disposition du public avec le dossier d'enquête et un registre d'observations aux lieux, jours et heures suivants :

• **MAIRIE DE NANTERRE**
- direction de l'Infrastructure - Tour A - 7^{ème} étage - 130 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre :
- le mercredi 18 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,
- le vendredi 27 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,
- le jeudi 10 octobre 2019 de 14h00 à 17h00,
- le vendredi 18 octobre 2019 de 14h00 à 17h00.

- hôtel de ville - 80-118 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre :

- le samedi 5 octobre 2019 de 9h00 à 12h00.
• **MAIRIE DE RUEIL-MALMAISON**
- direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 1^{er} étage de l'hôtel de ville 13 boulevard Foch - 92500 Rueil-Malmaison :
- le jeudi 19 septembre 2019 de 14h00 à 17h00,
- le lundi 30 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,
- le mardi 8 octobre 2019 de 14h00 à 17h00,
- le samedi 12 octobre 2019 de 9h00 à 12h00.

• **MAIRIE DE COLOMBES**
- pôle développement territorial - direction de l'urbanisme et de l'aménagement 42, rue de la Reine Henriette - 92700 Colombes :
- le jeudi 19 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,
- le vendredi 27 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,
- le mercredi 3 octobre 2019 de 9h00 à 12h00,
- le vendredi 11 octobre 2019 de 9h00 à 12h00.

Le mercredi 18 septembre 2019 à 09h00 ou vendredi 18 octobre 2019 à 17h30, le public pourra en outre consigner ou envoyer ses observations ou propositions par voie électronique :

- sur le registre d'enquête dématérialisé : lrmt1-dup-nanterre-rueil-malmaison@nanterrepublique.fr
- et sur l'adresse mail de la préfecture : enquetes-publiques-hauts-de-seine@hauts-de-seine.gouv.fr

Au plus tard à compter de la date d'ouverture d'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci, les pièces du dossier de l'enquête seront en outre consultables :

- sur le site dédié au projet : <http://tram1-dup-nanterre-rueil-malmaison-enquetespublique.net>
- sur la plateforme du ministère de l'Écologie : <https://www.projet-environnement.gouv.fr/ess/home/>

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à disposition du public, à réception et pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Hauts-de-Seine et à la mairie de Nanterre ou pourront être consultés sur le site Internet aux adresses suivantes :

- sur le site dédié au projet : <http://tram1-dup-nanterre-rueil-malmaison-enquetespublique.net>
- sur la plateforme du ministère de l'Écologie : <https://www.projet-environnement.gouv.fr/ess/home/>

- sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine : <http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Portals/0/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019/colombes-tram1>

Le président de la commission d'enquête transmettra au préfet des Hauts-de-Seine les dossiers examinés à l'enquête accompagnés des registres d'enquête ainsi que le rapport de la commission et ses conclusions motivées, dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête.

Pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, toute personne qui en fera la demande pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur dans les mairies de Colombes, de Nanterre et de Rueil-Malmaison ou à la préfecture des Hauts-de-Seine (DUPAT-BEICEP), ou le cas échéant, en obtenir communication en s'adressant par écrit à la préfecture des Hauts-de-Seine.

Ces documents pourront également être consultés sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine : <http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Portals/0/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019/colombes-tram1>

Les personnes intéressées autres que le propriétaire, l'utilisateur, les fermiers, les locataires, ceux qui ont des droits d'implantation, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes sont tenus de se faire connaître à l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la notification individuelle faite par l'exploitant, à défaut de quel elles seront, en vertu des dispositions des articles L.311-1 à L.311-3 du code de l'exploitation pour cause d'utilité publique, déchues de tous droits à l'indemnité.

Le projet de prolongement du Tram 1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison pourra faire l'objet d'une déclaration de projet établie par les maîtres d'ouvrage, pour l'objet d'une déclaration d'utilité publique prise par arrêté du préfet des Hauts-de-Seine au bénéfice d'Ile-de-France Mobilités et du conseil départemental des Hauts-de-Seine, qui, le cas échéant, emportera mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Nanterre et de Rueil-Malmaison ou d'une décision de refus.

Ce projet pourra également faire l'objet d'un arrêté de cessibilité pris par le préfet des Hauts-de-Seine ou d'une décision de refus.
Des informations sur le projet peuvent être demandées au maître d'ouvrage coordonnateur :

Ile-de-France Mobilités
39 bis - 41, rue de Châteaudun
75009 PARIS
Tél : 01 47 53 28 20

Le préfet,
Le Sous-préfet, Directeur de Cabinet
Mathieu DUHAMEL
enquete-publique@publlegal.fr

EP 19-391

La ligne de référence est de 40 signes en corps minimal de 6 points didot.

Le calibrage de l'annonce est établi de fillet à fillet.

Les départements habilités sont 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95 et 69.

Shopify, la plate-forme qui rêve de détrôner Amazon

E-COMMERCE

Lancée en 2004, la société canadienne permet aux professionnels de créer leur boutique en ligne et de vendre directement leurs produits.

La capitalisation du groupe a progressé de plus de 200 % en 2019.

Raphaël Bloch
@Bloch_R

Amazon n'a sûrement jamais été aussi puissant. Mais le roi du commerce en ligne, dont le chiffre d'affaires annuel dépasse les 250 milliards de dollars, n'a pas écarté toute la concurrence. Dans son ombre résistent plusieurs sociétés, parmi lesquelles le canadien Shopify. Si la plate-forme basée à Ottawa est encore très loin de la 3^e capitalisation mondiale (601 milliards de dollars), elle affiche des performances prometteuses. En 2019, sa valeur à Wall Street a dépassé les 45 milliards de dollars (>200 %), lui permettant notamment de dépasser un certain... eBay (34 milliards de dollars). Et de viser encore plus haut.

Et ça marche. Rien qu'en 2018, les professionnels utilisant Shopify ont vendu pour plus de 40 milliards de dollars de produits. De son côté, la société a dégagé un chiffre d'affaires de plus de 700 millions de dollars au premier semestre, avec une croissance à deux chiffres. Et elle ne compte pas s'arrêter là. Shopify a décidé de lancer son propre réseau de distribution. Il est en cours de développement, a confirmé Tobi Lütke au « Financial Times », qui a souligné la forte « demande » des vendeurs. Avec ce réseau, Shopify veut aider ses clients à gérer les livraisons ainsi que l'évolution des stocks. Et mieux maîtriser la chaîne de valeur. Faire du Amazon, en somme. ■

Des Kardashians aux petits détaillants
Si c'est à séduire les investisseurs parce que la société a su faire du Amazon sans... Amazon. A la place d'une plate-forme unique pour tout

le monde comme celle du géant de Seattle. Le groupe de Tobi Lütke a développé une centaine sur les vendeurs. Shopify leur permet de développer leur propre boutique en ligne sur sa plate-forme. De Kylie Jenner (la benjamine des Kardashians) aux petits détaillants, n'importe quel professionnel peut créer son site personnalisé et vendre ses produits à la communauté d'utilisateurs de Shopify. En contrepartie, la plate-forme se rémunère avec des commissions.

800.000 clients
Résultat ? La société, créée en 2004, dispose déjà de plus de 800.000 clients professionnels (220.000 en 2015). Une philosophie résumée en quelques mots par son patron, Tobi Lütke, cité par le « Financial Times » : « Donner la possibilité à n'importe quel vendeur ses produits sans forcément s'appeler Kardashian ».

Et ça marche. Rien qu'en 2018, les professionnels utilisant Shopify ont vendu pour plus de 40 milliards de dollars de produits. De son côté, la société a dégagé un chiffre d'affaires de plus de 700 millions de dollars au premier semestre, avec une croissance à deux chiffres. Et elle ne compte pas s'arrêter là. Shopify a décidé de lancer son propre réseau de distribution. Il est en cours de développement, a confirmé Tobi Lütke au « Financial Times », qui a souligné la forte « demande » des vendeurs. Avec ce réseau, Shopify veut aider ses clients à gérer les livraisons ainsi que l'évolution des stocks. Et mieux maîtriser la chaîne de valeur. Faire du Amazon, en somme. ■

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

2è insertion

ANNONCES 92 JUDICIAIRES & LEGALES

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2019 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 60 (4,48 €) - 75 (5,50 €) - 77 (5,25 €) - 78 (5,25 €) - 91 (5,50 €) - 92 (5,50 €) - 93 (5,50 €) - 94 (5,50 €) - 95 (5,25 €) tarifs liés à la ligne définie par l'arrêté du ministre de la Culture et de la Communication de décembre 2018.

Enquête Publique

publilégal

1 rue Frédéric Bastiat - 75008 Paris
www.entreprises-publilegal.fr
Tél : 01 42 98 96 56

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DES HAUTS-DE-SEINE
DIRECTION DE LA COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DE L'APPUI TERRITORIAL
Bureau de l'Environnement, des Installations Classées et des Enquêtes Publiques

RAPPEL - AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE COMMUNES DE COLOMBES, DE NANTERRE ET DE RUEIL-MALMAISON

AVIS D'OUVREURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE préalable à la déclaration d'utilité publique, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nanterre et de Rueil-Malmaison et conjointe à une enquête parcellaire, au bénéfice de l'île de France Mobilités et du conseil départemental des Hauts-de-Seine, dans le cadre du prolongement du Tram 1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison.

Par arrêté préfectoral, il sera procédé du **mercredi 18 septembre 2019 à 9h00** au **vendredi 18 octobre 2019 à 17h30**, soit pendant une durée de 31 jours consécutifs, à une enquête publique préalable à la DUP, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Nanterre et de Rueil-Malmaison et conjointe à une enquête parcellaire, au bénéfice de l'île-de-France Mobilités et du conseil départemental des Hauts-de-Seine, dans le cadre du prolongement du Tram 1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison.

Cette opération concerne trois communes du département des Hauts-de-Seine : Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Nanterre - direction de l'infrastructure - Tour A - 7ème étage - 130 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre.

Le coordonnateur des deux maîtres d'ouvrage est l'île-de-France Mobilités.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, un exemplaire du dossier, comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale, le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, ainsi qu'un registre coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête et ouvert par le maître de chaque commune concernée, seront déposés et mis à la disposition du public qui pourra y consigner ses observations aux jours ouvrables et horaires suivants :

- **MAIRIE DE NANTERRE** - direction de l'infrastructure - Tour A - 7ème étage - 130 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30.
- **MAIRIE DE RUEIL-MALMAISON** - direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 1er étage de l'hôtel de ville - 13 bd Foch-92500 Rueil-Malmaison : du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30.
- **MAIRIE DE COLOMBES** - pôle développement territorial - direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 42, rue de la Reine Henriette - 92700 Colombes du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30.

Les observations pourront également être adressées par écrit au siège de l'enquête fixé à la mairie de Nanterre - direction de l'infrastructure - Tour A - 7ème étage - 130 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre, à l'attention personnelle du président de la commission d'enquête.

Il sera également possible au public, pendant toute la durée de l'enquête, de prendre connaissance du dossier à partir d'un poste informatique situé dans les mairies de Colombes, de Nanterre et de Rueil-Malmaison aux lieux, jours et horaires mentionnés précédemment.

La commission d'enquête est composée comme suit :

Président :
- Monsieur Claude ANDRY, directeur d'usine en retraite

Membres :
- Monsieur Adnan BOROS, cadre d'une collectivité territoriale en retraite,
- Monsieur Jean-Yves LAFFONT, conseiller général des établissements de santé à l'Inspection générale des affaires sociales
Un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public avec le dossier d'enquête et un registre d'observations aux lieux, jours et heures suivants :

- **MAIRIE DE NANTERRE** - direction de l'infrastructure - Tour A - 7ème étage - 130 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre :
- le mercredi 18 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,
- le vendredi 27 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,

	le jeudi	10 octobre	2019	de	14h00 à 17h00,
	le vendredi	18 octobre	2019	de	14h00 à 17h00.
	hôtel de ville - 88-118 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre :				
	le samedi	5 octobre	2019	de	9h00 à 12h00.
	MAIRIE DE RUEIL-MALMAISON - direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 1er étage de l'hôtel de ville - 13 boulevard Foch - 92500 Rueil-Malmaison :				
	le jeudi	19 septembre	2019	de	14h00 à 17h00,
	le lundi	30 septembre	2019	de	9h00 à 12h00,
	le mardi	8 octobre	2019	de	14h00 à 17h00,
	le samedi	12 octobre	2019	de	9h00 à 12h00.
	MAIRIE DE COLOMBES - pôle développement territorial - direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 42, rue de la Reine Henriette - 92700 Colombes :				
	le jeudi	19 septembre	2019	de	9h00 à 12h00,
	le vendredi	27 septembre	2019	de	9h00 à 12h00,
	le mercredi	9 octobre	2019	de	9h00 à 12h00,
	le vendredi	11 octobre	2019	de	9h00 à 12h00.

Du mercredi 18 septembre 2019 à 09h00 au vendredi 18 octobre 2019 à 17h30, le public pourra en outre consigner ou envoyer ses observations ou propositions par voie électronique :

- sur le registre d'enquête dématérialisé : tram1-dup-nanterre-rueil-malmaison-enquete-publique.net
- et sur l'adresse mail de la préfecture : pref-enquetes-publiques-beip@hauts-de-seine.gouv.fr

Au plus tard à compter de la date d'ouverture d'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci, les pièces du dossier de l'enquête seront en outre consultables :

- sur le site dédié au projet : <http://tram1-dup-nanterre-rueil-malmaison-enquete-publique.net>
- sur la plate-forme du ministère de l'Écologie : <https://www.projets-environnement.gouv.fr/pages/home/>
- sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine : https://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019/projets/TRAM_1

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à disposition du public, à réception et pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Hauts-de-Seine et à la mairie de Nanterre ou pourront être consultés sur le site internet aux adresses suivantes :

- sur le site dédié au projet : <http://tram1-dup-nanterre-rueil-malmaison-enquete-publique.net>
- sur la plate-forme du ministère de l'Écologie : <https://www.projets-environnement.gouv.fr/pages/home/>
- sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine : https://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019/projets/TRAM_1

Le président de la commission d'enquête transmettra au préfet des Hauts-de-Seine les dossiers soumis à enquête accompagnés des registres d'enquête ainsi que le rapport de la commission et ses conclusions motivées, dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête.

Pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, toute personne qui en fera la demande pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur dans les mairies de Colombes, de Nanterre et de Rueil-Malmaison ou à la préfecture des Hauts-de-Seine (DCPPAT-BEICEP), ou le cas échéant, en obtenir communication en s'adressant par écrit à la préfecture des Hauts-de-Seine.

Ces documents pourront également être consultés sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine : https://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019/projets/TRAM_1

Les personnes intéressées autres que le propriétaire, l'utilisateur, les fermiers, les locataires, ceux qui ont des droits d'emphytéose, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes sont tenues de se faire connaître à l'expropriant dans un délai d'un mois à compter de la notification individuelle faite par l'expropriant, à défaut de quoi elles seront, en vertu des dispositions des articles L.311-1 à L.311-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, déchues de tous droits à l'indemnité.

Le projet de prolongement du Tram 1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison pourra faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique prise par arrêté du préfet des Hauts-de-Seine au bénéfice de l'île-de-France Mobilités et du conseil départemental des Hauts-de-Seine, qui, le cas échéant, emportera mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Nanterre et de Rueil-Malmaison ou d'une décision de refus.

Ce projet pourra également faire l'objet d'un arrêté de cessibilité pris par le préfet des Hauts-de-Seine ou d'une décision de refus.

Des informations sur le projet peuvent être demandées au maître d'ouvrage coordonnateur :

39 bis - 41, rue de Châteaudun
75009 PARIS
Tél : 01 47 53 28 00

Le préfet,
Pour le préfet, et par délégation
Le Sous-préfet, Directeur de Cabinet
Mathieu DUHAMEL
enquete-publique@publilegal.fr

EP 19-391

LES MARCHÉS PUBLICS

Consultez aussi nos annonces sur <http://www.lesmarchéspublics.fr>

Marchés de 90 000 Euros

COMMUNE DE ROY BOISSY

Mme Nadine PETIGNY - Maire
4 rue de l'Arbrevert
92080 ROY BOISSY
Tél : 03 44 48 21 54
mail : roy-boissy@mairie.fr
web : <http://www.ado.fr>

Le pouvoir adjudicateur n'agit pas pour le compte d'autres pouvoirs adjudicateurs. L'avis implique un marché public.

Objet : Travaux de construction d'une salle sociale.

Type de marché : Travaux

Le présent avis de marché sera soumis à la négociation dans les conditions précisées dans le règlement de consultation.

La procédure d'appel du présent avis est couverte par l'accord sur les marchés publics de l'OMD OUI.

Forme du marché : Prestation divisée en lots.

Possibilité de présenter une offre pour un ou plusieurs lots.

Les variantes sont refusées.

Quantité/étendue : Le marché comporte une ou des prestations supplémentaires éventuelles (PSE) définies dans le DCP. Les candidats doivent impérativement y répondre. L'opération est divisée en lots, chaque lot faisant l'objet d'un marché séparé.

Options : oui

Le Maître d'Ouvrage se réserve la possibilité d'approuver l'article R.2122-7 du Code de la Commande Publique.

Le marché ne sera pas reconstruit.

Lot N 1 - GROS ŒUVRE
Lot N 2 - CHARPENTES ET ANCHAGES
Lot N 3 - COUVERTURE ET ANCHAGE
Lot N 4 - MENUISERIES EXTERIEURES ALU
Lot N 5 - MÉTALLERIE SERRURERIE
Lot N 6 - CLOISONS DIVERSES
Lot N 7 - MENUISERIES INTERIEURES BOIS
Lot N 8 - FAUX PLAFONDS
Lot N 9 - CHAUFFAGE VENTILATION PLOMBERIE
Lot N 10 - ELÉCTRICITÉ
Lot N 11 - REVÊTEMENT DE SOL
Lot N 12 - PEINTURE
Lot N 13 - VITRE BREAUX DIVERS
Lot N 14 - RAVALEMENT

Conditions relatives au contrat
Cautionnement : Retenue de garantie de 5 pour cent du montant (T.T.C.) du marché ou garantie à première demande pour couvrir les réserves à la réception des travaux selon les modalités du marché. Garantie de parfait achèvement de 1 an après réception.
Garantie à première demande à constituer en cas d'avance couvrant la totalité de son montant.
Financement : Paiement à 30 jours par virement. Prix révisable. Prix global et forfaitaire. Possibilité de nantissement ou de cession de créances. Modalités de financement, subvention et/ou fonds propres (autofinancement et emprunt).
Avance liée à 5 pour cent du montant (T.T.C.) initial du marché.
Forme juridique : Le mode de dévolution du marché est défini dans le règlement de consultation.
Conditions particulières d'exécution : NON
Conditions de participation
Justifications à produire quant aux qualités et capacités du candidat : Les éléments nécessaires à la sélection des candidats et à l'attribution du marché sont précisés dans le règlement de consultation (art. 41 et 63).
Règles de réserve : NON
Ordres d'attribution : Offre économique-ment la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci-dessous avec leur pondération
60% Valeur technique de l'offre appréciée à l'aide du mémoire technique
40% Prix
Remises des offres : 09/10/19 à 12h00 au plus tard.
Langues pouvant être utilisées dans l'offre ou la candidature : français.
Unité monétaire utilisée, Euro.
Validité des offres : 6 mois à compter de la date limite de réception des offres.
Renseignements complémentaires : Les candidats doivent télécharger l'ensemble du dossier de consultation des entreprises sous forme électronique via le site <http://www.ado.fr/avis-de-marches/>. Lors du téléchargement, il est conseillé de renseigner le nom du soumissionnaire et une adresse électronique permettant une correspondance électronique, afin de bénéficier de toutes les informations diffusées lors de la présente consultation.

candidats. Toute remise sous une autre forme que celle imposée entraînera l'irrévocabilité de l'offre.

Il s'agit d'un marché périodique : NON

Le marché s'inscrit dans un projet-programme financé par des fonds communautaires : NON

Instance chargée des procédures de recours : TRIBUNAL ADMINISTRATIF (PANDKES, 14, rue Lemarcheur, 80011 Amiens - Cedex 01, Tél : 03 22 93 61 70 - Fax : 03 22 33 61 71, mail : prefils-la-smens@tribunal.fr)

Organe chargé des procédures de médiation : CCMA 54, Préfecture, 1 rue du Préfet Claude Estignac, CS 80033, 54038 Nancy - Cedex 03, Tél : 03 83 34 26 26, Fax : 03 83 27 49 94

Précisions concernant le(s) détail(s) d'introduction des recours : Référé précontractuel depuis le début de la procédure de passation jusqu'à la signature du contrat (article L. 551-1 du code de justice administrative).

Délai de 2 mois à compter de la notification de la décision de rejet (articles R. 423-3 à R. 423-4 du code de justice administrative).

Recours de plein contentieux : dans un délai de 2 mois à compter de l'accomplissement des mesures de publicité concernant l'attribution du marché.

Échéance à la publication le 16/09/19

Les délais de plus doivent être impérativement remis par voie dématérialisée. Dette consultation électronique de l'avis de marché. Pour recevoir cet avis intégral, accéder au DCE, poser des questions à l'acheteur, déposer un pli, aller sur <http://www.ado.fr/avis-de-marches>

Constitution de société

Par acte SSP en date du 01 Septembre 2019, il a été constituée la société présentant les caractéristiques suivantes :

FRANCE LITERIE 76

Forme : SAS
Capital : 1 000 Euros
Siège social : 133 rue de sully, 92200 Boulogne-Billancourt
Durée : 99 ans
Objet social : Art déco, tout pour l'équipement de la maison, gros, demi-gros, détail.
Président : M. DURIAUD Alain, demeurant 133, rue de sully 92100 Boulogne-Billancourt
immatriculation au RCS de NANTERRE

Divers société

BENENOVA ENTREPRISES

SASU au capital de 5000 Euros
Siège social : 8 rue Auber 92120 Montrouge
RCS N : 94353347 de NANTERRE

L'AGÉ du 13 septembre 2019 a décidé de transférer le siège social au 29 boulevard Bourdon, 75004 Paris à compter du 2 septembre 2019.

En conséquence, elle sera immatriculée au RCS de PARIS.

Mention sera faite au RCS de NANTERRE.

Le Parisien

Rapidité et souplesse d'un quotidien leader en IDF et l'Oise

TRIOMPHE RECORDS

SARL au capital de 1 500 Euros
Siège social : 1 bis avenue Jean Monnet 92180 Antony
RCS N : 51089795 de NANTERRE

Par décision de la gérance du 2 Septembre 2019 il a été décidé de transférer le siège social au 10 Cour des Ateliers, 75014 Paris à compter du 15 Septembre 2019.

Départ : M. GOMEZ, Départ, demeurant 10 Cour des Ateliers 75014 Paris.

En conséquence, elle sera immatriculée au RCS de PARIS.

Le portail d'avis de marchés publics le plus complet de web

- Plus de 20.000 appels d'offres en cours
- 100% gratuit
- Alertes par email



francemarchés.com
TOUS LES JOURS, TOUS LES MARCHÉS PUBLICS

suivi des clients

34 // FINANCE & MARCHÉS

Jeudi 19 septembre 2019 Les Echos

ménée par le groupe.

Thibaut Madelin
@ThibautMadelin

Le scénario d'un rachat a été validé par la banque de détail française de HSBC se précise. « L'environnement de nos plus bas pour plus longtemps, confirmé par la décision de politique monétaire du 12 septembre dernier, nous impose d'ajuster notre stratégie en France », a écrit mardi Jean-Benoît, le directeur général de HSBC France, dans un message aux salariés, recommandant l'ouverture d'une « revue stratégique », qui pourrait éventuellement déboucher sur une cession totale ou partielle de son réseau en France.

Les activités de banque de détail pourraient être valorisées entre 1 et 1,5 milliard d'euros. Photo: Soutar/stock

La semaine dernière, la banque britannique avait qualifié de « spéculations » des informations de presse évoquant un tel scénario. Dans un communiqué, l'inter-syndicale (SNB, CFTC, CFTD, Unas, CGT), qui a reconstruit mardi après-midi le pacte de la filiale française, a insisté que, selon celui-ci, « à ce stade, aucune cession du réseau de la banque de détail n'est actée ». Une

réunion du comité d'entreprise est prévue le 3 octobre. Une décision est attendue d'ici à la fin de l'année.

Examen en profondeur
Sous la houlette de son directeur général par interim Noël Quinn, la banque britannique a entamé un examen en profondeur de ses activités après l'éviction surprise du directeur général John Flint début

juillet. Les activités de banque de détail pourraient être valorisées entre 1 et 1,5 milliard d'euros, selon les analyses de CB&W. En 2008, Banque Populaire avait acheté 8 banques régionales de HSBC, comprenant 400 agences, pour 2,1 milliards d'euros. Depuis, la rentabilité des banques régionales s'est dégradée. En 2018, 17 millions d'euros dans l'Hexagone. Selon plusieurs banquiers d'affaires, BNP Paribas, Crédit Mutuel ou l'espagnol Santander pourraient faire partie des intéressés. ■

succursale de la filiale allemande du groupe.

Sophie Rolland
@Sorolland

L'inquiétude monte parmi les 200 salariés de l'unité française du géant américain State Street Corp dédiée aux services financiers (dépositaire institutionnel). Le groupe, qui est engagé dans un important programme de réduction des coûts au niveau mondial, ne se contente plus de passer ses différentes entités au peigne fin, mais a commencé à revoir son organisation en concentrant des forces autour de la filiale allemande. Au 1^{er} juillet, State Street France est ainsi devenu succursale de State Street Bank International GmbH et a également perdu son statut de banque. Le pilier du déploiement européen de la banque américaine se fera désormais à partir de Munich et

l'ex-Staté Street Banque SA, et son bras droit, Bruno Noyon, le directeur des opérations, seraient poussés dehors. Raphaël Remond est présent dans le groupe depuis 1995 et il dirige et développe les activités en France depuis quinze ans. Ces départs interviendraient alors que le plan social de ces dix dernières années s'entraîne à la suppression d'un peu moins de 30 postes.

Ces dernières années, la pression sur les coûts a conduit le groupe à délocaliser une partie de ses activités en Inde et en Pologne. Des projets ont été abandonnés dans les domaines de l'intelligence artificielle et du blockchain. Selon nos informations, le groupe se prépare à supprimer 280 postes dans les services informatiques au niveau mondial. A New York, le cours de State Street Corp a plongé de 35 % en 2018 et a reculé encore de 5 % cette année quand le S&P 500 est, lui, et hausse de près de 20 %.

annonces judiciaires & légales

REPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DES HAUTS-DE-SEINE
PROFECT DES HAUTS-DE-SEINE
DIRECTION DE LA COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES
ET DE L'AMLI TERRITORIAL
Bureau de l'Aménagement, des Installations Classées et des Enquêtes Publiques

**RAPPEL - AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
COMMUNES DE COLOMBES, DE NANTERRE
ET DE RUEIL-MALMAISON**

AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE
présentée à la Direction de l'Urbanisme, de l'Équipement, de l'Aménagement et de l'Amélioration des Communes de Nanterre et de Rueil-Malmaison et conjointe à une enquête parcellaire, au bénéfice d'Île de France Mobilités et du conseil départemental des Hauts-de-Seine, dans le cadre du prolongement du Tram 1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison.

Par arrêté préfectoral, à Paris, en date du 12 septembre 2019 à 9h00 et du 13 septembre 2019 à 17h30, soit pendant une durée de 31 jours consécutifs, il est procédé à l'ouverture d'une enquête publique préalable à la Direction de l'Urbanisme, de l'Équipement, de l'Aménagement et de l'Amélioration des Communes de Nanterre et de Rueil-Malmaison et conjointe à une enquête parcellaire, au bénéfice d'Île de France Mobilités et du conseil départemental des Hauts-de-Seine, dans le cadre du prolongement du Tram 1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison.

Cette enquête concerne trois communes du département des Hauts-de-Seine : Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Nanterre - direction de l'Infrastructure - Tour A - 7^{ème} étage - 150 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre.

Le coordonnateur des deux maîtres d'ouvrage est Île de France Mobilités. Pendant toute la durée de l'enquête publique, un exemplaire du dossier, comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale, le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, ainsi qu'un registre coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête et ouvert par le maire de chaque commune concernée, seront déposés et mis à la disposition du public qui pourra y consigner ses observations aux jours ouvrables et heures suivantes :

- MAIRIE DE NANTERRE : direction de l'Infrastructure - Tour A - 7^{ème} étage - 150 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre
 - MAIRIE DE RUEIL-MALMAISON : direction de l'Urbanisme - 1^{er} étage de l'hôtel de ville - 18 bis Foch - 92500 Rueil-Malmaison
 - MAIRIE DE COLOMBES : pôle développement territorial - direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 42, rue de la Reine Henriette - 92700 Colombes
- Il sera également possible au public, pendant toute la durée de l'enquête, de prendre connaissance de dossiers à partir d'un poste informatique situé dans les mairies de Colombes, de Nanterre et de Rueil-Malmaison aux jours et heures mentionnés précédemment.
- La commission d'enquête est composée comme suit :
- Président :**
- Monsieur Claude ANDRY, directeur d'usine en retraite
- Membres :**
- Monsieur Adrian BOROS, cadre d'une collectivité territoriale en retraite.
- Monsieur Jean-Yves LAFFONT, conseiller général des établissements de santé et d'inspection générale des entreprises associées
- Un membre de la commission d'enquête se rendra à la disposition du public avec le dossier d'enquête et un registre d'observations aux jours, jours et heures suivants :
- MAIRIE DE NANTERRE : direction de l'Infrastructure - Tour A - 7^{ème} étage - 150 rue du 8 mai 1945 - 92000 Nanterre
 - le mercredi 18 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,
 - le jeudi 19 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,
 - le vendredi 20 septembre 2019 de 14h00 à 17h00.

- MAIRIE DE COLOMBES : pôle développement territorial - direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 42, rue de la Reine Henriette - 92700 Colombes
 - le mercredi 18 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,
 - le jeudi 19 septembre 2019 de 9h00 à 12h00,
 - le vendredi 20 septembre 2019 de 14h00 à 17h00.
- Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à disposition du public, à réception et pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, à la mairie de Colombes, de Nanterre et de Rueil-Malmaison ou à la préfecture des Hauts-de-Seine et à la mairie de Nanterre ou pourront être consultés sur le site internet aux adresses suivantes :
- sur le site dédié au projet : <http://tram1-colombes-nanterre-rueil-malmaison-enquete-publique.fr>
 - sur la page-forme du ministère de l'Écologie : <https://www.bretagne.gouv.fr/annuaire/annuaire-publique>

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à disposition du public, à réception et pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, à la mairie de Colombes, de Nanterre et de Rueil-Malmaison ou à la préfecture des Hauts-de-Seine et à la mairie de Nanterre ou pourront être consultés sur le site internet aux adresses suivantes :

- sur le site dédié au projet : <http://tram1-colombes-nanterre-rueil-malmaison-enquete-publique.fr>
- sur la page-forme du ministère de l'Écologie : <https://www.bretagne.gouv.fr/annuaire/annuaire-publique>

Le président de la commission d'enquête transmettra au préfet des Hauts-de-Seine les documents soumis à enquête accompagnés des registres d'enquête ainsi que le rapport de la commission et ses conclusions motivées, dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête.

Pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, toute personne qui en fera la demande pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête auprès des mairies de Colombes, de Nanterre et de Rueil-Malmaison ou à la préfecture des Hauts-de-Seine (DCCPA-SEICEP), où le cas échéant, en obtenir communication en s'adressant par écrit à la préfecture des Hauts-de-Seine.

Ces documents pourront également être consultés sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine : <http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Publication/Annonces-avis-Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019> (rubrique) / TRAM 1.

Les personnes intéressées autres que les propriétaires, l'usufruitier, les fermiers, les locataires, ceux qui ont des droits d'amplois, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes sont tenus de se faire connaître à l'exploitant, dans un délai d'un mois à compter de la notification individuelle faite par l'exploitant, à défaut de quoi elles seront, en vertu des dispositions des articles L311-1 à L311-3 du code de l'urbanisme pour cause d'utilité publique, déchues de tout droit à l'indemnité.

Le projet de prolongement du Tram 1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison pourra faire l'objet d'une déclaration de projet établie par les maîtres d'ouvrage, puis l'objet d'une déclaration d'utilité publique prise par arrêté du préfet des Hauts-de-Seine au bénéfice d'Île de France Mobilités et du conseil départemental des Hauts-de-Seine, qui, le cas échéant, apportera mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Nanterre et de Rueil-Malmaison ou d'une décision de refus. Ce projet pourra également faire l'objet d'un arrêté de cessibilité pris par le préfet. Des informations sur le projet peuvent être demandées au mail ou d'ouvrage coordonnateur :

Île-de-France Mobilités
39 bis - 4^{ème} étage, rue de Châteaudun
75009 PARIS
Tel: 01 47 53 28 00

Le préfet,
Monsieur Jean-Yves LAFFONT, Directeur de Cabinet
Monsieur DUBANIEL
enquete-publique@pdsilleg.fr

en bref

Taux négatifs : pas de frais pour les particuliers, selon la Banque de France

BANQUE Les clients bancaires « habituels » et les PME ne seront pas pénalisés par leurs banques en raison des taux d'intérêt bas, a assuré mercredi, François Villeroi de Galbau, gouverneur de la banque de France, alors que certaines banques européennes commencent à facturer les dépôts de leurs clients très fortunés. « Aucune banque française n'applique aujourd'hui de frais négatifs à ses déposants particuliers habituels ou à ses PME, et nous comptons bien que cela demeure en l'état », a-t-il affirmé sur RTL.

annonces judiciaires & légales

Modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Sucey-en-Brie

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par arrêté n°AP2019-028 en date du 18 Août 2019, le Territoire Grand Paris Sud Est Avenir (TGSEEA) a procédé l'ouverture d'une enquête publique relative au projet de modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Sucey-en-Brie.

Les registres destinés à recueillir les observations du public seront mis à disposition, durant toute la durée de l'enquête publique, du lundi 18 septembre au samedi 19 octobre 2019 inclus. Un dossier d'enquête publique sera déposé et mis à la disposition du public au sein des locaux suivants :

- Mairie de Sucey-en-Brie, au service urbanisme, 2 avenue Georges Pompidou 94370, aux heures d'ouverture, soit du lundi au vendredi de 9h00 à 12h et de 13h00 à 17h00, et le samedi de 10h00 à 12h.
- De la Direction des Affaires Juridiques des Assemblées de la Préfecture de l'établissement public territorial (EPTEA), 4 rue Les Courbeis, 94000 Créteil, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h.

Un poste informatique sera également mis à disposition du public afin de permettre la consultation du dossier d'enquête publique au service urbanisme de la mairie de Sucey-en-Brie, 2 avenue Georges Pompidou, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Les observations, propositions et autres propositions pourront également être déposées par correspondance à l'attention de Monsieur le commissaire-enquêteur Enquête sur le projet de modification de PLU de Sucey-en-Brie - service urbanisme de Sucey-en-Brie, 2 avenue Georges Pompidou, 94370 Sucey-en-Brie, ou par voie électronique à l'adresse suivante : modification.plu@sucey-en-brie.fr

A l'expiration de cette enquête publique le commissaire-enquêteur transmettra le dossier accompagné de ses conclusions et l'ensemble des pièces et de son avis à Monsieur le préfet de la région Île-de-France, à la mairie de Sucey-en-Brie, au siège de GISEEA et à la Préfecture du Val-de-Marne, où seront diffusés sur le site internet www.sucey-en-brie.fr et sur le site internet www.paris.fr.

La ligne de référence est de 40 lignes en corps minimal de 6 points dont le calibrage de l'annonce est établi de 10 à 12.

Les départements habilités sont 75, 78, 91, 92, 93, 94, 95 et 99.

6.8 Remise du procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête aux M.O le 30 octobre 2019

Accusé de remise en main propre du PV de synthèse le 30 octobre 2019

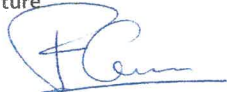
Remis en mains propres à M., le 30 octobre 2019
(1 exemplaire de 28 pages – format papier + électronique format Word).

Pour le maître d'ouvrage Ile-de-France-Mobilités (IDFM)

M. François GROS, Adjoint au chef de département PS1

Pris connaissance le 30/10/2019

Signature



Pour le maître d'ouvrage Conseil Départemental des Hauts-de-Seine (CD92)

M. Frédéric Jobard

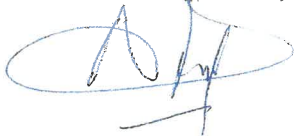
Pris connaissance le 30/10/2019

Signature

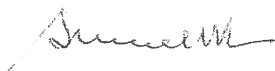


La commission d'enquête

M. Claude ANDRY (président)



M. Adrian BOROS



M. Jean-Yves LAFFONT



6.9 Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage en date du 15 novembre 2019

PROCES-VERBAL de communication des observations recueillies dans le cadre de l'enquête publique environnementale préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de « Prolongement du Tramway T1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison ».

A Soisy-sous-Montmorency, le 29 octobre 2019

REFERENCES :

- Code de l'environnement,
- Code de l'expropriation,
- Arrêté préfectoral n° 2019-122 en date du 9 juin 2019 portant ouverture d'enquête publique environnementale préalable à la DUP, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Nanterre et Rueil-Malmaison et conjointe à une enquête parcellaire, au bénéfice d'Ile-de-France mobilités et du conseil départemental des Hauts-de-Seine, dans le cadre du prolongement du tram T1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison.
- Maîtres d'ouvrage : Ile-de-France Mobilités (IDFM) et Département des Hauts-de-Seine (CD92)

PIECES JOINTES : - Tableau de dépouillement des observations

Mesdames et Messieurs les représentants des deux Maîtres d'Ouvrage,

L'enquête publique portant sur le projet indiqué ci-dessus s'est terminée le vendredi 18 octobre 2019 à 17h00 dans les locaux de la mairie de Nanterre (direction de l'infrastructure – Tour A). Le public a principalement participé par courrier électronique ; il s'est peu déplacé dans les mairies lors des permanences assurées par la commission d'enquête.

Au cours de cette enquête, la commission constituée de trois membres, a reçu au total 87 personnes sur la totalité des 13 permanences organisées sur les communes de Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison. Les 87 personnes rencontrées, venues parfois à plusieurs pour le même sujet, représentent 65 visites.

145 observations ont été recueillies par écrit par la commission d'enquête, 17 ont été déposées (manuscrites ou courriers) dans les registres papier, et 128 reçues par voie électronique. Certaines observations du registre électronique font l'objet de doublons (e.g. orale + écrit ; plusieurs courriels identiques), sont les copies des pages « blanches » des registres papier.

L'ensemble de ces observations a fait l'objet d'un dépouillement par thème afin de résumer et synthétiser les principales problématiques apparues au cours de cette enquête. La commission a retenu 10 thèmes. Les 3 thèmes les plus abordés concernent l'incidence sur la mobilité et l'intermodalité (33,1%), la pertinence du projet – avis favorable ou non (24,1%) et les expropriations (15,9%). Ces 3 thèmes représentent 73,1% des observations émises par écrit dans les différents registres.

Trois attitudes prévalent : ceux qui approuvent globalement le projet de prolongement tel que présenté dans le dossier, ceux qui l'approuvent tout en émettant des critiques et des interrogations et ceux qui désapprouvent le projet.

Ce procès verbal de synthèse s'organise en trois parties : (A) les observations du public, (B) les avis de l'administration et des organismes consultés et (C) les observations et interrogations de la commission d'enquête.

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

Conformément à l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, la commission d'enquête vous demande de lui adresser sous 15 jours au plus tard, à date de restitution de ce procès verbal, vos observations éventuelles en réponse au regard de chacun des points soulevés.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

PREMIERE PARTIE : OBSERVATIONS DU PUBLIC

Préambule :

Afin de faciliter leur examen, les observations du public ont été regroupées en 10 thèmes à l'intérieur desquels se trouvent différents items. Ces thèmes ne sont pas classés par ordre d'importance.

Les numéros mis entre parenthèses indiquent l'origine de l'observation (registres ou durant les permanences).

- RE001 : 1^{ère} remarque sur le registre électronique
- RN001 : 1^{ère} remarque sur le registre papier de Nanterre, (RRMxxx et RCxxx pour les villes de Rueil-Malmaison et Colombes)
- ON001 : 1^{ère} observation reçue en permanence à Nanterre, etc...

Les 10 thèmes retenus par la commission d'enquête sont les suivants :

1. La pertinence du projet,
2. L'insertion du projet dans l'environnement,
3. L'incidence sur la mobilité et l'inter modalité,
4. Les incidences socio-économiques,
5. Les incidences du projet durant les travaux,
6. Les suppressions d'alignements d'arbres,
7. Les expropriations,
8. Le site de maintenance et de remisage (SMR),
9. La participation du public
10. La mise en compatibilité des PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison,

Afin de faciliter la lecture de votre mémoire en réponse, la commission d'enquête vous demande de bien vouloir noter vos réponses directement dans ce document (en couleur de police bleue) dans les emplacements prévus à cet effet.

Thème 1 : La pertinence du projet de prolongement du tram T1

La nécessité du projet n'a été remise en question que par un petit nombre d'observations. Les avis sont globalement favorables au projet ; quelques personnes s'étonnent que la ligne ne soit pas continuée au-delà du Château de Rueil-Malmaison.

Le public qui s'est exprimé est dans l'ensemble favorable au prolongement du T1 depuis le Petit Colombes vers le Château de Rueil-Malmaison. Les avis favorables n'ont pas fait l'objet d'observation de la part de la commission d'enquête.

Les 3 municipalités concernées ont donné un avis favorable à ce prolongement, avec de fortes recommandations (en particulier la ville de Nanterre).

Les avis défavorables exprimés présentent les raisonnements suivants :

- *« les transports en commun conduisent les gens vers Paris par le Sud et non pas vers Gennevilliers et La Courneuve », « ce projet ne répond en rien à nos problèmes de transport ... RE078 »*
- *« les tramways provoquent des nuisances dont les riverains n'ont pas conscience ... RE018 »*
- *« réduire la circulation à un seul axe sera ingérable ... RE033 »*
- *« le problème de Rueil c'est de relier le haut de Rueil au bas. Quel intérêt d'aller au-delà de la Place de la Boule ? RE0033 »*
- *« les argumentaires développés pages 28-29 (...) donnent une vision qui n'est qu'une illusion servant à argumenter en faveur du projet qui peine à trouver une justification. RE0074 »*
- *« ce projet participe au réchauffement du climat RE0071 »*
- *« les coûts sont considérables, les voies de circulation seront réduites, le projet créé de nombreux problèmes d'expropriation ... RRM002 »*
- *« le projet est inadapté et n'est pas compatible avec le PADD de Rueil-Malmaison RE105 ».*

La commission ne peut rapporter in extenso la totalité des avis défavorables au projet de prolongement de la ligne T1 vers la Malmaison.

Une personne souhaite le déplacement d'un arrêt, sans le justifier, de 150 m vers le terminus de la place Osiris (ORM021).

Quelques personnes, en particulier lors des permanences, se sont inquiétées du devenir des passages souterrains (ORM006-ORM007-ORM008-ORM017-ORM024-RE71 etc...).

D'autres personnes, très minoritaires, souhaiteraient le prolongement vers Bougival. Comme cette personne (RE0030) : *« pourquoi arrêter le terminus au Château de la Malmaison ? Nous en avons besoin jusqu'au carrefour de la Jonchère »*. Voir le courrier des maires de Bougival, La Celle Saint Cloud et Versailles enregistré en RE095 et 117.

La commission d'enquête a reçu un courrier co-signé par Messieurs les maires de Bougival – La Celle Saint Cloud et Versailles (RE088 et RE117-2). Ces personnes font remarquer *« que la desserte en transport en commun des communes de leur secteur reste encore insuffisante au regard de la population en constante augmentation et peu performante compte tenu des conditions de trafic saturé sur les différents axes départementaux –RD173 et RD113. »*. A ce titre, ils formulent la demande *« pour que le terminus du tram 1 prévu au Château de Malmaison soit réalisé à la Jonchère »*.

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

A ce titre, les trois élus demandent « que l'étude du prolongement jusqu'à Saint-Germain-en-Laye soit engagée ».

Deux personnes (ORM032) notent que : « ... le vrai besoin selon eux se situe entre Rueil et La Défense ou entre Bougival et Rueil-Malmaison. Le projet est mal ciblé (...) ».

Deux observations suggèrent la création d'un arrêt sur le Bld Joliot Curie et le Bld Arago « pour faciliter la correspondance avec la Préfecture - RE012 » et le besoin de connecter le T1 à la gare RER de Rueil-Malmaison (RE062).

Il serait intéressant de savoir si la RATP a été associée au ce projet à ce niveau d'étude ?

L'association « Rives de Seine » - ARS - (RE105 du 17 oct.) demande une modification très significative du tracé entre la place de La Boule et la Place André Malraux afin que le tram T1 desserve le secteur de Rueil-Malmaison (en passant par l'avenue de Colmar pour redescendre vers l'avenue P. Doumer en suivant l'avenue Victor Hugo). Pour l'association ARS, le tracé prévu est « un non sens ». Le quartier de Rueil-sur-Seine étant en pleine expansion (logements et bureaux). Un schéma de tracé est proposé en pièce jointe à RE105.

L'association ARS conteste également le fait que le projet soit compatible avec le PADD de Rueil-Malmaison : Rueil-Malmaison devant s'affirmer comme bassin d'emploi et aider aux infrastructures de transport afin de réduire les déplacements pendulaires. Ce qui n'apparaît pas prévu avec le projet de tracé proposé.

La commission ne peut reproduire entièrement les propositions formulées par l'Association RS : elle souhaite que les maîtres d'ouvrage y apportent une réponse détaillée et argumentée.

La commission d'enquête demande aux maîtres d'ouvrage de bien vouloir répondre point par point aux observations formulées ci-dessus qui synthétisent l'ensemble des observations reçues sur ce thème ainsi que les questions qu'elle se pose.

Réponse des M.O :

Sur le prolongement de la ligne au-delà de Château de Malmaison :

Le terminus du projet Tram 1 est localisé à proximité du Château de Malmaison, permettant de desservir le château, les populations situées à proximité et les équipements sportifs (stade du parc, piscine des Closeaux). Les territoires situés au-delà du château de Malmaison présentent d'une part une densité de population près de trois fois inférieure à celle de la zone d'étude du Tram 1 Nanterre - Rueil-Malmaison, et d'autre part des caractéristiques urbaines différentes, notamment en termes d'activités et emplois, ne permettant pas à ce stade de justifier un prolongement en mode tramway au vu du faible nombre d'usagers qui l'emprunteraient.

Des prévisions de fréquentation voyageurs ont été réalisées par Ile-de-France Mobilités à l'aide de son modèle de prévision des déplacements ANTONIN (Analyse des transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures). Il prend en compte l'ensemble des modes de déplacement, ainsi que les perspectives de développement des territoires.

Les prévisions de fréquentation du prolongement sont présentées ci-après (pièce H, p. 21), permettant notamment de représenter la baisse de fréquentation à l'approche du terminus :



Au surplus, le schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) ne prévoit pas de prolongement du Tram 1 au-delà de Rueil-Malmaison, vers Bougival ou Saint-Germain-en-Laye. L'opportunité et la faisabilité d'un tel projet (notamment en termes d'insertion ou encore de fonctionnement de la ligne T1, particulièrement longue) n'ont pas été étudiées. Une telle étude correspondrait à un nouveau projet, qui ne relève pas du périmètre du projet Tram 1 Nanterre – Rueil-Malmaison, qui a pour sa part fait l'objet d'une concertation préalable du 7 novembre 2016 au 31 janvier 2017.

L'itinéraire Rueil-Malmaison – Saint-Germain-en-Laye est actuellement assuré par la ligne de bus 259. Ce tronçon est utilisé aujourd'hui par environ 6 000 voyageurs / jour, contre 64 000 utilisateurs attendus sur le Tram 1 de Petit Colombes au château de la Malmaison. A l'heure de pointe du matin, la charge maximale de la ligne 259 à l'ouest du Château de Malmaison est globalement inférieure à 200 voyageurs, sauf à l'approche de la gare de Saint-Germain-en-Laye, où elle atteint 450 voyageurs. Ces niveaux de fréquentation sont cohérents avec le mode bus et ne justifient pas un tramway.

En outre, le prolongement du Tram 1 donnera également lieu à sa mise en service à une réorganisation du réseau de bus, à laquelle les élus des territoires concernés sont associés. Elle aura pour objectif de permettre une desserte complémentaire du territoire et s'efforcera notamment d'intégrer les enjeux de mobilité des populations situées à l'ouest de Rueil-Malmaison.

Concernant l'adéquation du projet avec les besoins de déplacements :

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 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.

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.

Concernant les effets négatifs associés à la réalisation du projet :

- Nuisances, Bruit, vibrations :

Ces sujets sont développés dans le thème 4, ci-après.

- Circulation routière :

Le projet Tram 1 a été conçu sous la maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités et du Département des Hauts-de-Seine, également propriétaire et gestionnaire des principales voiries du tracé.

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.

Par ailleurs, les projections concluent à une diminution de la circulation sur les axes

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

empruntés par le tramway. La réalisation du projet, ainsi que celle de la ligne 15 du métro, rendront plus attractifs le réseau de transports en commun, favorisant le report modal de la route vers les transports collectifs, et la mise en œuvre du tramway donnera également lieu à des reports de trafics vers d'autres voiries (pièce G, chapitre 4, p.178), notamment l'autoroute A86 et des axes départementaux transversaux.

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.

- Réchauffement du climat :

Le tramway est un mode de transport « propre » qui a vocation à réduire l'empreinte environnementale des déplacements et les émissions de CO2 et de particules. Il encouragera le report d'une partie des usagers de la voiture vers les transports en commun.

Le chantier donnera pour sa part lieu à des rejets de CO2 dans l'atmosphère en lien avec l'utilisation d'engins, notamment pour l'approvisionnement, le terrassement et l'évacuation des déchets.

A terme, le bilan global des émissions liées au projet est positif.

- Coûts :

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. Ainsi, 64 000 voyageurs / jour sont estimés sur le prolongement, notamment en rabattement vers les lignes structurantes du réseau.

Une évaluation socio-économique est présentée dans la pièce H du présent dossier d'enquête publique. Elle tient compte des postes suivants :

- Ensemble des coûts d'investissement imputables au projet ;
- Différence des coûts d'exploitation avec la situation de référence sans le projet ;
- Gains de temps pour les usagers de transports collectifs ;
- Gains de temps liés à l'amélioration des conditions de circulation pour les usagers restants sur la voirie ;
- Économies de dépenses en relation avec la réduction du nombre de places de stationnement automobile, l'entretien de la voirie et la police de circulation ;
- Diminution des effets externes négatifs en relation avec le report de la voiture vers les transports collectifs : diminution de l'insécurité routière, du bruit, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.

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€.

- Acquisitions foncières :

L'insertion du tramway s'accompagne d'un réaménagement de l'espace public en profondeur et d'un partage des usages de la voirie pour s'adapter à la législation (accessibilité) ou aux nouveaux usages (modes actifs) tout en conservant des places de stationnement et une

présence végétale importante sur tout le linéaire.

En matière d'aménagement de la voirie, les objectifs poursuivis sont :

- l'élargissement des trottoirs afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite ou pour s'adapter aux flux de piétons attendus,
- la création d'un itinéraire cyclable continu tout au long des aménagements, pour s'inscrire dans une politique ambitieuse de développement du vélo en Ile-de-France,
- un dimensionnement suffisant des voies de circulations notamment à l'approche des carrefours.

L'espace nécessaire à ces nouveaux usages ne peut être simplement pris sur les espaces existants, principalement celui dédié à la circulation routière, et nécessitent, dans un certain nombre de cas, un élargissement de l'espace public. Par ailleurs, outre les usages en surface, de nombreux réseaux sont à replacer dans le sous-sol fortement remanié du fait de l'encombrement de la plateforme du tramway. L'arrivée du tramway est donc précédée par une phase importante de déplacement et de modernisation des réseaux souterrains. Pour des raisons d'exploitation ultérieure et d'accès, ils ne peuvent être placés en totalité sous les voiries ou à proximité des arbres à cause de leur système racinaire. Il en résulte un besoin supplémentaire d'espace sur le trottoir.

Les besoins en matière d'acquisitions foncières sont issus d'arbitrages rigoureux afin d'aboutir à un équilibre entre l'ensemble des contraintes décrites ci-dessus. L'objectif principal des maîtres d'ouvrages est qu'elles concernent le moins possible le bâti et les parcelles privées. Cet objectif est respecté car le long de la ligne (hors SMR), seules quelques parcelles (moins d'une dizaine) nécessitent des démolitions sur un linéaire de 7,5 km, soit près de 15 km de façade. De plus, la majorité des extensions d'emprises se fait sur des terrains appartenant à des acteurs publics (Villes, Etablissements publics, université, Hôpital...). Le reste des acquisitions foncières concerne des propriétaires dits privés, et elles amputent alors les terrains sans toucher au bâti. Les maîtres d'ouvrages accompagneront les particuliers et professionnels, comme sur les autres projets d'extension de tramways, dans la reconstitution des fonctionnalités perdues au cours du processus administratif.

Concernant les points divers évoqués :

- Compatibilité avec le PADD de Rueil-Malmaison :

Les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Nanterre et Rueil-Malmaison ont été élaborés en étroite concertation avec les Villes. Les analyses menées concluent à la compatibilité du projet avec l'ensemble des axes du PADD. La compatibilité du projet avec le PADD n'a pas fait l'objet d'observations lors de l'examen conjoint des personnes publiques associées.

- Déplacement d'une station vers la place Osiris :

Le positionnement de l'ensemble des stations du projet répond à la fois à des objectifs de desserte et aux éventuelles contraintes d'insertion locales, notamment les emprises disponibles pour l'implantation des quais.

- Devenir des passages souterrains :

Les passages souterrains de place de la Boule conservent l'intégralité de leurs fonctionnalités. Seule la largeur de la trémie de l'avenue du Maréchal Joffre est réduite, mais les deux sens de circulations sont conservés.

En revanche, le passage souterrain à gabarit réduit situé à l'intersection de l'avenue Paul Doumer et du Boulevard de l'hôpital Stell à Rueil-Malmaison est supprimé. La conservation

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

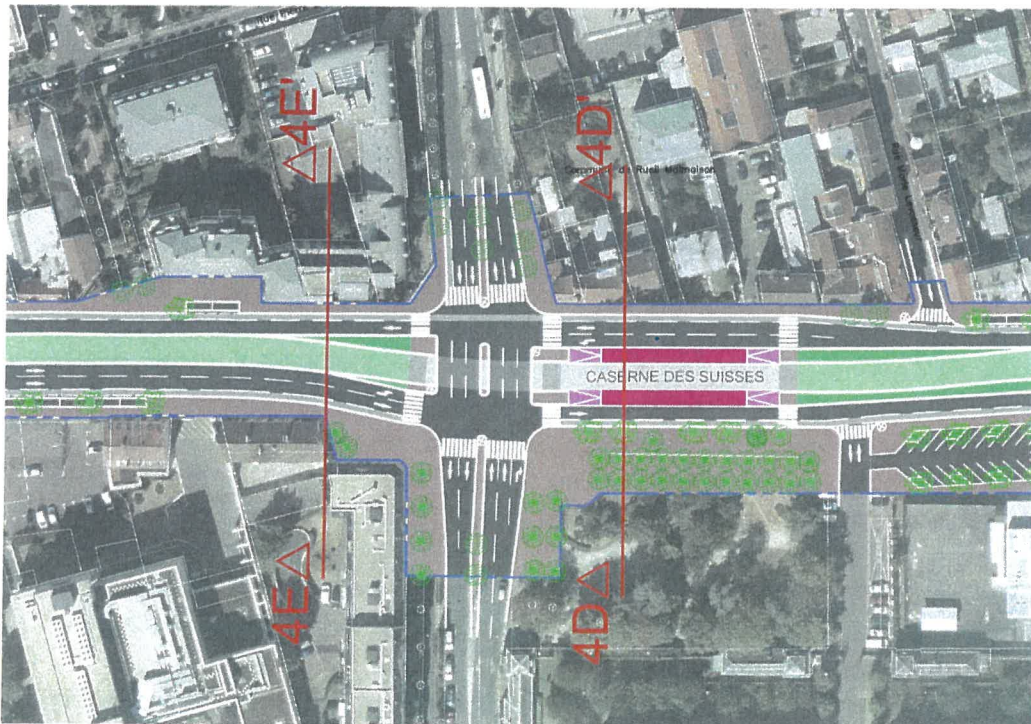
d'ouvrages longitudinaux aux tramways nécessite en effet des emprises qui ne sont pas compatibles avec la largeur actuelle de l'avenue Paul Doumer. A la demande du maire de Rueil-Malmaison, une variante a été étudiée pour placer un ouvrage sur la RD39, c'est-à-dire perpendiculairement aux voies du tramway (pièce G, chapitre 2, p.75).

Outre son coût, cet ouvrage présentait des impacts négatifs très importants sur la vie locale (difficultés d'accès aux rues adjacentes et aux commerces), et nécessitait des emprises supplémentaires sans que les améliorations en termes de circulations soient probantes. Cette variante n'a donc pas été retenue, en accord avec la ville.

L'aménagement de ce carrefour a fait l'objet d'études détaillées en tenant compte des flux routiers aux heures de pointe. Il est ainsi prévu :

- 2 voies en entrée sur l'avenue Paul Doumer, notamment pour assurer les tourne-à-gauche ;
- 2 voies entre entrée/sortie sur l'avenue du Maréchal Juin ;
- 3 voies en entrée sur le boulevard de l'hôpital Stell et 2 voies en sortie

Les études de circulation menées par le Département des Hauts-de-Seine mettent en avant un fonctionnement satisfaisant du carrefour avec les aménagements prévus.



- Association de la RATP

Depuis les premières études de conception du projet, Ile-de-France Mobilités a confié à la RATP une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les sujets d'exploitabilité. Ainsi, la RATP est pleinement associée au projet depuis l'origine en tant qu'actuel exploitant de la ligne de tramway T1.

Tracé et stations

Il n'a pas été envisagé de station du Tram 1 à proximité du boulevard Arago à Nanterre, permettant de desservir la gare de Nanterre Préfecture. En effet, le tracé retenu autour de

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

l'Université et présenté dans le dossier d'enquête (pièce G, chapitre 2, p.63) implique de desservir la gare de Nanterre Université puis de rejoindre l'avenue Joliot-Curie via la place des Droits de l'Homme. La station Droits de l'Homme du Tram 1 permet de desservir la Préfecture des Hauts-de-Seine, et est située non loin de la gare de Nanterre – Préfecture.

A Rueil-Malmaison, le tracé retenu ne permet pas de connecter la gare RER de Rueil-Malmaison. En effet le projet Tram 1, en connectant efficacement le centre-ville de Rueil-Malmaison à la ligne 15 du métro, apporte un mode de transport complémentaire à la gare du RER A, relativement excentrée par rapport au centre-ville. La variante de tracé par la gare RER, proposée par l'association des Rives de Seine a ainsi été écartée pour des raisons d'opportunité, mais également pour des raisons de faisabilité technique (pièce G, chapitre 2, p.65). Par ailleurs, la concertation préalable n'a pas donné lieu à une demande des riverains et usagers en faveur de ce tracé.



Cette variante impliquerait une adaptation de la trémie d'accès au souterrain de la place de la Boule situé sur l'avenue Lénine. Par ailleurs, les emprises disponibles sur les avenues Victor Hugo et du Maréchal Juin remettent en cause la faisabilité de cette proposition. En effet, elles ne sont pas assez larges pour permettre l'insertion du tramway et de l'ensemble des fonctionnalités urbaines, à moins d'un impact foncier très important sur le tissu pavillonnaire bordant ces axes. Ce tracé impliquerait également de repenser la configuration du pôle multimodal de Rueil-Malmaison, récemment achevé, générant d'importants coûts frustratoires. Enfin, la faisabilité de la giration du tramway depuis la rue Victor Hugo pour rejoindre l'avenue Paul Doumer n'est pas avérée et impliquerait des impacts importants sur le carrefour RD913/RD39.

Concernant la desserte du quartier Rueil-sur-Seine, celle-ci est déjà assurée efficacement par le RER A. Du point de vue de l'opportunité, cette variante présenterait l'avantage de rapprocher le tramway de la gare RER, et donc de renforcer le lien entre le centre-ville de Rueil-Malmaison et la gare. Elle impliquerait toutefois un allongement significatif du temps de parcours global de la ligne T1, réduisant l'attractivité du tramway pour la desserte du centre de Rueil-Malmaison et le rabattement vers la ligne 15 du métro. En outre, elle dessert des secteurs déjà proches de la gare RER, ainsi qu'une branche du RER A déjà desservie depuis la gare de Nanterre Université. La longueur du tracé impliquerait également des plus coûts importants.

Thème 2 : L'insertion du projet dans son environnement urbain existant

L'insertion du projet dans l'environnement urbain est étroitement liée à de nombreux paramètres inscrits, après analyse des observations formulées par les administrés, dans les autres thèmes retenus par la commission d'enquête. Ainsi, à l'occasion de l'évocation de la circulation des voitures, de la création et la largeur des bandes cyclables, de la suppression de certains alignements d'arbres, les observations soulignent souvent l'insertion globale du projet dans l'environnement.

Quelques administrés ont une approche catégorique et générale au sujet de ce projet : «un tramway c'est moche... » (RE033), mais d'autres sont plus précis par rapport à des endroits déterminés en indiquant que pour eux ce projet aura pour effet : « ... de dégrader encore l'environnement et le cadre de vie, notamment dans le quartier à proximité du beau site historique et classé du château de Rueil... » (RE107), ou carrément affirmer que : « ...Faire un terminus au niveau de château de la Malmaison relève de la négligence criminelle. Installer un terminus moche à proximité d'un si beau site historique est une aberration » (RE033). Et le même administré d'insister : «pousser jusqu'au château dont les environs si beaux risquent d'être défigurés... ».

Il est certain que toutes ces observations, très critiques vis-à-vis de l'intégration dans le site, omettent volontairement à ce stade, l'utilité de l'équipement et les avantages qu'il peut procurer pour se concentrer uniquement sur l'aspect esthétique. Cependant, quelques observations, tout en reconnaissant les vertus du tramway, soulignent qu'il serait possible peut-être d'améliorer l'intégration de l'équipement sans écarter sa réalisation.

Ainsi, il y a d'abord les observations liées à l'alimentation électrique des rames : « ... les caténaires cela rajoute à la pollution visuelle... » (RE033) et l'administré qui, après avoir rappelé l'enfouissement d'une partie des réseaux à Rueil-Malmaison, se félicitant de cette initiative, espère (visiblement à tort, car le dossier fournit des détails sur ce point), « ...que la technologie retenue pour le Tram est telle qu'on ne reverra pas de tels fils, câbles, poteaux, conducteurs et caténaires.. »(RE045).

Il y a ensuite des observations liées aux aménagements et notamment à la largeur des trottoirs et à la gestion cohérente des flux sur cette partie du domaine public : « Le prolongement du tram est une bonne nouvelle. Il convient de veiller à cette occasion à une bonne cohabitation entre les différents modes de transport : tram, voitures, scooters, piétons, vélos,... A Nanterre, sur l'avenue Joliot-Curie, les trottoirs sont assez larges mais peu attractifs voire dangereux, puisqu'ils sont empruntés par des vélos, des scooters et des motos. Chacun doit avoir une place pour circuler, avec des aménagements clairs et compréhensibles par tous ... » (RE021), ou, une remarque très précise concernant le secteur du Bois Préau comme celle qui suit :

« Cette observation concerne le passage du tramway à hauteur de la future station Bois-Préau. Je comprends que des arbres vont être abattus côté nord de la chaussée (Napoléon Bonaparte) car le trottoir piéton va être rétréci. Or ce trottoir dessert de nombreuses habitations à l'ouest de l'IFP, accessibles par l'allée de la Pagerie, ainsi que le supermarché Auchan. Il fait donc l'objet de nombreux déplacements piétons. Ce trottoir est donc beaucoup plus emprunté que celui situé de l'autre côté de l'avenue. Eu égard à cette dissymétrie des flux piétons, ne pourrait-il y avoir maintien d'un trottoir "large" côté nord quitte à réduire celui du sud. Je comprends qu'il y a un enjeu de préservation d'un fossé "historique". Ce n'est qu'un fossé. Ceci est peut-être à mettre en balance avec le maintien d'une vie piétonne "de quartier" sous des arbres majestueux... » (RE110).

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

Enfin, il faut souligner la lettre de la ville de Nanterre qui, tout en rappelant que ce projet viendra réparer un territoire nanterrien marqué par les infrastructures, réclame une attention particulière de la part de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre sur tous les points liés à l'insertion environnementale de ce futur équipement :

«concilier l'amélioration de la mobilité et l'exigence de qualité et d'embellissement de la ville constitue un objectif essentiel. Dans cet esprit, il est demandé que la thématique paysagère et la qualité urbaine soient davantage portées dans les études de maîtrise d'œuvre à venir, avec notamment la composition d'une équipe de maîtrise d'œuvre dotée d'une forte compétence sur ces sujets ».(RE113 et RE121).

La commission d'enquête note que la présentation des différentes solutions pour l'alimentation électrique des rames par voie aérienne est illustrée de façon détaillée (ex. pièce G, chapitre 2, page 66). Il n'est cependant pas évoqué l'analyse de solutions d'APS (Alimentation Par le Sol) qui aurait un avantage esthétique ? Cette solution a-t-elle été étudiée ? Si oui, quels inconvénients ont conduit à écarter cette solution ?

Réponse des M.O :

Le projet Tram 1 Nanterre – Rueil-Malmaison implique de réinventer des espaces publics marqués par les infrastructures ferroviaires et routières, au bénéfice d'un lien apaisé entre territoires. L'insertion du projet dans son environnement urbain a fait l'objet d'une attention toute particulière.

Elle se caractérise par des aménagements qualitatifs permettant de créer une identité le long de la ligne, tout en tenant compte des spécificités et des enjeux propres à chaque site traversé. Une réflexion paysagère a été menée par des spécialistes, en identifiant différentes séquences urbaines aux enjeux spécifiques et en associant les acteurs du territoire, la DRAC et l'architecte des bâtiments de France. Ces réflexions seront poursuivies par la maîtrise d'œuvre dans le cadre des étapes ultérieures.

RE021

Le projet s'attache à réaménager l'espace afin que tous les usages de l'espace public aient leur place et notamment pour les modes actifs de déplacement (vélo, marche à pied). Les trottoirs sont larges et plantés dans la mesure du possible, et ils disposent de mobilier urbain, le cas échéant, afin que les cheminements s'y déroulent en sécurité. Les cyclistes bénéficient d'un aménagement continu et dissocié des piétons et des voitures, à l'exception des zones 30, pour ne pas générer de conflits entre ces modes de déplacement.

RE107, RE110

La zone située aux abords du château de la Malmaison sera aménagée en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France, avec lequel les échanges ont été initiés dès le stade des études préliminaires. L'objectif est de renforcer son caractère patrimonial avec une intervention qualitative sur la place Osiris et de recréer un alignement d'arbres consistant qui ne peut être recréée que sur le trottoir sud. Le trottoir nord, au droit de la station, fait en moyenne 2,70m de large, permettant aux piétons de se croiser sans gêne.

RE113, RE121

Outre la végétalisation de la plateforme, le projet prévoit une part importante

d'aménagements végétalisés. Ainsi près de 10 000 m² d'espaces verts seront réaménagés. Comme dans tous les projets de tramways, les équipes de maîtrise d'œuvre comprennent une équipe d'architectes et de paysagistes qui a pour mission de concevoir ces espaces et d'embellir les territoires traversés en concertation avec les collectivités.

RE045

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 :

- 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, sont équipés 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.

Thème 3 : L'incidence sur la mobilité et l'inter modalité

La question de l'impact du prolongement du tramway sur la mobilité cycliste a fait l'objet de très nombreuses questions pendant l'enquête publique, notamment sur le registre électronique et lors de la dernière permanence du 18 octobre.

▪ La place réservée aux vélos

La commission note que plus de 35% des observations reçues concernent la mobilité et notamment les déplacements à vélo. Ces questions ont porté sur les pistes elles-mêmes, leur continuité, leur confort et leur sécurité.

Le collectif « Vélo Paris-Ouest la Défense » a déposé les remarques suivantes : (RE119)

« La mobilité cyclable n'a pas été étudiée en amont du projet. Son évolution n'est pas prise en compte alors que les projections régionales en font l'un des principaux moyens de mobilité (15% de part modale à court terme pour Paris). Pour exemple dans la pièce G - Etude impact : le vélo est inclus de manière indifférenciée dans la catégorie des 2 roues. Dans les schémas, les aménagements n'ont pas été dimensionnés pour répondre aux objectifs d'évolution de la mobilité vélo. Les voies cyclables sur voiries ne sont

pas adaptées sur les grandes avenues de Nanterre et Rueil. Nous proposons d'adopter les recommandations de la fiche 35 du Cerema, intitulée réseau cyclable à haut niveau de service (juin 2016).

Par ailleurs, nous constatons de manière non exhaustive que :

Tous les carrefours et intersections présentent des discontinuités. La place la Boule est le point le plus critique pour les traversées cyclables.

Les bandes cyclables proposées ne répondent pas aux objectifs de sécurité des cyclistes.

Certaines sections généreront des conflits d'usages (aménagement cyclables trop proches des stations d'arrêts du tram).

Nous demandons que ce projet soit réétudié pour améliorer la circulation des cyclistes et réponde ainsi aux objectifs que nous avons rappelés. Le but est de rééquilibrer les parts modales au profit des mobilités actives. »

De nombreuses autres remarques ont été enregistrées dans le registre électronique :

« le projet de piste cyclable envisagé n'est pas acceptable - RE002 »

« le projet est discrédité par le manque de prise en considération de besoin de déplacement à vélo - RE005»,

« les pistes cyclables doivent être protégées ...- RE008 »,

« on a l'impression que les concepteurs du projet n'ont jamais fait de vélo en ville ... voir la piste Rivoli à Paris et le guide de Paris en Selle- RE029 »,

« je suis favorable au projet mais quand je regarde les photos d'aménagements cyclable qui seront mis en place (...) je constate avec amertume que la circulation cycliste est toujours mal comprise - RE029 »,

« ... l'avenue Joliot-Curie ne sera revêtue que d'une bande de peinture cyclable et non d'une infrastructure physiquement séparée du flux dense d'automobile, de même pour l'avenue Paul Doumer- RE065 qui demande également une piste bidirectionnelle»,

« je suis déçu du traitement des pistes cyclables. Cela ressemble à ce que l'on savait faire avant l'an 2000 – RE073 »,

« la RD913 est un axe majeur pour la circulation des cyclistes rueillois mais aussi ceux en provenance de Bougival (...) une piste cyclable avec séparation physique est nécessaire – RE076 »,

« ... il faut prévoir des possibilités de stationnement des vélos à proximité des principaux arrêts du tram T1 – RE083 ».

La commission souhaite savoir si la continuité cyclable est prévue sur l'intégralité du prolongement du T1 ?

Pour conclure cet item, la commission d'enquête demande que ce projet soit un projet « tram+vélo ». La qualité apportée à l'infrastructure vélo doit rejoindre celle donnée, à juste titre, au tramway. Tout en tenant compte de la mentalité des franciliens (qui évolue, lentement, en faveur des déplacements doux), de notre retard sur les pays nordiques et sur les infrastructures des villes concernées.

- **Les difficultés de circulation qui résulteront de ce projet**

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

La commission a également noté que plusieurs personnes rencontrées lors des permanences craignent que le passage de deux voies dans chaque sens à une seule voie crée de nombreux bouchons. (RE033, RE091) et se demandent pourquoi il n'est pas prévu un parking de dissuasion au terminus place Osiris (RE079). Elles s'interrogent également sur les modalités de gestion des voitures qui en s'arrêtant sur l'unique voie de circulation vont entraver le bon écoulement du trafic. (RE094) et gêner les commerçants (RE37) qui ont besoin de places de stationnement pour leurs clients et leurs livraisons.

Enfin une personne demande le maintien de la largeur du trottoir à la hauteur de la station du Bas Préau compte tenu de l'importance de leur utilisation (RE040).

▪ **Question de la commission d'enquête**

Les services de secours (Pompiers et SAMU) ont-ils été consultés sur le projet et quels ont été leurs avis ?

Les trajets de bus devraient être impactés par cette réalisation. Les modifications ont-elles été étudiées ? Quand ces modifications seront-elles définies et connues ? Comment s'effectuera l'interconnexion avec les bus venant de Bougival ?

Réponse des M.O :

La place réservée aux vélos :

L'insertion des cycles a été étudiée finement depuis le démarrage des études et un itinéraire cyclable continu est bien proposé sur l'ensemble du tracé (bandes cyclables, pistes cyclables et zones 30 ponctuellement).

Afin de constituer cet itinéraire et de partager l'espace public entre les différents usages, un travail d'optimisation des impacts sur les arbres, les propriétés riveraines, les usages routiers (stationnement, livraisons, itinéraires cyclables, convois exceptionnels...) a été mené dans le cadre d'une démarche « éviter, réduire, compenser », conformément à la réglementation, ce qui a entraîné de nécessaires arbitrages.

Les principes d'aménagements cyclables retenus dans le cadre du projet sont issus de cette démarche, adaptée selon l'environnement urbain de chacun des secteurs traversés :

- Sur l'avenue de la République, au nord de l'Université Paris Nanterre entre le Pont de Rouen et la rue Anatole France, la conception du projet a été concertée avec le projet des Franges de l'Université, sous maîtrise d'ouvrage de l'aménageur Paris La Défense. Cette démarche a permis de dégager une emprise suffisante pour permettre l'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée. Le tramway est positionné en latéral et le flux piéton y est séparé des cycles par une bande végétale ;
- Sur la rue Anatole France et sur environ 160 mètres dans le Petit Nanterre (à proximité de la rue des Saules et au droit de la station Max Fourestier), la conception du projet a privilégié des aménagements de zones 30. La rue Anatole France est en effet une voie de desserte locale actuellement en zone 30, et qui le restera à l'horizon du projet. En effet, la largeur de la chaussée n'y permet pas l'insertion d'itinéraire séparé pour les cycles. La limitation de vitesse ainsi que les voies partagées avec les bus permettront aux cyclistes de transiter en sécurité. Dans le Petit Nanterre, les secteurs concernés sont également particulièrement étroits et justifient des diminutions de vitesse (proximité de l'hôpital, proximité de la mosquée, etc.).
- Sur le reste du tracé, l'environnement urbain, les emprises disponibles et les enjeux de sécurité et de fonctionnement de la voirie ont conduit les maîtres d'ouvrage à privilégier l'aménagement de bandes cyclables. En effet, les largeurs de voiries ne permettent pas

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

l'insertion de pistes séparées, qui nécessiteraient des largeurs supplémentaires pour l'insertion des bordures, ce qui n'est pas compatible avec l'environnement urbain traversé sans acquisitions foncières significatives, y compris bâties.

Les avenues Joliot-Curie, Paul Doumer et Napoléon Bonaparte sont en outre classées routes à grande circulation et itinéraires de convois exceptionnels de 3^e catégorie. A ce titre, malgré le passage de 2x2 à 2x1 file, elles doivent comprendre une largeur de voirie minimale plus importante, permettant d'insérer une bande cyclable, mais qui ne pourrait pas être mise à profit d'une piste. La réalisation de pistes cyclables sur ce secteur nécessiterait donc un nombre important d'acquisitions foncières, notamment bâties

Enfin, l'insertion des pistes bidirectionnelles pose des difficultés, dont celle de la gestion des flux en toute sécurité dans les carrefours et plus particulièrement lorsqu'il faut gérer l'ensemble des mouvements tournants de tous les véhicules. Des phases supplémentaires sont à insérer dans la gestion des feux de signalisation. Ces phases supplémentaires pénalisent la vitesse commerciale du tramway tout comme les flux automobiles. Ce type d'aménagement est donc réservé à des espaces où le flux des cyclistes peut être séparé de la circulation routière et où la gestion des conflits avec les piétons peut être aussi gérée, comme c'est le cas sur l'avenue de la République au nord de l'Université. Sur les grandes avenues (Joliot-Curie, Maréchal Joffre, Paul Doumer, Napoléon Bonaparte) une bande cyclable continue de 1,5 m par sens est mise à la disposition des cyclistes sur la chaussée, permettant ainsi de gérer à l'identique dans les carrefours les flux des cycles et des automobiles, et de les dissocier des flux piétons.

La représentation sur les plans des aménagements cyclables correspond à un niveau de détail d'études préliminaires, mais les aménagements cyclables seront continus dans l'ensemble des carrefours du tracé, et connectés avec les itinéraires adjacents existants. Ce sera notamment le cas au niveau de la place de la Boule.

Les maîtres d'ouvrages confirment que le projet Tram 1 s'inscrit dans une volonté de proposer un itinéraire cyclable continu et qualitatif tout au long du tracé, en tenant compte de l'environnement urbain traversé et de l'ensemble des usages de la voirie.

Station Bois-Préau

Au droit de la station Bois Préau, la largeur des trottoirs est d'environ 2,70 m ce qui permet d'écouler un flux piéton important. Actuellement, la bande plantée, les arbres et les stationnements laissent un espace aux piétons de l'ordre de 2,40 m. Du point de vue des piétons, le projet leur apporte donc plus d'espace.

Stationnement vélos

Des arceaux pour les vélos seront positionnés à proximité des stations de tramway, généralement 12 (6 de chaque côté de la voirie). En concertation avec les villes, ce nombre pourra évoluer en fonction des usages. En complément une consigne Véligo sécurisée sera réalisée au niveau du terminus.

Le projet Tram 1 est ainsi bien un projet qui favorise les nouveaux usages de l'espace public, et notamment le vélo, sans totalement engorger la circulation automobile. Il permettra de réaliser sur des voiries existantes et au profil actuellement très routier de nouveaux itinéraires

apaisés, continus dédiés aux cycles, qui n'existent pas à ce jour.

Fonctionnement de la voirie et véhicules de secours

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, notamment 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 différents points d'attentions exprimés par la BSPP à ce stade ont été intégrés au projet (notamment distances à respecter entre la ligne aérienne de contact et les façades). Les accès pompiers et les voies échelles sont conservées et de nouvelles concernant par exemple les franges de l'université, sont en cours d'insertion en collaboration avec les aménageurs.

Les services de secours continueront d'être régulièrement consultés, notamment dans le cadre des procédures de sécurité pilotées par le Préfet de Région, obligatoires pour tous les projets de transports guidés. Leur avis favorable sera une condition nécessaire au démarrage des travaux, 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.

Parking-relais au terminus

L'opportunité d'un parking-relais au terminus de la ligne a fait l'objet d'une analyse présentée dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (Pièce J, partie 5, p.60).

En Île-de-France, le mode tramway a pour principale vocation une desserte fine des territoires et un rabattement vers les lignes du réseau ferré : Train, RER, Métro. Les enquêtes réalisées montrent qu'une très faible part des voyageurs accèdent au tramway en voiture. En outre à l'horizon du projet Tram 1, les usagers du secteur bénéficieront de plusieurs alternatives plus performantes que le Tram 1 pour leurs déplacements, notamment vers La Défense et Paris : RER A, Train L et Métro 15.

Au regard de ces éléments, et des coûts d'entretien et d'exploitation que générerait cet équipement, l'implantation d'un parc-relais dans le secteur du terminus du Tram 1 n'a pas été retenue. Le foncier disponible et les contraintes environnementales du secteur (domaine de Malmaison) est par ailleurs difficilement compatible avec l'implantation d'un tel équipement.

Réseau de bus

Le réseau de bus sera réorganisé à l'occasion de la mise en service du Tram 1 afin de tenir

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

compte des nouvelles possibilités de déplacements qu'il génèrera et d'assurer la meilleure articulation entre le tramway et les lignes de bus.

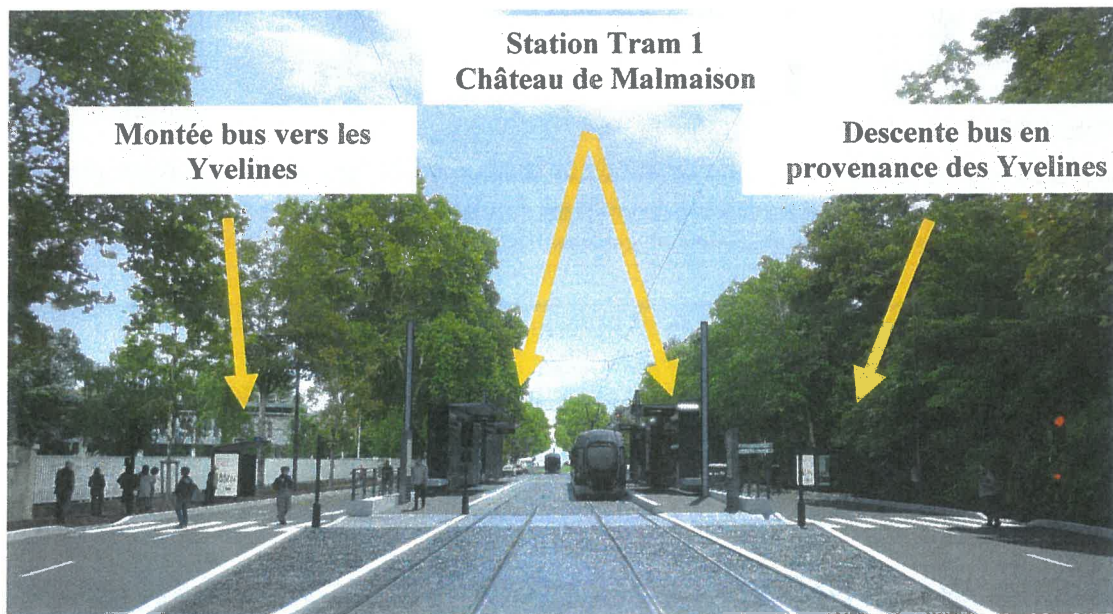
Cette réorganisation est menée de sorte à favoriser les échanges entre les différents modes, l'objectif étant d'augmenter l'efficacité globale du système de transports collectifs.

Les grands principes qui régissent le projet de réorganisation lié à la mise en service du Tram 1 sont les suivants :

- Améliorer la desserte globale du secteur, en structurant mieux le réseau de bus en rabattement autour du tramway et en maillant le territoire ;
- Supprimer les lignes en superposition avec le tramway et éviter les doublons, par principe d'efficacité et de lisibilité ;
- Conserver la structure des lignes, pour ne pas trop perturber les habitudes de transport, en fonction des trajets et des flux observés.

Une première réunion de travail s'est tenue à Ile-de-France Mobilités le 1er février 2017 avec l'ensemble des collectivités concernées, pour présenter une proposition de schéma cible de restructuration du réseau bus, dont les études se poursuivront dans le cadre des étapes ultérieures. Les pistes de réflexions sur l'adaptation du réseau de bus menées à l'horizon de mise en service du projet concernent en particulier les itinéraires des lignes 163, 258, 259 et 304, dont les itinéraires seront partiellement repris par le tramway. Le schéma final de restructuration est classiquement défini deux ans avant la mise en service.

Dans l'objectif de prendre en compte les enjeux de déplacements au-delà de Rueil-Malmaison, les conditions d'intermodalité entre les bus ont fait l'objet d'une attention particulière dans la conception du projet, avec des conditions de correspondance optimales. Les quais des lignes de bus seront situés directement face à ceux du tramway :



Thème 4 : Les incidences socio-économiques du projet

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

Si de nombreuses personnes soulignent l'intérêt et les bénéfices qu'apportera le prolongement du tram T1, il n'en reste pas moins des interrogations sur le futur de la vie urbaine dans les quartiers concernés directement par le projet de tracé défini.

▪ Impacts sur la vie quotidienne (bruit, vibration, etc...)

La question du bruit et des vibrations susceptibles d'être générés par le tramway n'a pas suscité de nombreuses inquiétudes du public qui s'est exprimé ; elles ont toutefois été notées.

Une personne (RE018) craint « *le bruit de grincement des tramway (...) et s'interroge sur l'opportunité d'investir dans un bail commercial dur l'Esplanade Patrice Chéreau (...) en raison du bruit permanent* ».

Une autre personne (RE71) souligne que « *les nuisances sonores ainsi que les vibrations, mêlées à la poussière, seront insupportables pour la santé des riverains (...)* ».

Une autre observation (RE10) s'inquiète : « *j'ai quitté mon ancien appartement à cause du bruit du tram (...). Je me demande comment on va faire (...)* ».

▪ Impacts sur la santé (pollution atmosphérique)

Cet aspect n'a été que très peu évoqué. Quelques personnes craignent que les embouteillages et les reports de trafic liés à l'occupation et à la requalification de l'espace public ne génèrent une pollution de l'air et une augmentation du trafic sur d'autres réseaux viaires.

L'impact du bruit a été signalé (cf. ci-dessus).

▪ Sécurité (traitement des incidents de circulation, risques, etc...)

Le projet a suscité très peu de question en matière de sécurité si ce n'est une interrogation pour ce qui concerne la résolution du problème traitement des incidents de circulation afin de permettre la circulation des secours (pompiers, police, ambulances) et l'évacuation des voyageurs d'une rame de tramway en panne.

Observation ORM013 complétée par RE037 : « *que se passera-t-il sur l'ensemble du tracé dans la traversée de Rueil lorsqu'un véhicule tombera en panne ? Vu les dimensions annoncées sur les profils en travers (annexe J – partie 5), il est impossible de doubler le véhicule en panne sur la piste cyclable. On se prépare de beaux embouteillages !* ».

Des moyens vidéo sont-ils prévus pour faire respecter les aménagements, notamment les pistes cyclables, et éviter les arrêts de véhicules ?

L'observation ORM013 a également été évoquée avec M. le Maire de Nanterre.

Les cyclistes se sont exprimés à de nombreuses reprises au sujet de leur sécurité ; voir le thème T3.

▪ Incidences sur les activités présentes le long du tracé

Ce point a été peu évoqué. Néanmoins la commission d'enquête demande des précisions quant à l'organisation du stationnement pour les livraisons (commerce local et particulier avec les e-livraisons). Le mode de fonctionnement actuel de la société conduit à un nombre croissant de commandes via internet ; ce qui induit des livraisons par camionnettes de plus en plus nombreuses.

La commission d'enquête reprend cette interrogation et souhaiterait savoir si des mesures de compensation sont envisagées compte tenu de la suppression de places de stationnement sur le linéaire du tracé.

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

▪ Questions de la commission d'enquête

Il lui apparaît que le projet n'accorde pas suffisamment d'importance à l'accès des immeubles et villas riverains, en particulier avenue de la République à Nanterre.

L'analyse de l'impact du bruit montre que les inquiétudes exprimées sur ce thème concernent essentiellement le bruit généré par la future circulation du tramway.

Il est surprenant que les maîtres d'ouvrage puissent conclure dans l'étude d'impact au § 7.1 que les niveaux de bruit seront inférieurs aux seuils réglementaires les plus contraignants et qu'aucune protection acoustique n'est nécessaire.

Est-ce qu'un retour d'expérience, sur des lignes de tramway similaires au projet, sur ce type de nuisances auprès des riverains déjà impactés, a été effectué ? Si oui, quels en sont les conclusions et les enseignements tirés ?

L'usure des roues et des rails est une cause d'augmentation du niveau sonore (en particulier les « plats » sur les jantes de roues. La commission souhaite savoir comment est géré l'entretien préventif des parties tournantes (roues) et fixes (rails). Un traitement « anti-crissement » sera-t-il appliqué dans les courbes ? Si oui, peut-on en connaître le principe ?

Pourquoi avoir emmené, lors de la concertation préalable, des personnes visiter la ligne T6 alors que cette ligne est équipée de rames sur pneumatiques ?

Il est regrettable de lire que les maîtres d'ouvrage notent qu'une seule personne s'est inquiétée du bruit généré par le tramway et lui ont fait constater que « *le bruit du T6 était faible. Sur le T1, la ligne étant essentiellement composée de tronçons en ligne droite, les nuisances liées au bruit généré dans les courbes seront donc faibles* ».

Ces affirmations valent principalement pour Rueil-Malmaison et ne peuvent donc pas être retenues pour le tronçon qui va de la station « Archéologie » à la station « les Amandiers ».

Compte tenu que le type de matériel qui circulera sur la ligne tram T1 n'est pas connu au moment de la rédaction du dossier d'enquête, même si les résultats des études de bruit présentées dans le dossier d'enquête sont conformes à la réglementation, le public est en droit de s'interroger sur d'éventuelles nuisances dues au bruit. Comme le souligne la MRAe dans son avis, une grande partie du tracé présente aujourd'hui une « ambiance sonore non modérée, avec un bruit existant mesuré à plus de 60 dBA.

Les préoccupations du public, même si elles sont rares sur les nuisances liées au bruit, doivent faire l'objet d'une poursuite des études, en concertation avec les riverains. Une modélisation de l'ambiance sonore est à réaliser.

La commission souhaiterait savoir si le projet est conforme à la réglementation concernant les champs magnétiques induits. Ce risque n'a pas été pris en compte dans l'étude d'impact.

Enfin, la commission d'enquête s'étonne que l'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) n'ait pas été sollicité comme c'est l'usage pour des projets de cette dimension, en particulier pour des projets similaires de tramway. Pourquoi ?

Réponse des M.O :

Les maîtres d'ouvrage tiennent à rappeler leur objectif d'insertion harmonieuse du tramway dans son environnement urbain.

Impacts sur la vie quotidienne (vibrations, bruits)

Le roulement du tramway sur des rails (dit « roulement fer / fer ») peut être à l'origine de **vibrations** dues à l'excitation dynamique de la roue sur le rail. Cependant, conformément aux modélisations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact, les vibrations ne seront pas supérieures à celles qui existent actuellement et aux seuils limites préconisés (pièce G, chapitre 4, p.279).

Par ailleurs, les maîtres d'ouvrage prévoient un dispositif spécifique de pose de voie « anti-vibratile » dans les secteurs où la plateforme du tramway est située à moins de 12 m des bâtiments. La structure de plateforme est adaptée en intégrant une « semelle antivibratoire ». Dans les secteurs où la plateforme est située à moins de 7 m des bâtiments, le dispositif proposé est la « dalle flottante sur tapis continu ». Ces dispositifs, plus onéreux que les poses dites classiques, sont des solutions éprouvées qui permettent de limiter de manière significative la transmission des vibrations dues au passage des tramways. L'amortissement vibratoire permis par ces dispositifs est de l'ordre de 10 à 20 dBv. Quand la plateforme est située à plus de 12m des bâtiments, les vibrations sont considérées comme peu perceptibles.

En outre, comme évoqué dans l'étude d'impact (pièce G, chapitre 4, p.195 et suivantes), la réalisation du projet induira globalement sur la zone d'étude une **diminution des niveaux acoustiques**.

Le passage des tramways peut toutefois localement être à l'origine de bruit, notamment lié au roulement (contact rail/roue). L'usure peut contribuer à l'apparition de phénomènes de crissement.

Afin de limiter les nuisances liées au bruit, plusieurs mesures sont prises en compte dans la conception du projet :

- reprofilage régulier des roues ;
- mise en place d'un revêtement végétal le long du tracé, permettant de limiter la dispersion du bruit ;
- conception du tracé visant à éviter les courbes avec un rayon inférieur à 30m. C'est en effet en deçà de ce rayon que les nuisances liées aux crissements peuvent se faire ressentir ;
- possibilité de mettre en place d'un dispositif de lubrification sur le rail dans les courbes de rayon inférieur ou égale à 80 m. Ce dispositif permet une atténuation significative du crissement tout en gardant un rail propre. Au-delà d'un rayon de 80m, il n'apparaît pas nécessaire de mettre en place des mesures de réduction du bruit. Il sera toutefois possible une fois la mise en service de la ligne effectuée, de lubrifier en certains endroits si des nuisances liées au bruit apparaissaient.

Afin de respecter les exigences réglementaires, les études de modélisation acoustiques ont été menées selon deux approches distinctes. En effet :

- Le tramway peut être considéré comme une nouvelle voie ferroviaire. Selon cette approche, la réglementation impose d'analyser le bruit généré par le tramway seul, sans tenir compte des autres bruits (notamment routiers) présents dans l'environnement urbain. Cette analyse est développée dans l'étude d'impact, chapitre 4, p.195.

C'est dans le cadre de cette approche « ferroviaire », qui ne considère que le tramway seul, que l'étude d'impact conclue que la contribution maximale observée est inférieure aux seuils réglementaires les plus contraignants pour une nouvelle infrastructure ferroviaire, et qu'aucune protection acoustique

n'est nécessaire.

- Le tramway peut également être considéré comme une la transformation d'une voie routière existante. Selon cette approche, la réglementation impose de comparer les niveaux de bruits généraux (tramway, circulation routière, etc.), entre la situation « sans projet » et la situation « avec projet »

Dans cette approche « routière », les résultats de ces modélisations montrent pour chacun des horizons que le tramway entrainera une baisse globale du bruit le long du tracé par rapport à une situation sans tramway. Cela s'explique par le fait que la réalisation du tramway induit une diminution des volumes de trafic routiers sur les axes empruntés. Ces analyses sont développées dans l'étude d'impact (pièce G, chapitre 4, p.220 et suivantes).

Cependant, malgré la diminution globale des niveaux de bruits, parmi les points supérieurs à 60dB(A) en période diurne, une augmentation de plus de 2 dB(A) est observées en situation AVEC PROJET par rapport à la situation SANS PROJET pour quatorze bâtiments situés à proximité des voies, selon les horizons de modélisation (2027, 2030 et 2040).

Pour ces quatorze bâtiments identifiés comme subissant une légère augmentation des niveaux acoustiques, des mesures d'isolation phonique (double vitrage par exemple) sont bien prévues dans le cadre du projet (pièce G, chapitre 4, p.275).

Santé

Les impacts du projet sur la qualité de l'air ont été analysés dans le cadre de l'étude d'impact conformément à la réglementation (pièce G, chapitre 4, p. 280 et suivantes). Du point de vue de la qualité de l'air, les modélisations réalisées mettent en évidence des situations quasiment similaires entre les scénarios sans projet et avec projet, avec une légère diminution des concentrations avec projet le long de l'axe du tramway. En effet, une partie des usagers actuels de la voiture particulière sur les axes empruntés par le tramway se reportera vers les transports en commun et les autres voiries du secteur, notamment l'A86 et les axes transversaux départementaux.

Sécurité

Fonctionnement de la voirie et véhicules de secours

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 partagées 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.

Moyens vidéo pour faire respecter les aménagements

Les maîtres d'ouvrages ne possèdent pas de compétence en matière de sécurité publique dans les villes et du respect des aménagement, qui relèvent du pouvoir de police du maire. Le déploiement de réseaux de vidéo surveillance ou de vidéo verbalisation est ainsi de leur ressort. Cependant, les maîtres d'ouvrage pourront accompagner la mise en œuvre de telles démarches, si les Villes le souhaitent, notamment en mettant à disposition des espaces dans le sous-sol pour les réseaux qui pourraient être nécessaires. Les seules caméras positionnées sur le tracé dans le cadre du projet sont celles qui permettront de surveiller la circulation dans les carrefours et de s'interfacer avec la priorité au tramway, si le besoin s'en fait sentir lors des études détaillées. La vidéo-surveillance prévue dans le projet concernera également les stations.

Activités le long du tracé

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.

De même, le projet a été adapté pour répondre aux principaux enjeux de stationnement linéaire, notamment dans le centre-ville de Rueil-Malmaison. De manière générale, au vu des échanges avec les villes traversées, il apparaît que l'offre en stationnement en sous-sol est globalement suffisante pour répondre aux enjeux de stationnement des secteurs concernés. En outre, le foncier disponible le long du tracé ne semble pas permettre d'accueillir des poches de stationnement.

Questions complémentaires de la commission d'enquête

Accès des immeubles et villas riverains, en particulier avenue de la République à Nanterre.

L'accès à l'ensemble des parcelles sera assuré. Pour quelques propriétés, des fonctionnalités telles que l'accès au stationnement ou à des sous-sols peuvent être impactées, principalement sur l'avenue de la République à Nanterre, où le tracé est le moins large. Toutes les solutions techniques envisageables pour permettre la restitution des fonctionnalités existantes seront recherchées en lien avec les propriétaires concernés.

Ces mesures sont la résultante de réductions dans les aménagements usuels qui sont déployés lors de l'arrivée d'un tramway. Sur l'avenue de la République un seul alignement d'arbre est conservé, des bandes cyclables et des plateaux en zone 30 sont insérés pour limiter le besoin d'emprises supplémentaires. En outre, pour éviter des démolitions, une action sur le plan de circulation est déjà intégrée au projet.

Le projet n'est pas qu'une simple insertion d'un mode de transport, près de la moitié des investissements concerne les espaces publics et les nouveaux usages des voiries routières. Ces derniers nécessitent des emprises supplémentaires que le projet a déjà réduites au minimum.

Dans ce contexte, les principes d'aménagement de la voirie, des espaces publics et des trottoirs ont notamment fait l'objet d'une concertation étroite avec les collectivités traversées.

Au vu des différentes remarques sur la végétalisation et sur les cycles, il apparaît important aux maîtres d'ouvrage de conserver une largeur suffisante pour que le projet puisse traiter l'ensemble des problématiques liées aux déplacements sans qu'aucune de ses composantes ne soit lésée.

Visite du T6 dans le cadre de la concertation continue

La visite sur le tracé du T6 avait pour objectif de montrer un aménagement de voirie qui avait subi une transformation similaire à celle que connaîtra Rueil-Malmaison, soit un passage de 2x2 voies à 2x1 voies dans un environnement urbain comparable (centre-ville de Châtillon notamment).

Cette visite a été organisée en collaboration avec la ville de Rueil-Malmaison pour répondre aux craintes exprimées durant la concertation, qui portaient sur les questions de cohabitation entre les modes de déplacements, et notamment sur les aménagements de voirie. Elle ne visait pas à traiter des questions liées au bruit du tramway, par ailleurs peu exprimé durant la concertation.

Durant la même visite, les participants ont eu l'occasion de visiter le tramway T3a, dont le système de transport (tramway fer) présente des caractéristiques similaires à celles du Tram 1.

Risque lié aux champs magnétiques

Dans l'état actuel des connaissances et d'après l'expérience de travaux de lignes de tramway existantes, le tramway ne soumettra aucune population à des champs électromagnétiques importants nuisibles à la santé. En effet, les valeurs d'exposition aux champs magnétiques engendrées par les trains électriques (de 300 V/M pour la gamme de fréquence correspondant à 50 Hz) restent en-deçà des niveaux de référence fixés par le décret n°2002-775 du 3 mai 2002 (5000 V/M pour 50 Hz).

La norme EN 50500 définit les procédures de mesure des niveaux de champ magnétique générés par les appareils électriques et électroniques dans l'environnement ferroviaire, en regard de l'exposition humaine. Des études détaillées sur ce sujet seront menées dans le cadre des étapes ultérieures, dans le strict respect des normes en vigueur.

En particulier, à proximité (<50m) des sites sensibles (hôpitaux, aéroports, écoles...) un recensement des équipements ou personnes au sein de ces sites pouvant présenter une interférence ou une exposition est à réaliser, ainsi qu'une simulation du rayonnement magnétique au regard de l'exposition humaine. Au-delà de 50m, les retours d'expérience permettent de confirmer que les normes seront respectées. Dans le cas des sous-stations électriques intégrées au bâti, des mesures d'atténuation des émissions électromagnétiques pourront être envisagées en cas de besoin. Par ailleurs, des tests seront à mener en amont de la mise en service dans les sous-stations électriques et dans le matériel roulant, afin de confirmer le strict respect de la réglementation et des normes en vigueur.

Consultation de l'agence régionale de Santé

Au stade des études préliminaires, les maîtres d'ouvrage ont consulté plusieurs services de l'Etat dans l'objectif d'éclairer et alimenter la conception du projet : DRIEA, DRIEE, DIRIF, DRAC, BSPP, ABF, etc. L'agence régionale de santé n'a pas été rencontrée par les maîtres d'ouvrage, en l'absence d'enjeux spécifiques identifiés au stade des études préliminaires. Elle

a toutefois été consultée par l'autorité environnementale, préalablement à son avis du 28/06/2019.

Thème 5 : Les incidences du projet durant la phase de travaux

Le public s'est relativement peu exprimé pendant l'enquête publique au sujet du déroulement et de la durée du chantier.

Parmi les lettres et contributions reçues, 9 font part d'observations explicitement orientées sur la période du chantier.

Si certains semblent résignés :

« ...Nuisances des travaux pour les riverains, déjà en cours avec les travaux sur la barre de La Boule... » (RE057 : M. BORREGO),

d'autres montrent plus fermement leur opposition au projet dont les nuisances du chantier ne constituent qu'un des aspects :

« (...) Vous parlez d'indemniser les professionnels riverains mais ils seront perdants. Les restaurants seront obligés de fermer pendant le temps des travaux, voir après. (Le bruit incessant des travaux mêlés à la poussière feront fuir les clients) ».

Ces nuisances sonores ainsi que les vibrations, mêlées à la poussière, seront insupportables pour la santé des riverains y compris pour l'environnement (arbres, feuillus, oiseaux) sans compter l'asphyxie du flux de circulation qui sera détourné dans les rues avoisinantes (...) » (RE071 : M. et M^{me} RIGAL/VIOLEAU), ou, quelqu'un d'autre :

«d'autre part les travaux vont provoquer un bordel monstre... » (R0078 : M. Laurent BRARD). Et enfin :

«il faut considérer le cauchemar imposé aux usagers de la RD 913 pendant la période des travaux » (RE091 : M. JP RABAROT).

Pour d'autres administrés, les nuisances du futur chantier se rajoutent à d'autres contraintes qu'on leur impose. Ainsi, pour les expropriations :

«Les habitants de l'avenue Joliot Curie vont déjà supporter les travaux pendant des années et maintenant on nous annonce que nous allons aussi devoir être expropriés de nos jardins... Vous imaginez l'impact au quotidien ? La durée des travaux ?... » (RE109 : M^{me} JH BARON).

Ou pour l'installation des bases-vie :

«Une telle occupation temporaire - mais longue de cinq années selon le dossier soumis à enquête - s'avérerait extrêmement préjudiciable pour la société IFPEN considérant l'usage qu'elle fait de la zone USP19 pour les besoins de son activité et de la sécurité des occupants du site... nous estimons que l'emprise envisagée est incompatible, pour être trop préjudiciable, avec la situation existante et les projets futurs éventuels d'IFPEN de toute nature.....Le projet d'installation d'une « base vie » sur la zone USP19, propriété d'IFPEN, doit être abandonné et une autre localisation doit être recherchée compte tenu des préjudices trop importants générés pour IFPEN, d'une potentielle complication procédurale du dossier en cas de recours contre l'arrêté autorisant l'occupation et du montant de l'indemnité très élevé qui sera nécessairement due à IFPEN... » (RE111 et RE115 : IFPEN).

A ce sujet d'ailleurs, la ville de Nanterre rappelle, dans son courrier du 18 octobre 2019 (RE113) que : « (...) l'implantation des bases vie nécessaires au chantier deviendra de plus en plus complexe au fil du temps, le foncier disponible ayant vocation à se réduire... ».

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

Enfin, toujours selon la ville de Nanterre, dans le même courrier, il est souligné la nécessité d'une coordination indispensable entre les nombreux chantiers sur son territoire (secteur de La Boule, avenue Joliot Curie,...) et indiqué qu'elle aura une exigence forte par rapport à ce sujet.

La commission n'a pas rapporté ci-dessus la totalité des observations concernant ce sujet. Elle souhaite que des réponses soient apportées aux questions soulevées et notamment sur le sujet de l'implantation des bases vie et sur la durée prévisionnelle effective des travaux.

Questions complémentaires de la commission d'enquête :

- Le dossier d'enquête présente un calendrier par phase (4 ans de chantier), mais est-il prévu un découpage, à l'intérieur de chaque phase, par segment ou section, de façon à répondre à l'interrogation des administrés : « *combien de temps, le chantier sera effectivement devant mes fenêtres ?...* »
- L'implantation des bases-vie ne semble pas avoir été discutée en amont avec les propriétaires concernés : quelles démarches ont été entreprises à cet effet et quelles alternatives en cas de difficultés d'implantation ?
- Un chantier de cette envergure nécessite une coordination urbaine type OPCU. A-t-elle été discutée, envisagée, avec les villes de Nanterre et Rueil-Malmaison ?

Réponse des M.O :

Organisation et découpage du chantier

De manière générale, un chantier de travaux pour la réalisation d'un tramway est décomposé en trois grandes étapes : dévoiement des réseaux (2 ans), réalisation de l'infrastructure tramway et des aménagements urbains (3 ans), essais, formations et mise en service (1 an). Ces étapes se chevauchent dans le temps car les travaux sont réalisés simultanément sur différentes sections géographiques (dits « fronts de travaux », eux même décomposé en sous-section). Le calendrier prévisionnel de l'opération est présenté dans la notice explicative (pièce B, p.71).

Dans les faits, les engins de chantier ne sont pas en activité pendant 4 ans au même endroit. S'il n'est pas possible de définir au stade des études préliminaires les fronts de travaux et la durée effective du chantier pour chacun eux, les retours d'expérience tendent à définir une période de 18 à 20 mois de chantier par sous-section (hors essais). Sur cette période, environs 4 mois sont consacrés aux finitions, c'est-à-dire avec une présence d'engins de chantier très limitée. Le phasage des travaux sera établi dans le cadre des études détaillées par la maîtrise d'œuvre.

Des mesures de réduction des nuisances ont été définies à ce stade, et seront optimisées au cours des études puis avec les entreprises chargées du chantier. On peut notamment rappeler :

- Les engins de chantier utilisés respecteront les normes réglementaires, ce qui permettra de réduire les émissions de polluants dues au fonctionnement des moteurs ;
- Les conditions de circulation seront adaptées afin de limiter les congestions de la voirie. Une voie de circulation dans chaque sens sera maintenue a minima en adaptant les conditions de réalisation du chantier dans les secteurs les plus contraints ;
- Les trajets des camions sur les voies publiques seront étudiés avec les communes de manière à générer le moins de perturbations possible ;
- Un plan d'exploitation des voiries sera soumis aux services préfectoraux, afin d'informer les automobilistes et de proposer des itinéraires de substitution pour les déplacements de transit ;

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

- Des règles d'organisation du chantier seront mises en place afin de limiter les nuisances : adaptation des périodes et des horaires pour les opérations les plus bruyantes, limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier sur les pistes, arrosage des pistes de chantier, etc.
- Les accès des riverains aux propriétés et les accès des usagers aux locaux d'activités et aux commerces seront assurés.

Pour informer le public concerné, les maîtres d'ouvrage mettront en œuvre un important dispositif de communication chantier afin de communiquer en amont les étapes travaux et anticiper les possibles gênes liées au chantier.

Ce dispositif s'articulera notamment autour de :

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

Implantation des bases-vie

L'implantation des bases-vies a fait à ce stade l'objet d'une « pré-identification », recensant les zones « libres » ou susceptibles de faire l'objet d'une mutation urbaine dans les prochaines années. C'est pourquoi plan général des travaux (pièce D) mentionne la localisation potentielle des bases-vie. L'implantation finale des bases-vie sera établie dans les étapes ultérieures en tenant compte des évolutions du territoire et en lien avec les collectivités locales. C'est dans ce cadre que les échanges seront menés avec les propriétaires concernés, publics ou privés.

L'étude d'impact précise (Pièce G, Chapitre 4, p.116) : « *Les parcelles retenues pour implanter les bases vie seront déterminées dans le cadre des études de détails et en concertation avec les collectivités locales, de manière à s'articuler au mieux avec les projets et enjeux urbains locaux. L'implantation des bases vie et des zones de stockage n'aura aucun impact sur le bâti et ne nécessitera aucune expropriation.* »

L'objectif de l'implantation de ces bases-vies est qu'elles soient positionnées au plus près du tracé, afin de limiter les circulations d'engins de chantier sur les voiries publiques.

Coordination des chantiers sur le territoire

Sur tous les projets de tramways réalisés par les maîtres d'ouvrage, une cellule chargée de la coordination des opérations connexes est déployée. La mission de cette cellule est de s'assurer que les travaux du projet ne sont pas en conflit spatial ou temporel avec les opérations qui se déroulent concomitamment sur le tracé ou à proximité. Si une coordination plus large nécessite d'être mise en place, les maîtres d'ouvrages se tiennent à la disposition de la ville, au-delà du projet de tramway, dans une organisation qui reste à définir.

Thème 6 : Les suppressions d'alignements d'arbres

Même si les personnes consultées n'en font pas leur remarque principale, la préservation des arbres existants fait partie des préoccupations de beaucoup d'habitants que ce soit de manière générale (RE031) ou de manière plus localisée (B^{ld} Paul Doumer à Rueil (RRM002 et 005) ou sur l'avenue Joliot Curie à Nanterre (RE080).

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

La demande la plus pressante nous semble émaner de la mairie de Nanterre (RE 113) qui a fait parvenir un document dont sont extraites les lignes suivantes. Elles reprennent un argumentaire qui avait été exposé aux membres de la commission d'enquête par M. Jarry, Maire de Nanterre.

« Les arbres sont fortement impactés par le projet puisque, au stade actuel des études, 466 seraient abattus sur l'ensemble de la commune, ce qui représente 55% des arbres présents le long du tracé. S'il ne s'agit pas de choisir entre l'arrivée d'un tramway et la préservation des arbres, ces derniers ne sauraient constituer la variable d'ajustement systématique du projet d'autant que ce n'est pas tant la largeur du tramway qui pose problème mais bien des hypothèses d'usage de la voirie routière longeant le tracé qui sont susceptibles d'être traitées différemment. Les avenues Joliot-Curie et du Maréchal Joffre (secteur 3) sont les plus lourdement concernées, compte-tenu du caractère environnemental, paysager, patrimonial et du bon état phytosanitaire des arbres. En l'état actuel, le long de ces voies, ce sont 93 sujets de grand développement et au port majestueux qui sont menacés d'abattage. Or, quelques dizaines de centimètres font parfois défaut pour les préserver en grande partie. C'est pourquoi la Ville demande à la maîtrise d'ouvrage de s'engager à étudier arbre par arbre la distance nécessaire pour garantir leur préservation. »

Le courrier reçu le 18 octobre (RE 113-121) précise très clairement que la nature en ville est un enjeu primordial pour la ville de Nanterre : elle demande *« que le maître d'ouvrage s'engage à étudier, arbre par arbre, la distance nécessaire pour agrandir leur préservation Une expertise de terrain identifiant le dispositif racinaire, la capacité de résistance au terrassement et les mesures de précaution à prendre en phase de travaux ».*

Réponse des M.O :

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.

Le projet a été adapté et plusieurs variantes ont été étudiées pour sauvegarder un maximum de sujets sur le tracé. Une réponse détaillée sur les distances de réserve lors de travaux a été formulée à la MRAE lors du mémoire en réponse à l'autorité environnementale (pièce J, partie 5, p.35 et suivantes).

Le projet de tramway, réaménage en profondeur la surface mais aussi les sous-sols des voies qu'il traverse, de nombreux réseaux sont à replacer. De plus, un travail important sur le nivellement des voies afin de les rendre accessibles est engagé. Contrairement à un aménagement limité dans l'espace tel que la rénovation de places ou d'espaces ouverts, où le nivellement peut être adapté voire même mis en valeur par un traitement paysager, les projets linéaires, tels qu'une infrastructure de tramway, ne permettent pas d'envisager une adaptation au cas par cas des aménagements selon la capacité de résistance des arbres présents. Elle conduirait en effet à créer des conditions dégradées de survie des arbres et à des aménagements tortueux incompatibles avec les contraintes liées à la plateforme du tramway et à la qualité des espaces publics.

Les aménagements urbains réalisés dans le cadre du projet peuvent conduire à modifier le niveau des voiries et trottoirs. Ces évolutions de nivellement, si elles affectent le collet des arbres, peuvent conduire, de l'expérience des maîtres d'ouvrage, au dépérissement voire à la mort des sujets.

De plus, 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