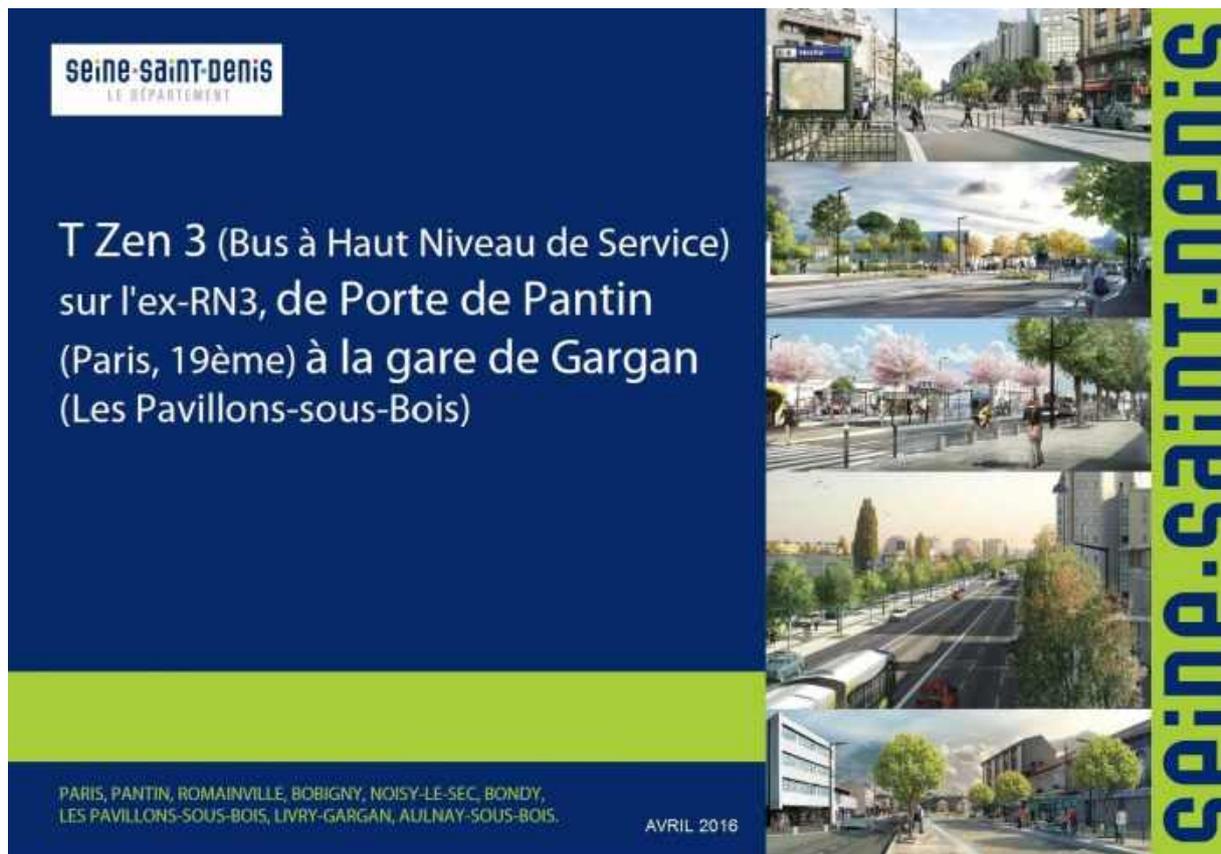


T ZEN 3
ENQUETE PUBLIQUE
DU MARDI 17 MAI 2016 AU LUNDI 20 JUIN 2016 INCLUS

1/2 RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE



TABLES DES MATIERES

PARTIE 1 – Présentation de l'enquête publique	p 4
1.1 Objet de l'enquête publique	p 5
1.2 Environnement juridique et administratif	p 6
1.3 Désignation de la commission d'enquête	p 7
1.4 Modalités d'organisation de l'enquête	p 8
PARTIE 2 – Déroulement de l'enquête publique	p 10
2.1 Composition du dossier d'enquête	p 11
2.2 Information préalable du public	p 18
2.3 Permanences des commissaires enquêteurs	p 20
2.4 Examen du dossier	p 22
2.5 Clôture de l'enquête	p 22
2.6 Incident au cours de l'enquête	p 22
PARTIE 3 – Examen du projet et des observations recueillies au cours de l'enquête publique	p 23
3.1 Présentation du projet T ZEN 3	p 24
3.2 Décision de l'autorité environnementale	p 27
3.3 Présentation du SMR	p 31
3.3.1 Projet défini à ce jour	p 31
3.3.2 Mise en comptabilité du PLU d'Aulnay-sous-Bois	P 32
3.3.2.1 Décision de l'autorité environnementale	p 33
3.3.2.2 Les PPA	P 33
3.4 Récapitulatif des observations recueillies	p 36
3.5 Mémoire en réponse et commentaires de la commission d'enquête	p 40

Glossaire

AVP	Phase d'étude "Avant-projet"
PRO	Phase d'étude "Projet"
CAEE	Communauté d'Agglomération Est Ensemble
EPT	Etablissement public territorial
EPFIF	Etablissement public foncier d'Ile-de-France
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
PMR	Personne à mobilité réduite
PAV	Point d'apport volontaire (collecte des déchets)
ZAC	Zone d'aménagement concertée
QDPO	Quartier durable de la plaine de l'Ourcq (ZAC)
EPDC	Bureau d'études « Etudes Pluridisciplinaires et Conseils »
TCSP	Transport en commun en site propre
HPM/HPS	Heure de pointe du matin / heure de pointe du soir
CD	Conseil départemental
CCI/CMA	Chambre de commerce et d'industrie / Chambre des métiers et de l'artisanat
PDUIF	Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
DIRIF	Direction des routes d'Ile-de-France (de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France)

PARTIE 1 – Présentation de l'enquête publique

1.1 Objets de l'enquête publique

Le projet porte sur la réalisation d'une liaison de bus à haut niveau de service « BHNS » dit TZEN3 entre la Porte de Pantin (Paris 19^{ème}) et la gare de Gargan (Pavillons-sous-Bois) avec réaménagement du domaine public routier de l'ex RN 3 sur environ 9.4 kilomètres et adaptation du centre bus des Pavillons-sous-Bois/Aulnay-Sous-Bois afin d'y intégrer le remisage et la maintenance desdits bus TZEN3.

Sont directement concernées 9 communes : Paris 19^{ème} , Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Livry-Gargan, Les Pavillons-sous- Bois, Aulnay-sous-Bois.



L'objectif est de :

- Créer une liaison de transport collectif performante et capacitaire
- Sécuriser les déplacements tous modes
- Intégrer les modes doux
- Accompagner les mutations et le développement urbain

Cette requalification de l'ex RN3 s'effectuera de façade à façade sans expropriation :

- En intégrant des itinéraires de pistes cyclables en bande ou en piste,
- En renouvelant les arbres d'alignement
- En créant un site propre pour le TZEN 3

Le projet prévoit également la création d'un nouvel atelier clos de levage et d'entretien du TZEN 3 (matériel spécifique de 24 mètres). Cette atelier sera attenant et communiquera avec les installations existantes en limite des communes des Pavillon-sous-Bois et d'Aulnay-sous-Bois. Il sera réalisé sur la parcelle propriété de la RATP (cadastrés CS 207) le long de l'allée Sainte Anne à Aulnay-sous-Bois.

Le projet, soumis à étude d'impact, nécessite la mise en œuvre d'une procédure de déclaration de projet par les maîtres d'ouvrage et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Aulnay-Sous-Bois.

L'enquête publique unique relative à ce projet T ZEN 3 regroupe **donc l'enquête publique au titre des opérations susceptibles d'affecter l'environnement et l'enquête publique relative à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Aulnay-Sous-Bois.**

1.2 Environnement juridique et administratif

La présente enquête publique s'inscrit dans l'environnement juridique et administratif précisé ci-après :

Le code de l'urbanisme

Le code de l'environnement

Le code des transports

Le code général des collectivités territoriales

Le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des Préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;

Le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012, de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017,

L'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R 123.11 du code de l'environnement,

La concertation préalable organisée par le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF du 2 mai au 11 juin 2011, prolongée du 12 septembre au 8 octobre 2011 en Mairie du 19^{ème}-Paris) pour recueillir l'avis des populations concernées par la mise en œuvre d'un nouveau mode de transport sur l'ex RN3,

La délibération du Conseil du STIF n° 2011-0911 du 7 décembre 2011 approuvant le bilan de la concertation,

La délibération du conseil du STIF n° 2014-405 DU 1^{ER} octobre 2014 T ZEN 3 et approuvant le schéma de principe par lequel a été désigné :

- Le département de la Seine-Saint-Denis maître d'ouvrage coordonnateur et maître d'ouvrage de la conception et de la réalisation de l'ensemble de l'opération, à l'exception du site de maintenance et de remisage,
- La Régie autonome des transports parisiens (RATP) maître d'ouvrage de la conception et de la réalisation de l'adaptation du centre bus des Pavillons sous-Bois/Aulnay-sous-Bois dont elle est propriétaire,

Le courrier conjoint du Conseil Départemental de la Seine Saint-Denis et de la RATP du 24 juin 2015 par lequel ces derniers proposent, en application de l'article L 123.6 du code de l'environnement, de désigner le Préfet de la Seine Saint-Denis comme autorité coordinatrice chargée d'ouvrir et d'organiser l'enquête publique unique, compte tenu de sa compétence en ce qui concerne la procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune d'Aulnay-sous-Bois,

Le courrier du Préfet de la Seine Saint-Denis du 1 er octobre 2015 par lequel ce dernier accepte d'être désigné autorité organisatrice chargée d'ouvrir et d'organiser l'enquête publique unique,

L'avis délibéré n° 2015-45 de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en date du 22 juillet 2015 et la réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage,

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Aulnay-Sous-Bois qui s'est tenue le 19 février 2016,

Au titre de la procédure d'examen au cas par cas, la décision de l'autorité environnementale n° 93-002-2016 du 23 mars 2016 dispensant d'évaluation environnementale la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune d'Aulnay-Sous-Bois,

Au terme de la procédure d'instruction préalable à l'enquête, le dossier d'enquête publique unique définitif, regroupant le dossier au titre des opérations susceptibles d'affecter l'environnement et le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Aulnay-sous-Bois tel que modifié et complété pour tenir compte des avis et décisions susvisés et comprenant l'ensemble des pièces requises par la réglementation,

La décision du premier vice-président du tribunal administratif de Montreuil n° E16000007/93 du 1 er avril 2016 portant désignation des membres de la Commission d'Enquête chargée de diligenter l'enquête publique,

L'arrêté n° 2016-0108 du 15 janvier 2016 donnant délégation à Monsieur Hugues Besancenot, sous-préfet, secrétaire général de la préfecture de Seine-Saint-Denis, publié au bulletin d'informations administratives de la préfecture de Seine-Saint-Denis du 15 janvier 2016.

1.3 Désignation de la commission d'enquête

La présente enquête publique référencée n° E16000007/93 a été conduite par une commission d'enquête. Par décision en date du 1 er avril 2016, le premier vice-président du tribunal administratif de Montreuil a désigné ses membres :

Monsieur Francis Vitel, Président

Madame Sylvie Martin, commissaire enquêteur titulaire assurant la présidence de la commission en cas d'empêchement de Monsieur Francis Vitel

Monsieur Frédéric Féral, commissaire enquêteur titulaire

Monsieur Marcel Linet, commissaire enquêteur suppléant

1.4 Modalités d'organisation de l'enquête

Le Préfet de la Seine Saint-Denis est l'autorité compétente pour ouvrir et organiser la présente enquête publique.

Monsieur le Préfet de la Seine Saint-Denis a donc par arrêté référencé n° 2016 - 1084 du 18 avril 2016 prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique au titre des opérations susceptibles d'affecter l'environnement et de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Aulnay-sous-Bois et en a défini les modalités.

- **La durée**

L'enquête s'est déroulée du mardi 17 mai 2016 au lundi 20 juin 2016 inclus soit pendant 35 jours consécutifs.

- **Le siège**

La Préfecture de la Seine Saint-Denis, direction du développement durable et des collectivités locales, bureau de l'urbanisme et des affaires foncières, 1 esplanade Jean Moulin 93007 Bobigny.

- **Les responsables du projet**

Le Département de la Seine Saint-Denis, maître d'ouvrage coordonnateur et maître d'ouvrage de la conception et de la réalisation de l'ensemble de l'opération, à l'exception du site de la maintenance et de remisage,

La régie autonome des transports parisiens (RATP) maître d'ouvrage de la conception et de la réalisation de l'adaptation du centre bus des Pavillons-sous-Bois /Aulnay-sous-Bois nécessaire à l'accueil du SMR des bus TZEN 3,

- **Les permanences des membres de la Commission**

24 permanences ont été prévues par la Commission d'enquête. Le détail figure dans les développements qui suivent.

- **L'information du public**

Publication d'un avis en caractères apparents dans 2 journaux d'annonces légales régionaux ou locaux diffusés sur les départements de Seine Saint-Denis et de Paris quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et rappelé ensuite dans les huit premiers jours

Dans les mêmes conditions et pour toute la durée de l'enquête :

- L'avis est rendu public par voie d'affichages à la Préfecture de la Seine Saint-Denis, siège de l'enquête publique, à la préfecture de la Région Ile de France, préfecture de Paris, ainsi que dans les mairies des 9 communes concernées. Cette mesure d'affichage incombe aux Préfets et aux Maires concernés qui en certifient la réalisation,
- Les responsables du projet procèdent à l'affichage de l'avis sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs au projet, de telle sorte qu'il soit visible depuis la voie publique

L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de la Préfecture de la Seine Saint-Denis www.seine-saint-denis.gouv.fr (rubrique politiques publiques/aménagement du territoire et constructions /enquêtes publiques).

- **Les conclusions et avis motivé de la Commission d'enquête**

A l'issue de l'enquête publique, la Commission d'enquête transmet au Préfet de la Seine Saint-Denis l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête accompagné des registres et pièces annexées avec son rapport et ses conclusions motivées.

Elle transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au Président du Tribunal Administratif de Montreuil.

PARTIE 2 – Déroulement de l'enquête publique

2.1 Composition du dossier

Pendant toute la durée de l'enquête publique, et conformément à l'article 4 de l'arrêté préfectoral, un dossier a été mis à la disposition du public. Il était composé des pièces suivantes :

PIÈCE A - OBJET DE L'ENQUÊTE - INFORMATIONS

JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES 9

1. Objet et conditions de l'enquête 11

1.1. Objet de l'enquête 11

1.2. Principes généraux de l'enquête et procédures 11

2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération 12

2.1. Avant l'enquête publique 12

2.2. Déroulement de l'enquête publique 16

2.3. A l'issue de l'enquête publique 17

2.4. La déclaration de projet 17

3. Au-delà de la Déclaration de projet 18

3.1. Les études de détails 18

3.2. Les procédures complémentaires 18

3.3. Les travaux 18

4. Textes régissant l'enquête publique 19

5. Tableau récapitulatif des procédures 19

PIÈCE B - PLAN DE SITUATION 21

PIÈCE C - NOTICE EXPLICATIVE 25

1. Objet de l'opération soumise à enquête publique 28

1.1. Objet et localisation du projet 28

1.2. Contraintes identifiées 29

1.3. Objectifs de l'opération 30

2. Choix du projet soumis à l'enquête parmi les différents partis envisagés 32

- 2.1. Historique de l'opération 32
- 2.2. Le choix du système de transport 35
- 2.3. Le choix du tracé aux différentes étapes : les variantes étudiées et écartées 38

3. Présentation du projet soumis à l'enquête 51

- 3.1. Contexte institutionnel 51
- 3.2. Caractéristiques générales 51
- 3.3. Description du projet soumis à enquête 62
- 3.4. Amélioration de l'offre de service 121

4. Rétablissement des accès 123

5. Calendrier de l'opération 123

- 5.1. La phase de conception 123
- 5.2. La phase de réalisation 123
- 5.3. La planification des procédures particulières 124
- 5.4. Le planning prévisionnel 124

PIÈCE D - CARACTÉRISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS 127

1. Les infrastructures routières et ouvrages d'art 129

- 1.1. Passage souterrain des Limites (Raymond Queneau) 129
- 1.2. Pont de Metz 130
- 1.3. Passage souterrain de la Folie 131
- 1.4. Autopont Polissard et modification de la bretelle d'entrée de l'A3 132
- 1.5. Suppression du PSGN désaffecté 134
- 1.6. Suppression de la passerelle piétonne 134

2. Les stations 135

- 2.1. Principes généraux d'aménagement des stations 135
- 2.2. Présentation des spécificités des stations 136

3. Le site de maintenance et de remisage 139

- 3.1. Présentation du centre bus actuel 139

3.2. Fonctionnalités de maintenance et de remisage 139

3.3. Adaptations du site 142

4. Les autres espaces majeurs 146

4.1. Porte de Pantin 146

4.2. Les abords de la station Hoche 146

4.3. Place de l'église 147

4.4. Les abords de la station Raymond Queneau 148

4.5. Les abords du parc de la Bergère 148

4.6. Le carrefour Gallieni 149

4.7. Les abords de la station Pont de Bondy 149

4.8. Le carrefour de la Fourche et les pavillons de garde 149

4.9. L'avenue Victor Hugo 149

PIÈCE E - PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX 151

PIÈCE F - ESTIMATION SOMMAIRE DU PROJET 155

1. Coûts de réalisation 157

1.1. Présentation synthétique des coûts 157

1.2. Identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques 159

1.3. Gestion des risques 161

1.4. Opérations induites 162

1.5. Pistes d'optimisation 162

2. Estimation sommaire des coûts d'exploitation 163

3. Estimation des coûts en faveur de l'environnement 163

PIÈCE G - ÉTUDE D'IMPACT 165

1. Résumé non technique 173

2. Appréciation sommaire des impacts du programme 204

3. Présentation générale du contexte du projet 205

3.1. Historique du projet 205

3.2. Les acteurs du projet 209

4. État initial du site et de son environnement 211

4.1. Introduction 211

4.2. Milieu physique et naturel 213

4.3. Paysage 252

4.4. Milieu humain et socio-économique 261

4.5. Les déplacements 304

4.6. Les Schémas Directeurs et contrats de plan 309

4.7. Plans Locaux d'Urbanisme 316

4.8. Patrimoine - Tourisme 331

4.9. Voies de communication et transports en commun 339

4.10. Trafics et accidentologie 373

4.11. Environnement sonore 382

4.12. L'éclairage 396

4.13. Qualité de l'air 400

5. Choix du projet parmi les différents partis envisagés 406

5.1. La concertation 406

5.2. Le choix du tracé aux différentes étapes : les variantes étudiées et écartées 407

5.3. Présentation du projet soumis à enquête 424

6. Analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé et des mesures correctives 437

6.1. Effets temporaires du projet sur l'environnement et mesures correctives 438

6.2. Effets permanents du projet sur l'environnement et mesures correctrices 456

6.3. Analyse détaillée par séquence, impacts et mesures 523

6.4. Appréciation des effets du projet sur la santé 581

6.5. Estimation des dépenses correspondantes aux mesures d'insertion environnementales et de santé 591

6.6. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus 591

7. Bilan énergétique du projet et émissions de CO2 599

7.1. Émissions de polluants atmosphériques 599

7.2. Impact sur la production d'ozone 601

7.3. Consommation énergétique 601

8. Bilan socio-économique et analyse des coûts collectifs du projet 601

8.1. Evaluation socio-économique du projet pour la collectivité 601

8.2. Coûts collectifs et effet de serre 603

9. Analyse des méthodes utilisées dans l'étude d'impact 605

10. Auteurs des études 609

PIÈCE H - BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE 611

1. Services rendus par le projet : prévisions de trafic, populations et emplois desservis par le projet 613

1.1. Situation de référence : hypothèses retenues pour la modélisation 613

1.2. Prévisions de trafics du projet 613

2. Évaluation socio-économique du projet pour la collectivité 616

2.1. Principes de calcul 616

2.2. Éléments de l'évaluation socio-économique 617

2.3. Bilan socio-économique 617

PIÈCE I - AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE ET RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE 619

PIÈCE J - ANNEXES 669

1. Diagnostic phytosanitaire et mécanique du patrimoine arboré – Communes de Romainville, Pantin et Bobigny – Avenue de Metz et Avenue Jean Lolive- EPDC, juin 2007,

2. Diagnostic phytosanitaire et mécanique du patrimoine arboré – Communes de Bobigny et Noisy-le-Sec –rue de Paris, juin 2007,

3. Diagnostic phytosanitaire et mécanique du patrimoine arboré – Commune des Pavillons-sous-Bois – Avenue Aristide Briand, x RN3 – EPDC- mars 2008,

4. Diagnostic phytosanitaire et mécanique – Commune de Bondy, Les Pavillons-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Bobigny, Romainville et Pantin – Avenue Aristide Briand, Avenue de Paris, Avenue de Metz et Avenue Jean Lolive – EPDC, octobre 2012,

5. Etude d'impact TZEN3 , volet circulation – CDVIA, octobre 2013

6. Projet BHNS TZEN3, étude acoustique ARCADIS, février 2014

8. Dépôt de bus TZEN – étude acoustique état initial – Arcadis, mars 2015
9. Dépôt de bus TZEN 3, étude acoustique – état initial – Arcadis mars 2015
10. Dépôt de bus TZEN 3, Etude vibratoire, état initial et recommandations – Arcadis, Avril 2015
11. TZEN 3 de Paris aux Pavillons-sous-Bois - Etude d'impact volet air santé, rapport complémentaire, mars 2016
12. TZEN 3 sur le site de maintenance et de remisage (SMR) à Pavillons-sous-Bois (93), Diagnostic Faune, Flore – biotope, août 2015
13. gestion des eaux pluviales
 - 13.1 évolution des surfaces
 - 13.2 détails de la gestion des eaux pluviales
14. Schéma de principe, convention de financement avant-projet – STIF, délibération n° 2014/405
15. TZEN 3, délibération du Département de la Seine Saint-Denis n° 2016-XXII-81
16. Courrier de saisine de l'autorité environnementale
17. annexe communication
- 18 schéma récapitulatif de programmation des ZAC
- 19 PV de la réunion d'examen conjoint des PPA dans le cadre de la MECDU du PLU d'Aulnay-sous-Bois (19 février 2016)
- 20 Décision de la DRIEE dispensant de la réalisation d'une étude environnementale de la MECDU
21. le bilan de la concertation

Accompagnés de l'arrêté préfectoral en date du 18 avril 2016 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique ainsi que des 10 registres préalablement côtés et paraphés par le président de la Commission d'enquête ont été tenus à la disposition du public dans les 9 communes concernées et au siège de l'enquête publique, à la Préfecture de la Seine Saint-Denis ainsi qu'à la Préfecture de Paris.

Ils étaient consultables :

- **A la Préfecture de la Seine Saint-Denis**, siège de l'enquête, Direction du développement durable et des collectivités locales, bureau de l'urbanisme et des affaires foncières, 1 , esplanade Jean Moulin, 93 007 Bobigny cedex du lundi au vendredi de 8h30 à 16 h (hors jour ou horaire de fermeture exceptionnelle)

- **A la Mairie d’Aulnay-sous-Bois** centre administratif, 16 Boulevard Félix Faure, 93600 Aulnay-Sous-Bois du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30, le samedi de 8h30 à 12h (hors jour et horaire de fermeture exceptionnelle)
- **A la Mairie de Bobigny** service planification droits des sols – 9 – 19 rue du Chemin Vert 93300 Bobigny du lundi au vendredi de 8h30 à 11h45 et de 13h30 à 17h30 (hors jour ou horaire exceptionnelle de fermeture)
- **A la Mairie de Bondy** services techniques, esplanade Claude Fuzier 93143 Bondy Cédex les lundis mercredi jeudi et vendredi de 9h à 17h15 et le mardi de 10h30 à 19h15 (hors jour et horaire de fermeture exceptionnelle)
- **A la Mairie de Livry Gargan** Pole aménagement urbain et développement local, 3 place François Mitterrand 93190 Livry Gargan le lundi de 13h30 à 17h30 du mardi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30 et le samedi de 8h30 à 12h30 (hors jour et horaire exceptionnelle de fermeture)
- **A la Mairie de Noisy-le -Sec** centre administratif 1 rue Chaâlons 93130 Noisy-le-Sec du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 13h30 à 18h (hors jour et horaire exceptionnelle de fermeture)
- **A la Mairie de Pantin** centre administratif de Pantin 84-88 avenue du Général Leclerc 93 507 Pantin cedex de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30 (hors jour et horaires exceptionnelle de fermeture)
- **A la mairie des Pavillons sous-Bois** Place Charles de Gaulle 93320 Les Pavillons-sous-Bois du lundi au vendredi de 9h à 12 h et de 13h30 à 17h30 (hors jour et horaires exceptionnelle de fermeture)
- **A la Mairie de Romainville** hôtel de Ville – ACCUEIL 6 Place de la Laïcité 93 230 Romainville du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17 h et le samedi de 9h à 12 h

Département de Paris

- **A la Préfecture de la région Ile de France** – Préfecture de Paris (division régionale et interdépartementale de l’équipement et de l’aménagement (DRIEA) Unité Territoriale de Paris – service utilité publique et équilibres territoriaux – pôle urbanisme utilité publique) située 5 rue Leblanc – 75015 Paris ouverte du lundi au vendredi de 9h à 12 h et de 14h à 17 h (hors jours ou horaire de fermeture exceptionnelle)
- **A la Mairie du 19^{ème} arrondissement** – services élections recensement –urbanisme 5- 7 place Armand Carrel 75 935 paris cédex 19 ouverte les lundis, mardis, mercredis et vendredis de 8h30 à 17h et les jeudis de 8h30 à 19h30. (hors jour ou horaire de fermeture exceptionnelle).

Nota : l’avis de l’autorité environnemental portant sur l’étude d’impact était consultable outre les lieux visés ci-dessus, sur le site internet du Conseil Général de l’environnement et du développement durable :

http://www.egedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150722_-_BHNS_T_ZEN_3_93_-

Chacun pouvait également adresser ses observations au Président de la commission d'enquête au siège de l'enquête publique, à savoir :

Monsieur Vitel, président de la commission d'enquête TZEN 3

Préfecture de Seine Saint-Denis

Direction du développement durable et des collectivités locales

Bureau de l'urbanisme et des affaires foncières

1, esplanade JEAN Moulin

93 3007 Bobigny Cédex

Le dossier était consultable en version dématérialisée à l'adresse suivante : <http://WWW.TZEN3.com>

Les informations relatives au projet soumis à enquête publique pouvaient être sollicitées auprès de :

Monsieur Flavien Siron

Chargé de coordination des projets de transports

Département de la seine Saint-Denis

Direction de la voirie et des déplacements

Service des projets de transport

Esplanade jean moulin – 93 000 Bobigny

Tél : 01 43 93 42 33 – 06 16 82 34 41

fsiron@seinesaintdenis.fr

Toute personne pouvait, à sa demande et à ses frais obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du préfet de la seine Saint-Denis (direction du développement durable et des collectivités locales, bureau de l'urbanisme et des affaires foncières, 1 esplanade jean moulin 93007 Bobigny cedex.

2.2 information préalable du public

Le public a été informé de la prescription de l'ouverture de l'enquête publique par un avis publié par les soins du maître d'ouvrage dans 2 journaux, 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit jours de son ouverture, à savoir :

- Avis 1

- Les Echos – vendredi 29 – samedi 30 avril 2016
- Le Parisien édition 75 et 93 – vendredi 29 avril 2016

- Avis 2

- Les Echos – jeudi 19 mai 2016
- Le Parisien édition 75 et 93 – jeudi 19 mai

Les extraits desdits figurent en annexes.

Par ailleurs les maîtres d'ouvrage ont assuré l'affichage sur site de l'avis d'ouverture d'enquête par des affiches de format A2, couleur jaune réglementaire : 119 points d'affichage ont été réalisés sur l'ensemble des communes le long du tracé et plus de 100 affiches supplémentaires ont été mises à disposition des communes pour affichage dans leurs panneaux municipaux.

L'avis a également été apposé sur les panneaux municipaux prévus à cet effet dans toutes les mairies concernées quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et pendant toute sa durée.

Des certificats d'affichage ont été établis, ils sont listés ci-dessous et annexés au présent rapport.

Ville	Date
Paris 19 ^{ème}	21 juin 2016
Pantin	21 juin 2016
Romainville	21 juin 2016
Bobigny	21 juin 2016
Noisy-le-Sec	21 juin 2016
Bondy	21 juin 2016
Les Pavillons-sous-Bois	21 juin 2016
Livry Gargan	21 juin 2016
Aulnay- sous-Bois	21 juin 2016
Préfecture de la Seine Saint-Denis	21 juin 2016
Préfecture de la Région Ile de France – Préfecture de Paris	21 juin 2016

D'autres modalités d'information sont mises en œuvre dans le cadre de la présente enquête publique.

Il s'agit d'outils de communication élaboré par les maîtres d'ouvrage, qui informent non seulement sur la tenue de l'enquête publique mais également sur le projet en lui-même, à savoir :

- Dépliant d'information 8 volets (75 000 dépliant boîtés dans un périmètre de 500m de part et d'autre du tracé),
- Dossier d'information 20 pages (2000 exemplaires mis à disposition du public dans chacun des lieux d'enquête),
- Un panneau d'exposition mobile livré sur chacun des lieux d'enquête,
- 500 affiches format A3/A4 (mises à disposition des communes pour affichage dans leurs panneaux municipaux et dans les bus circulant sur la zone concernée par le projet),
- Une bâche d'information (3x1m) spécifique pour le dépôt bus des Pavillons-sous-Bois.

2.3 Permanences des Commissaires Enquêteurs :

Durant l'enquête publique, 24 permanences ont été tenues par la Commission d'enquête.

Les lieux, dates et horaires des permanences sont récapitulés ci-après :

Lieux de permanences	Dates et horaires
Mairie d'Aulnay-sous-Bois Centre administratif d'Aulnay-Sous-Bois Service Urbanisme 16, boulevard Félix Faure 93600 Aulnay-Sous-Bois	Mercredi 18 mai 2016 de 8h30 à 11h30
	Jeudi 2 juin de 8h30 à 11h30
	Vendredi 17 juin 2016 de 13h30 à 16h30
Mairie de Bobigny Pôle administratif du Chemin Vert 9-19 rue du Chemin Vert 93000 Bobigny	Mardi 17 mai 2016 de 13h30 à 16h30
	Mercredi 1 ^{er} juin 2016 de 13h30 à 16h30
	Lundi 20 juin de 8h30 à 11h30
Mairie de Bondy Hôtel de Ville Esplanade Claude Fuzier 93143 Bondy Cédex	Mardi 17 mai 2016 de 8h30 à 11h30
	Mercredi 1 ^{er} juin 2016 de 9h30 à 12h30

		Lundi 20 juin 2016 de 9h30 à 12h30
Mairie de Livry-Gargan Hôtel de Ville 3 Place François Mitterrand 93190 Livry Gargan		Mardi 17 mai 2016 de 8h30 à 11h30
		Lundi 20 juin de 14h30 à 17h30
Mairie de Noisy-le-Sec	Centre administratif Service de l'urbanisme 1 rue Chaalons 93 130 Noisy – le-Sec	Mercredi 18 mai 2016 de 9h à 12 h
		Mercredi 1 ^{er} juin 2016 de 13h30 à 16h30
	Hôtel de ville Place du Maréchal Foch 93 130 Noisy le sec	Vendredi 17 juin 2016 de 13h30 à 16h30
Mairie de Pantin 84/86 avenue du Général Leclerc 93500 Pantin		Mardi 17 mai 2016 de 8h30 à 11h30
		Mercredi 1 ^{er} juin de 8h30 à 11h30
		Lundi 20 juin de 14h30 à 17h30
Mairie des Pavillons-sous-Bois Place Charles de Gaulle 93320 Les Pavillons-sous-Bois		Mardi 17 mai 2016 de 9h à 12 h
		Mercredi 1 ^{er} juin de 9h à 12 h
		Lundi 20 juin de 15h à 18 h
Mairie de Romainville Place de la laïcité 93230 Romainville		Mardi 17 mai 2017 de 13h30 à 16h30
		Lundi 20 juin 2016 de 8h30 à 11h30
Mairie du 19^{ème} arrondissement de Paris		Mercredi 18 mai 2016 de 8h30 à 11h30

Service Elections –recensement – urbanisme 5-7 place Armand Carrel 75 935 Paris Cédex 19	Vendredi 17 juin de 13h30 à 16h30
--	-----------------------------------

2.4 Etude du dossier

Afin de permettre aux membres de la commission d'enquête de prendre connaissance du contexte dans lequel, ce projet s'inscrivait, les maîtres d'ouvrage ont organisé :

- Une réunion de présentation du projet, le 14 avril 2016.
- Une visite commentée qui a permis de parcourir le tracé du futur TZEN 3 et de visiter le centre de remisage des bus aux Pavillons-sous-Bois et l'allée Sainte Anne à Aulnay-sous-Bois, le 13 mai 2016.

2.5 Clôture de l'enquête publique

A l'expiration du délai d'enquête, le Président de la Commission d'enquête Monsieur Francis Vitel, a clos les registres d'enquête.

Les registres et les documents annexés ont été remis au Président par PubliLégal, le 21 juin 2016.

La Commission d'enquête a rencontré le 23 juin 2016 les responsables du projet afin d'établir la synthèse du déroulement de l'enquête publique et leur préciser les principaux thèmes relevés dans les observations consignées sur les registres. A l'issue de la réunion, le procès-verbal de synthèse a été remis aux responsables du projet.

Les responsables du projet ont produit leurs observations dans le cadre d'un mémoire en réponse détaillé. Ledit mémoire a été remis, dans les délais requis, le 30 juin 2016, aux membres de la Commission d'enquête.

2.6 Incident au cours de l'enquête publique

Aucun n'incident n'a été à déplorer au cours de l'enquête publique

PARTIE 3 – L'examen du projet et des observations recueillies

3.1 Présentation du projet T ZEN 3

1/ Caractéristiques :

Le TZEN est un mode de transport innovant imaginé par le STIF. Circulant en site propre et bénéficiant de la priorité aux feux, il s'intègre dans l'espace urbain de la même façon qu'un tramway.

Des voies réservées et la priorité pour une régularité optimale et un temps de parcours réduit et garanti d'environ 30 minutes entre Paris (station Porte de Pantin) et les Pavillons sous-bois (station Gargan contre 44 minutes actuellement).

Une offre de service améliorée pour le voyageur : une fréquence de passage élevée, toutes les 6 minutes en heure de pointe (toutes les 8 minutes en heure creuse) et une large amplitude horaire de circulation de 5 h à 00h30.

Une information en temps réel à bord des véhicules et en station : un système d'information indique les prochains arrêts, les temps de trajet, les correspondances et le temps d'attente pour les prochains bus, métro, tramway.

Des stations et des véhicules entièrement accessibles à tous : accès de plain-pied et larges portes coulissantes, système d'information visuel et sonore.

Une motorisation hybride plus respectueuse de l'environnement.

Des véhicules spacieux de 24 m pouvant accueillir jusqu'à 120 personnes.

2/ Le tracé

Le projet s'étend sur de 9.4 kilomètres de la Porte de Pantin à la gare de Gargan, le long de l'ex RN3. Sont directement concernées 9 communes :

Paris 19^{ème}, Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Livry-Gargan, Les Pavillons-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois.

Le TZEN3 desservira 21 stations soit 76 000 habitants et 32 000 emplois.

42 000 voyageurs sont attendus quotidiennement.

L'environnement urbain le long du tracé du TZEN3 sera valorisé. Il s'agit d'un projet global. Des aménagements seront réalisés : pistes cyclables, cheminements doux, plantation d'arbres. Cette transformation de la RN3 en boulevard urbain participera au renouvellement et à la valorisation des villes limitrophes, à l'amélioration du cadre de vie des habitants et sera un moteur de développement économique.

✓ **Terminus à Paris**

Le terminus ouest du TZEN 3 sera situé à Paris – Porte de Pantin et sera en correspondance avec le T3B. Le projet va s'insérer dans le carrefour existant sans nouvel aménagement. De ce terminus jusqu'à la station Raymond Queneau, la circulation des voitures s'effectuera sur 2X1 voie.

✓ **Eglise de Pantin**

La Place de l'Eglise sera réaménagée pour mettre en valeur ce bâtiment.

✓ **Carrefour des limites Raymond Queneau**

Le carrefour des Limites sera mis à niveau par la suppression du passage souterrain pour les automobiles. Les trottoirs seront élargis pour faciliter les déplacements piétons.

✓ **Carrefour de la Folie**

Le carrefour de la Folie sera également mis à niveau par la suppression du passage souterrain pour les automobilistes.

✓ **Pont de Bondy**

La bretelle d'accès vers l'autoroute A3 en direction de Paris sera modifiée. L'ensemble du Carrefour sous l'échangeur sera aménagé afin de sécuriser les voies piétonnes.

✓ **Démolition de l'autopont Polissard**

L'autopont Polissard sera démoli pour permettre le passage du TZEN 3 en voies centrales. Le paysage sera modifié et des arbres seront plantés le long de la plate-forme.

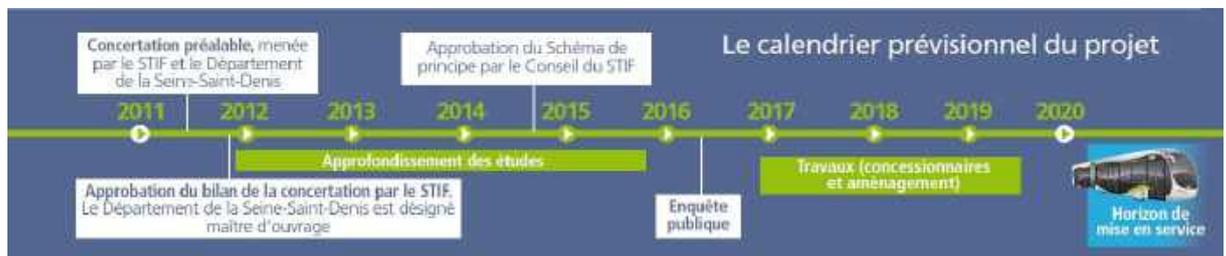
✓ **Le site de maintenance et de remisage (SMR)**

Le centre bus existe déjà et est exploité par la RATP pour les lignes de bus du secteur. Il sera réaménagé par la RATP pour accueillir le nouveau matériel roulant du TZEN.

✓ **Terminus Gargan**

Pour faciliter le retournement des TZEN au niveau du terminus Gargan et afin de ne pas gêner la circulation automobile, le parcours prévoit un fonctionnement en boucle. Ainsi les TZEN circuleront le long du Boulevard Pasteur et de l'avenue Victor Hugo améliorant ainsi la desserte de ce secteur commerçant tout en permettant une correspondance avec le T4.

3/ Le planning prévisionnel



4/ Le coût

Le cout prévisionnel du projet est estimé à 181.2 millions d'euros hors taxes pour les infrastructures (voies, aménagements urbains, stations) hors matériel roulant.

Le cout du matériel roulant (rames du TZEN 3) est estimé à 12.3 millions hors taxes et est intégralement financé par le STIF.

4/ Les acteurs du projet

La maîtrise d'ouvrage

- Le Département de la Seine Saint-Denis est le maître d'ouvrage coordonnateur du projet. Il est en charge de réaliser les études et travaux sur l'ensemble de l'itinéraire jusqu'à sa mise en service. Il est également co-financier avec la Région Ile de France.
- La RATP

Elle est maître d'ouvrage de l'adaptation du centre bus des PAVILLONS SOUS Bois pour les besoins du projet TZEN3, elle est en charge de réaliser les études et travaux de cette adaptation.

Ce projet regroupe également plusieurs partenaires :

Les partenaires

- La région Ile de France participe à son financement
- Le STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports franciliens veille au respect du programme du calendrier et des coûts du projet. Elle est le financeur du matériel roulant du TZEN 3
- L'union européenne s'engage en Ile de France avec le Fond Européen de Développement Régional. Elle participe au financement des études d'insertion d'un transport public urbain propre pour le développement intégré des territoires de l'Ourcq à hauteur de 1,1 million d'euros.

3.2 La décision de l'autorité environnementale

L'Autorité Environnementale se prononce, comme elle le rappelle en préambule de son avis, sur la prise en compte de l'environnement par le projet et sur la qualité de l'étude d'impact ; elle ne se prononce pas sur l'opportunité du projet.

Les enjeux environnementaux que relève l'Autorité Environnementale à propos de ce projet sont les suivants :

- L'incidence du projet sur la circulation automobile aussi bien pendant les travaux que dans l'aménagement quand il sera en fonctionnement ; le report de la circulation sur d'autres voies avec les effets induits sur la pollution ;
- Les nuisances sonores cumulées des divers projets en cours ;
- Les risques liés à la présence de réseaux concessionnaires et de la ligne 5 du métro ; ces éléments peuvent influencer le coût de l'opération ;
- La réorganisation du réseau de bus ;
- L'accès aux commerces riverains pendant et après les travaux.

Dans son approche critique de l'étude d'impact :

- L'Autorité Environnementale insiste sur le fait que ce projet est en relation avec un certain nombre d'autres lignes de transports en commun, pour lequel elle souhaite que soit mis à jour les calendriers de réalisation et de mise en service des diverses lignes avec lesquelles le T Zen 3 est en correspondance.
- Elle constate que la passerelle présentée comme facilitant une correspondance entre deux lignes n'est incluse dans l'étude d'impact d'aucun des deux projets (T Zen 3 et tangentielle nord), l'Autorité Environnementale recommande donc que soit précisé le cadre dans lequel sera réalisée cette passerelle.
- L'Autorité Environnementale constate la nécessité de restructuration des lignes de bus induite par le T Zen 3 ; elle souhaite que les impacts de ces modifications soient appréciés.
- L'Autorité Environnementale note que ce projet est en relation étroite avec un réaménagement important de la zone, projets liés à des circulations douces, modification des plans de circulation, plusieurs ZAC, et bien sûr, les lignes nouvelles Tramways T1 et T4 ; elle recommande une mise à jour des parties du dossier en relation avec les autres projets, elle recommande également que soit précisés les degrés d'avancement de ces projets.

Quand elle analyse l'état initial, l'Autorité Environnementale souligne, qu'au niveau du SMR, une prospection incomplète a été faite et, en plus, a été réalisée à une saison défavorable et recommande qu'un inventaire complémentaire, en cours de réalisation soit joint au dossier. Elle

s'interroge sur les reports de trafic et souhaite qu'une étude fine sur ces reports sur l'ex-RN3 et les voies susceptibles de les accueillir soit joint au dossier.

Sur le projet lui-même, après avoir étudié la genèse du projet et la justification socio-économique du projet retenu, elle souhaite que soient présentés de façon plus complète les effets sociaux, environnementaux et économiques des diverses options en insistant sur les éléments qui ont conduit au choix de l'option retenue ; elle recommande que tous les frais relatifs au projet soient pris en compte et répartis selon qu'ils sont directement imputables à l'infrastructure ou à la requalification urbaine. Elle demande que soient soulignés des gains de temps escomptés et que soient précisée la méthodologie utilisée.

L'Autorité Environnementale analyse les impacts du projet et les mesures pour les limiter pendant la phase des travaux.

- Du fait de nombreux chantiers concomitants dans le secteur elle recommande de préciser les impacts cumulés de ces divers chantiers et de présenter les mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation qui seront mises en œuvre.
- L'incidence de ces travaux sur la circulation sera importante, L'Autorité Environnementale constate que ni l'ampleur des modifications et perturbations ni leur durée ne sont précisées, elle recommande de préciser les mesures qui seront mises en œuvre et de justifier que ces mesures seront bien celles qui réduiront cette incidence sur la circulation.
- Les conséquences sur les activités commerciales seront également importantes, l'Autorité Environnementale souligne quelques absences de précisions et recommande d'écrire le cahier des charges de l'étude qui sera confiée à un bureau d'études spécialisé et de préciser les engagements du maître d'ouvrage pour limiter les impacts cumulés des différents chantiers sur les activités riveraines.
- En ce qui concerne les bruits et vibrations l'Autorité Environnementale souhaite que le maître d'ouvrage prenne des engagements clairs concernant les mesures à mettre en œuvre sur ces thématiques.
- La qualité de l'air risque d'être affectée par une présence d'amiante clairement identifiée, L'Autorité Environnementale recommande des mesures de surveillance particulières et que soient prises les dispositions permettant d'éviter la dispersion dans l'air de fibres d'amiante.
- L'Autorité Environnementale rappelle que le dossier doit comporter tous les éléments d'appréciation nécessaires à l'appréciation des impacts sur l'eau et les milieux aquatiques, de décrire la conduite à tenir pour la gestion des eaux de ruissellement et les dispositifs de prévention des pollutions.

- En ce qui concerne les déchets et matériaux l'AE recommande que le maître d'ouvrage s'assure que les déchets seront envoyés dans des lieux de stockage définitif adaptés ; elle recommande que les potentiels de réutilisation sur place soient étudiés ; elle insiste pour que les matériaux souillés soient caractérisés précisément et que toutes les précautions doivent être prises pour éviter les pollutions ; elle recommande que les volumes de déblais de l'opération elle-même et également des opérations concomitantes soient indiquées au dossier, elle recommande que dans la mesure du possible le canal de l'Ourcq soit utilisé pour leur évacuation.
- L'Autorité Environnementale recommande que la réalisation des travaux soit adaptée en tenant compte des inventaires naturalistes finalisés.

L'Autorité Environnementale analyse les impacts du projet et les mesures pour les limiter pendant la phase d'exploitation.

- La circulation et les déplacements vont de tout évidence devoir s'adapter à la situation nouvelle et faire l'objet d'une régulation, l'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de justifier les hypothèses de report modal utilisées dans le dossier et d'en assurer la cohérence ; elle souhaite également que soit précisés l'ensemble des reports modaux, l'incidence sur les temps de parcours, et d'éventuelles nuisances sonores occasionnés par l'ensemble des projets restructurant le secteur.
- En ce qui concerne le stationnement et afin que le public puisse apprécier cet aspect du projet, l'Autorité Environnementale recommande que, en plus de l'offre en stationnement public le long de l'axe, l'étude d'impact fournisse un bilan prévisionnel au-delà de l'axe et incluant les projets concernant cette thématique portés par l'ensemble des communes concernées.
- Le projet ne devrait pas mener à une augmentation des niveaux sonores inacceptable, cependant l'AE recommande d'évaluer les évolutions des nuisances nocturnes et éventuellement de privilégier les solutions les traitant à la source, elle souhaite que soit précisé l'impact acoustique cumulé de l'ensemble des projets du secteur ainsi que le programme de résorption retenu par le maître d'ouvrage. Elle souhaite également que soient prises en compte les émergences acoustiques générées par le SMR dans sa totalité, elle recommande aussi que les implications sonores des reports de trafic dans les rues adjacentes soient évaluées. L'ensemble de ces recommandations devant concourir à la plus large information du public.
- Les mesures prises pour assurer le respect de la limitation de la vitesse des bus dans le SMR à 10km/h seront précisées, cette limitation permet de diminuer le niveau des vibrations.
- L'Autorité Environnementale recommande de préciser les volumes de ruissellement d'eau du projet et leur impact cumulé avec les autres projets ainsi que l'effet des

retenues sur l'objectif de réduction des rejets. Les raisons du choix de conserver un réseau unitaire devront être présentées ;

- Si l'étude conclut à une diminution des pollutions et à une amélioration de la qualité de l'air, l'Autorité Environnementale souhaite s'assurer qu'a bien été prise en considération la situation des rues adjacentes qui supporteront des reports de trafic. Elle recommande également que soient fournies des analyses des émissions atmosphériques produites par le SMR en l'état actuel et en l'état futur.

En ce qui concerne le bilan carbone, l'Autorité Environnementale recommande de préciser le périmètre retenu pour l'effectuer.

Elle ne fait pas de recommandations sur les coûts collectifs environnementaux et le bilan énergétique du projet.

L'ampleur du projet rend indispensable un suivi des mesures prévues pour la protection de l'environnement et de leurs effets. L'Autorité Environnementale recommande de prévoir des modalités de suivi des mesures et de leurs effets adaptés à chaque thématique de l'environnement. D'éventuelles mesures correctrices en cas de non atteinte des objectifs prévus doivent être envisagés.

Mémoire en réponse du Département à l'avis de l'autorité environnementale
--

De manière générale le maître d'ouvrage apporte les explications et les précisions recommandées par l'Autorité Environnementale. Il convient toutefois de préciser que demeurent quelques interrogations auxquelles le maître d'ouvrage ne peut à ce stade apporter de réponses :

- En ce qui concerne la passerelle permettant la correspondance entre le T Zen 3 et la tangentielle nord à Bobigny, ce projet n'est pas défini et il est impossible d'en apprécier les impacts.
- La réflexion sur l'organisation future des réseaux de bus est en cours, certains principes de cette réorganisation ont été fixés, des propositions de réorganisation ont été faites et figurent au dossier d'enquête mais elles n'ont pas été validées, des évolutions sont donc possibles.
- Si un déroulé général des travaux peut être exposé, leur phasage précis ne peut à ce stade être déterminé. Les plannings et phasages des autres projets ne pourront être déterminés que dans une phase pré-opérationnelle de ces projets.

- Bien que le phasage soit impossible à ce stade, l'enchaînement des grands blocs fonctionnels de travaux sont précisés dans le dossier et des règles ont été définies pour limiter la gêne occasionnée par les travaux.
- Les modalités d'évacuation des déchets ne sont pas encore définies, les travaux sur la ligne 15 du Grand Paris Express monopoliseront une grande partie des ressources logistiques proposées par le canal de l'Ourcq.

3.3 Présentation du SMR

Ce centre bus fait partie des centres bus construits dans les années 70. Mis en service en 72, il a remplacé la remise du Raincy dépendant du dépôt du Hainaut. Aujourd'hui le centre bus exploite 17 lignes de bus et permet le remisage de 163 bus standards et 25 bus articulés.

Le centre de remisage intègre un certain nombre de fonctionnalités :

- Chargement en carburant des autobus
- Lavage des autobus après les avoir chargés en carburant
- Réalisation des opérations de maintenance de tous niveaux
- Stockage et distribution des différents fluides nécessaires aux opérations de maintenance
- Gestion des flux de déchets
- Remisage des autobus
- Exploitation du bâtiment

Le dépôt bus des Pavillons-sous-Bois dispose d'un niveau de maintenance et d'une capacité de remisage optimum à une distance de 2 km du linéaire du TZEN 3. IL est accessible par la RD 78 dans un tracé rectiligne jusqu'au dépôt sans nécessité d'adaptation particulière des voies. Il se situe en limite communale entre les Pavillons-sous-Bois et Aulnay-sous-Bois

L'existence d'un dépôt bus RATP à proximité du terminus de la Gare de Gargan a conduit la réflexion vers une solution de mutualisation pour la sélection du site de maintenance et de remisage du TZEN3.

3.3.1 Le projet défini à ce jour

Le projet prévoit la création d'un nouvel atelier clos de levage et d'entretien spécifique pour le matériel de 24 mètres du TZEN 3. Cet atelier sera attenant et communiquera avec les installations existantes. Il sera réalisé sur la parcelle propriété de la RATP (cadastrés CS 207) le long de l'allée Sainte Anne.

Une zone complémentaire de remisage des bus standards sera également créée sur cette parcelle. Par ailleurs, les locaux de bureaux et de logements existants sur cette parcelle seront supprimés. Un mur antibruit de 3 m en recul de 4 m sera édifié à l'intérieur de la parcelle RATP.

Enfin un espace vert sera réalisé entre le mur antibruit et l'allée Sainte Anne. Une clôture sera réalisée en limite de parcelle RATP le long de l'allée Sainte Anne.

Il est précisé que l'espace vert créé entre le mur et l'allée Sainte Anne reste la propriété de la RATP qui en assure l'entretien.

L'ensemble des autres fonctionnalités (énergie, fluide, chauffage) sera mutualisé moyennant des extensions et adaptations le cas échéant.

La RATP assurera la maîtrise d'ouvrage de l'adaptation du dépôt de bus des Pavillons-sous-Bois/Aulnay-sous-Bois dont elle est propriétaire pour y intégrer le SMR du TZEN3.

3.3.2 Mise en compatibilité du PLU de la commune d'Aulnay-sous-Bois

Elle s'inscrit dans les dispositions de l'article L 123.6 de l'environnement. Les enquêtes publiques environnementales et de mise en compatibilité du PLU sont menées conjointement.

La procédure consiste à adapter le règlement de la zone US du PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008 et révisé le 15 décembre 2015.

Deux articles du PLU doivent être modifiés pour permettre au dépôt RATP d'accueillir les nouveaux bus TZEN.

Il s'agit de l'article 12 relatif à la norme de stationnement **et** de l'article 13 relatif à la norme espace vert.

a) L'article 12 de la zone US relatif à la norme de stationnement

« Dans sa version actuelle, le PLU impose que les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC – dont le dépôt de bus des Pavillons-sous-Bois fait partie) en plus des places nécessaires pour le personnel à raison de 1 place de stationnement pour 3 employés, un minimum de 1 place de stationnement par tranche de 200 m² de SDP. »

Pour les CINASPIC de plus de 100 m², il impose également une place de vélo pour 10 employés avec un espace dédié d'au moins 8 m².

Tel que défini, le projet T ZEN 3 ne modifie pas de manière significative le nombre d'emplois sur le site et ne modifie que marginalement la surface du dépôt (moins de 5% de surface supplémentaire). Toutefois, le projet est l'occasion de mettre en conformité l'état existant avec les dispositions du PLU opposables.

Le maître d'ouvrage précise que le nombre de places de stationnement proposé est en adéquation avec les besoins actuels et futurs, en particulier du fait des spécificités de l'activité du site se déroulant 24h/24h et 7j/7J. Du stationnement supplémentaire est également possible de fait au sein même du centre bus des Pavillons-sous-Bois.

Le PLU est ainsi modifié dans le cadre de la présente procédure :

US 12/2 Pour le dépôt de bus RATP des Pavillons-sous-Bois (CINASPIC), il doit être prévu un minimum de 1 place de stationnement (véhicules motorisés) pour 8 emplois ainsi qu'une place de stationnement vélo pour 30 employés.

b) L'article 13 de la zone US relatif à la norme espace vert

Dans sa version actuelle, le PLU impose que la superficie des espaces verts en pleine terre soit au moins égale à 20 % de la superficie du terrain et que pour les constructions implantées en recul de l'alignement, l'espace compris entre la construction et la voie soit en espaces verts et plantés d'arbres, arbustes, haie taillée ou haie libre.

L'aménagement existant ne respecte pas ces règles puisque moins de 20 % de la superficie totale du terrain est aujourd'hui dédié aux espaces verts. Par ailleurs, le projet entraîne une réduction de la surface totale des espaces verts sur cette parcelle.

Cette réduction des espaces verts est nécessaire car les futurs T ZEN de 24 mètres seront stationnés sur la zone de remisage extérieure existante située au sud du dépôt nécessitant de déplacer une partie des bus standards des lignes régulières actuellement stationnées sur cette zone. Le projet prévoit la création d'une zone de remisage complémentaire le long de l'allée Sainte Anne permettant le remisage de 34 bus simples (12 mètres).

Le PLU est ainsi modifié dans le cadre de la présente procédure :

US 13.3/1 la superficie des espaces verts en pleine terre est réduite à 3% pour le dépôt de bus RATP des Pavillons sous-Bois

13.3 /4 Pour le dépôt bus RATP des Pavillons-sous- Bois (CINASPIC) sont considérées comme partie intégrante des constructions, les espaces de remisages extérieurs nécessaires à son fonctionnement.

3.3.2.1 La décision de l'Autorité Environnementale :

Conformément aux articles L 104.2 et L 104.3 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du PLU donne lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration sauf dans le cas où elle prévoit que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001.

Dans le cas, présent, par décision n° 93-002-2016 en date du 11 mars 2016, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile de France a dispensé d'une évaluation environnementale la déclaration de projet pour la création d'un nouvel atelier de maintenance spécifique au matériel du projet « TZEN 3 » valant mise en compatibilité du PLU d'Aulnay-sous-Bois en application de l'article R 104.30 du code de l'urbanisme (cf pièces annexes).

3.3.2.2 Les personnes publiques associées

Dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU d'Aulnay-sous-Bois, une réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées a été organisée avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative des responsables du projet (Département et RATP) conformément aux articles R 153.13 et R153.16 du code de l'urbanisme.

Elle s'est déroulée le 19 février 2016 en présence :

Organisme	Représentant
Mairie d'Aulnay-sous-Bois	Julien Martinez – Directeur des services techniques
Mairie d'Aulnay-sous-Bois	Hélène Roussel – mission PLU
EPT Paris terres d'envol	Biago Cortese
DRIEA UT Seine Saint-Denis	Aymeric Dior
Préfecture 93	Cyril Mars – chef du Bureau de l'urbanisme et des Affaires foncières
Préfecture 93	Catherine Brault – agent instructeur
STAP 93 – UDAP 93	Virginie Stelmach
STIF – DPI Urbansime	Amandine Sors
STIF – DPI Tram Nord	Jérôme Guillard
Chambre des métiers et de l'agriculture	Paolo Costarella
Chambre de commerce et d'industrie	Patricia Laving
RATP/MOP/TRAM	Claire Bordat – chargée de projet TZEN 3
RATP/SEDP	Jonathan Mousseau - programmiste
CD93/DVD/SPT	Estelle Amouyal – chef de service projet transport
CD93/DVD/SPT	Stephen Romangin – adjoint chef de service Projets de transport
CD93/DVD/SPT	Alexandre Maitrerobert – chargé de coordination des projets de transport
CD93/DVD/SPT	Elodie Larcher – chargée de communication
CD93/DVD/SPT	Flavien Siron – chargé de coordination des projets de transport

Un procès-verbal a été dressé à l'issue de la réunion. Les questions et observations formulées portent sur :

- La Commune d'Aulnay-sous-Bois demande qui sera chargé d'entretenir la bande d'espace vert qui sera créée devant le mur antibruit le long de l'allée Sainte-Anne ?
- La RATP répond que la logique est la gestion de cet espace ouvert sur la voie soit assurée par la Ville. C'est sur ce principe que les échanges ont eu lieu jusqu'à présent avec les représentants de la Ville.
- La Commune d'Aulnay-sous-Bois précise que selon un récent arbitrage des Elus, la Ville n'a pas d'opposition au projet sous réserve qu'elle ne soit pas chargée de l'entretien de cette bande d'espace vert. Ainsi, soit le mur antibruit est mis à l'alignement actuel, soit le projet d'espace vert à créer le long de l'allée Sainte Anne est maintenu et devra alors être entretenu par la RATP.
- La RATP indique que dans ce dernier cas l'espace vert devra être clôturé comme une parcelle privée.
- Le Département 93 rappelle que le recul de 4 mètres du mur antibruit a deux intérêts : premièrement, ce recul permet de créer un élargissement de l'allée Saint- Anne mis à profit pour agrémenter l'environnement immédiat des riverains sous la forme d'un espace paysager. Deuxièmement, il permet d'assurer une meilleure protection acoustique des riverains de l'allée Sainte Anne. En effet, la remise à l'alignement du mur antibruit en limite cadastrale réduirait l'effet du mur antibruit et dégraderait la protection acoustique des riverains, ce qui n'est pas souhaitable.
- La maîtrise d'ouvrage TZEN 3 confirme donc que le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui et pour tenir compte de la position de la Ville d'Aulnay-sous-Bois que l'espace vert créé le long de l'allée Sainte Anne sera clôturé avec un grillage conforme au PLU de la Ville (article US 11-6) et entretenu par la RATP.
- La Commune d'Aulnay-sous-Bois estime que l'aménagement ainsi proposé par la maîtrise d'ouvrage T ZEN 3 est conforme aux règles d'urbanisme et qu'aucune modification complémentaire n'est nécessaire.
- L'EPT « Paris Terres d'Envol » n'a pas d'observation.

Commentaires de la Commission d'Enquête
--

La Commission d'Enquête précise que les dispositions du PLU d'Aulnay-sous-Bois relatives aux clôtures sur rue prévoient :

Article US 11/6 : les clôtures sur rue doivent être constituées par un mur bahut surmonté d'un dispositif à claire voie et doublées de haies vives

11/6/1 : l'implantation des clôtures se fera obligatoirement à l'alignement. Leur hauteur sera de 2.10 maximum dont 0.9 m maximum pour le mur bahut. Leur aspect et leurs matériaux tiennent compte en priorité de l'aspect des clôtures avoisinantes afin d'harmoniser avec elles ainsi qu'avec la construction principale.

11/6/3 : les clôtures plus hautes peuvent être autorisées pour les motifs liés à la nature des constructions ou pour des règles de sécurité particulière. Dans ce cas, la hauteur totale des clôtures ne pourra pas dépasser un maximum de 3 m.

Et note qu'en conséquence si la clôture existante venait à être déposée, elle ne pourrait être reconstituée à l'identique ; le PLU imposant la réalisation d'un mur bahut. Le dispositif à claire voie en partie supérieure et son doublement par une haie végétale demeureraient néanmoins.

Le devenir de la bande des 4 mètres entre l'alignement et le futur mur anti-bruit du SMR est abordé à la thématique 4 du mémoire en réponse du Département.

3.4 RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE.

Au cours de l'enquête publique relative au T ZEN 3, le public s'est manifesté. 50 observations écrites ont été formulées ou annexées sur les registres mis à disposition dans les 9 mairies concernées et auprès des Préfectures de la Seine Saint-Denis et de Paris. Elles sont listées ci-après.

Observations formulées sur les registres d'enquête prévus à cet effet

a) Préfecture de Paris : pas d'observation

b) Préfecture de la Seine Saint-Denis : 5 observations

Observation	Emise par
n°1	Monsieur Picciotto - 95 rue Marcadet – Paris 18 ^{ème}
n° 2	Représentant de la majorité non silencieuse
n°3	Monsieur Braouezec Président de l'EPT Plaine Commune
n°4	Monsieur Gérard Boucher gérant de la Société Ambiance - AGEM
n°5	A5 Avocats associés – Maitres Cayla Destrem et Adam Ferreira

c) Paris 19^{ème} : 1 observation

Observation	Emise par
n° 1	Monsieur Maurice Fay – 44 rue Manin – militant ATUTC/AUT

d) Pantin : 11 observations

Observation	Emise par
n°1	Une habitante de Pantin
n°2	Madame Katia Boyer
n°3	Monsieur Yves Drieux
n°4	Monsieur et Madame Sylvie et Alain Pichon – 5 rue Palestro - Pantin
n°5	Madame Cécile Dobroniaïl – 16 place de l’Eglise
n°6	Sylvie Pichon – 5 rue Palestro - Pantin
n°7	Monsieur Sébastien Rumuoux
n°8	Anonyme
n°9	Monsieur Balierik
n°10	Monsieur Razzak
n° 11	Monsieur ou Madame Labarrient – avenue du 8 mai 1945

e) Romainville : 2 observations

Observation	Emise par
n°1	Monsieur ou Madame Eloutri
n°2	Monsieur Jean-Marie Cholot

f) Noisy-le-Sec : 3 observations

Observation	Emise par
n°1	Garage DERR - 148 rue de Paris – Noisy-le-Sec
n°2	Madame Colette Scheyder – 16 avenue Bürger – Noisy-le-Sec
n°3	Monsieur Gérard Cosme Président de l’EPT Est Ensemble

g) Bobigny : 3 observations

Observation	Emise par
n°1	Madame Fabienne Chelly Lichentin Directeur Général – Câblerie Daumesnil
n° 2	Messieurs Claude Chedal et Stefan Drawin Antenne Est Ensemble à vélo mieux se déplacer à bicyclette 37 boulevard Bourdon - 75004 Paris
n°3	Délibération du Conseil Municipal de Bobigny n° 250516

h) Bondy : 5 observations

Observation	Emise par
n°1	Madame Monique El Kasmi et Monsieur Alain Bovaer – Bondy Ecologie – 10 Villa du Breuil - Bondy
n° 2	Monsieur Carmelo Picciotto – 95 rue Marcadet – Paris 18 ^{ème}
n°3	Madame Sylvine Thomassin – Maire de Bondy
n°4	Darty France – Monsieur Emmanuel Le Roch – Directeur Immobilier
n°5	A5 Avocats – Maîtres Hélène Cayla Destrem et Béatrice Adam Ferreira

i) Les Pavillons-sous-Bois : 8 observations

Observation	Emise par
n°1	Anonyme
n°2	Monsieur Abdelkader Hami 9 avenue Aristide Briand
n°3	Monsieur Thierry Salabert 16 allée Robillard - Les Pavillons-sous-Bois

n°4	Line et Jacques Dewaell 134, av Jean Jaurès
n°5	Monsieur Beyna 50 allée Robillard – Les Pavillons-sous-Bois
n°6	Ambiance Agem Monsieur Gérard Boucher - gérant
n°7	Monsieur Michel Paulin Amicale quartier La Fourche
n°8	Monsieur Bruno Faour Président de Pavillons Ourcq E4nvironnement 16 allée Delmas – les Pavillons-sous-Bois

j) Livry-Gargan : 7 observations

Observation	Emise par
n° 1	anonyme
n° 2	idem
n°3	idem
n°4	Monsieur Bazin de Jesiey
n°5	Monsieur Jean-Marie Hideux
n°6	anonyme
n°7	Monsieur Michel Leroy – 49 rue d’Alembert- Livry-Gargan

k) Aulnay-sous-Bois : 5 observations

Observation	Emise par
n°1	Madame Lafon – 17 allée Sainte Anne – Aulany-sous-Bois
n°2	Melle Isabelle Piton – 19 allée Sainte Anne – Aulnay-sous-Bois
n°3	Madame et Monsieur Guillois – 15 allée Saint Anne -Aulnay-sous-Bois
n°4	Madame Robert – 9 allée Sainte Anne – Aulnay-sous-Bois

n°5	Madame ET Monsieur Damien JEAN-7 allée Sainte Ann – Aulnay-sous-Bois
-----	--

A ceci s'ajoutent trois courriers émanant de : Ornithomedia en date des 4 et 6 mai 2016, mademoiselle Claire Nelly Armand reçu en préfecture de Seine Saint-Denis le 1^{er} juillet 2016. Ces trois courriers feront l'objet d'un commentaire ci-après.

3.5 MEMOIRE EN REPONSE ET COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage a été repris in extenso dans le présent rapport.

Les commentaires qu'il appelle de la commission d'enquête figurent à la suite de chaque thème à la rubrique : avis de la commission d'enquête.

Par ailleurs, les observations du public sont reproduites telles qu'exprimées.

Département de la Seine-Saint-Denis

T Zen 3

Enquête publique

Du 17 mai au 20 juin 2016

Mémoire à l'attention de la commission d'enquête

MEMOIRE EN REPONSE AUX AVIS EXPRIMES LORS DE
L'ENQUETE PUBLIQUE

Nota : Dans le présent mémoire en réponse, le Département a repris les thématiques retenues par la commission d'enquête dans son procès-verbal de synthèse.

SOMMAIRE

Préambule	42
I. Réponses aux avis exprimés par les élus et associations	46
1.1 Observations des élus locaux	46
1.2 Observations des associations, collectifs et entreprises locales.....	53
II. Les différentes thématiques développées par le public	72
Thématique 1 : Caractéristiques du projet.....	72
1.1 Aménagement de la voirie	73
1.2 Traitement paysager	75
1.3 Exploitation du T Zen 3.....	78
Thématique 2 : Opportunité du projet.....	79
2.1 Opportunité du tracé.....	79
2.2 Opportunité du mode	81
Thématique 3 : Impacts du projet.....	83
3.1 Sur la circulation	83
3.2 Intermodalité et réorganisation bus	88
3.3 Qualité de l'air	90
3.4 Sécurité.....	91
3.5 Développement du territoire	93
Thématique 4 : Site de maintenance et de remisage (SMR).....	94
4.1 Impact acoustique	96
4.2 Impacts faune-flore	Erreur ! Signet non défini.
4.3 Impact de la luminosité du site	96
4.4 Qualité de l'air	99
4.5 Traitement paysager	99
4.6 Chantier	101
Thématique 5 : Activités économiques.....	102
5.1 Accessibilité et visibilité.....	102
5.2 Impact chantier	103
Thématique 6 : Chantier.....	106
6.1 Calendrier du chantier.....	106
6.2 Nuisances.....	107
6.3 Informations chantier.....	110
Thématique 7 : Gouvernance	111
7.1 Calendrier	111
7.2 Coût et financement.....	111
7.3 Concertation et information	113

PREAMBULE

En respect de l'article 8 de l'arrêté préfectoral n°2016-1084 du 18 avril 2016, la commission d'enquête a convoqué par un courriel du 13 juin 2016, les maîtres d'ouvrage (Département de la Seine-Saint-Denis et RATP) à une réunion le 23 juin 2016. Lors de cette réunion, la commission leur a présenté l'ensemble des remarques faites pendant la durée de l'enquête et remis le PV de synthèse de l'enquête publique.

Afin de s'informer et d'évaluer les interrogations des riverains, usagers, élus et acteurs locaux pendant l'enquête publique ainsi que d'anticiper les commentaires ou interrogations de la commission d'enquête, les maîtres d'ouvrage ont souhaité prendre connaissance au fur et à mesure des observations et remarques inscrites dans les registres de l'enquête publique du T Zen 3. Cette démarche a été engagée avec l'accord préalable de la commission d'enquête.

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

- des extraits des avis exprimés dans les registres des communes sont présentés,
- une introduction apporte une réponse générale,
- des perspectives et mesures volontaires de la maîtrise d'ouvrage viennent le cas échéant en complément selon la thématique abordée.

Les maîtres d'ouvrage disposent d'un délai de quinze jours (en respect de l'article 8 de l'arrêté préfectoral n°2016-1084 du 18 avril 2016) pour remettre ce rapport à la commission d'enquête après la remise du PV de synthèse en date du 23 juin 2016).

Le rapport de la commission d'enquête sera établi au plus tard un mois après la clôture de l'enquête publique, soit le 20 juillet 2016. Celui-ci explicitera l'avis motivé de la commission sur l'enquête publique, et pourra inclure des recommandations et/ou des réserves sur le projet. Des actions complémentaires pourront alors être mises en œuvre par les maîtres d'ouvrage pour répondre à ces recommandations et/ou réserves.

Traitement des observations

Les observations du public reprises dans ce document sont en gras et/ou italique et retranscrites telles que formulées dans les registres de l'enquête publique. Elles ont été triées et regroupées selon des thématiques récurrentes. Un premier recensement a été effectué pour évaluer le nombre de remarques par commune (ces avis incluent également les avis exprimés par les particuliers par courrier à l'adresse administrative de la commission). **Ces chiffres sont indicatifs et donnent les tendances globales des avis déposés pendant l'enquête.**

	Paris	Pantin	Bobigny	Romainville	Noisy-le-Sec	Bondy	Livry-Gargan	Les Pavillons sous Bois	Aulnay-sous-Bois	Autres	Total
Nombre de remarques*	1	11	4	2	3	4	7	8	5	5	50

* dont 12 formulées par courrier à l'adresse administrative de la commission

Les thèmes prépondérants, exprimant le plus d'interrogations de la part des participants (10 avis ou plus), sont :

- l'organisation de l'intermodalité avec les autres moyens de transport prévus en interconnexion, dont la réorganisation des bus ;
- l'opportunité du projet de transport, notamment concernant le tracé ;
- les modalités d'aménagement de la voirie pour ses différents usages ;
- l'impact du projet sur les activités économiques situées à proximité immédiate ;
- l'impact du projet sur la circulation ;
- Les modalités d'information et de concertation

A noter qu'aucun avis n'a été remis au sujet de la mise en compatibilité du PLU d'Aulnay-sous-Bois.

Le tableau ci-dessous recense les fréquences d'occurrence de chacun des thèmes identifiés. Il est à noter qu'une observation peut se retrouver dans plusieurs thématiques et sous-thématiques. La somme des avis par thème et/ou sous-thème n'est pas égale au total des avis.

Thèmes	Caractéristiques du projet	Opportunité du projet	Impact du projet	SMR	Activités économiques	Chantier	Gouvernance
Total	18	19	23	5	10	4	12

Le tableau ci-dessous recense la répartition des avis par sous-thèmes au sein des thèmes recensés ci-dessus. A noter qu'une observation peut se retrouver dans plusieurs thématiques et sous-thématiques. La somme des avis par thème et/ou sous-thème n'est pas égale au total des avis :

Thème 1	Caractéristiques du projet (18 avis)						
Sous-thèmes	Aménagement de la voirie		Traitement paysager			Exploitation du T Zen 3	
Total	13		8			2	
Thème 2	Opportunité du projet (19 avis)						
Sous-thèmes	Opportunité du tracé			Opportunité du mode			
Total	15			6			
Thème 3	Impact du projet (23 avis)						
Sous-thèmes	Sur la circulation	Intermodalité et réorganisation bus	Qualité de l'air	Sécurité	Développement du territoire		
Total	10	16	1	1	4		
Thème 4	Site de maintenance et de remisage (5 avis)						
Sous-thèmes	Impact acoustique	Impact faune-flore	Impact de la luminosité du site	Qualité de l'air	Traitement paysager	Chantier	
Total	5	4	5	4	5	5	
Thème 5	Activités économiques (10 avis)						
Sous-thèmes	Accessibilité et visibilité				Impact chantier		
Total	8				5		
Thème 6	Chantier (4 avis)						

Sous-thèmes	Calendrier du chantier	Nuisances	Informations chantier
Total	1	2	3
Thème 7	Gouvernance (12 avis)		
Sous-thèmes	Calendrier	Coût et financement	Concertation et information
Total	2	4	10

- 4 courriers ou dossiers d'élus ont directement été remis à la commission d'enquête lors de ses permanences, intégrés aux registres ou envoyés à son adresse administrative :

- Conseil municipal de Bobigny, en date du 26 mai 2016
- Patrick BRAOUEZEC, président de l'établissement public territorial Plaine Commune, en date du 9 juin 2016
- Sylvine THOMASSIN, maire de Bondy, en date du 16 juin 2016
- Etablissement public territorial Est Ensemble, en date du 20 juin 2016

- 11 courriers ou dossiers d'associations ou d'entreprises locales ont directement été remis à la commission d'enquête lors de ses permanences, intégrés aux registres, ou envoyés à son adresse administrative dont 3 hors délais :

- Ornithomedia SARL, deux courriers en date des 4 et 6 mai 2016 ;

- Un courrier de mademoiselle Claire Nelly Armand – 22 Boulevard de St Strasbourg – 93 600 Aulnay-sous-Bois – reçu en Préfecture de Seine Saint-Denis le 1 juillet 2016.

Avis de la Commission

L'arrêté préfectoral n° 2016-1084 du 18 avril 2016 définit les modalités de l'enquête publique.

Ses articles 1 et 5 disposent respectivement que « *L'enquête publique relative au projet de TZEN 3,..... est ouverte du mardi 17 juin au lundi 20 juin 2016 inclus pour une durée de 35 jours consécutifs. Pendant toute la durée de l'enquête, un exemplaire du dossier soumis à l'enquête public ainsi qu'un registre d'enquête....sont déposés dans les lieux définis....afin que chacun puisse en prendre connaissance et éventuellement consigner ses observations, propositions ou contre-propositions. Chacun peut également adresser ses observations au président de la commission d'enquête au siège de l'enquêtepar courrier* ».

En conséquence, les courriers, quelque soit l'intérêt qu'ils présentent, réceptionnés en dehors des dates de l'enquête publique et non renouvelés dans le cadre de celle-ci ne peuvent être pris en considération.

Tel est le cas pour les 3 courriers susmentionnés de la SARL Ornithomedia et de Mademoiselle Claire Nelly Armand.

- Les autres courriers sont de :

- Gérard BOUCHER, gérant d' « Ambiance AGEM - Votre intérieur sur mesure », en date du 12 juin 2016
- Bondy Ecologie (Monique El Kasmi et Alain Bovaer), en date du 15 juin 2016
- Société BRICORAMA FRANCE, en date du 16 juin 2016
- Emmanuel Le Roch, directeur Immobilier de Darty France, en date du 17 juin 2016
- Michel Paulin, Amicale du quartier de la fourche (Les Pavillons-sous-Bois)
- Antenne « Est Ensemble à Vélo » de « mieux se déplacer à bicyclette », en date du 20 juin 2016
- Fabienne Lichentin, présidente de l'association Ourcq Ensemble, Directrice générale de la SAS « Câblerie Daumesnil » et gérante de la SCI « Vaduz », en date du 20 juin 2016
- Bruno Faour, président de « Pavillons Ourcq Environnement », en date du 20 juin 2016

I. REPONSES AUX AVIS EXPRIMES PAR LES ELUS ET ASSOCIATIONS

Les observations suivantes ont été formulées par les élus locaux, les entreprises locales et/ou associations. Celles-ci ont été laissées dans les registres ou directement envoyées à l'adresse administrative de la commission d'enquête.

Après chaque observation est indiquée la réponse de la maîtrise d'ouvrage.

1.1 Observations des élus locaux

- Patrick BRAOUEZEC, président de l'établissement public territorial Plaine Commune
- Sylvine THOMASSIN, maire de Bondy
- Conseil municipal de Bobigny
- Etablissement public territorial Est Ensemble

- Patrick BRAOUEZEC, président de l'établissement public territorial Plaine Commune, courrier remis à la commission d'enquête en date du 9 juin 2016

Dans le courrier remis à la commission d'enquête, le président de l'établissement public territorial Plaine Commune souligne la mobilisation de sa collectivité et des communes qui la composent « **pour le développement du transport public et la constitution d'un grand réseau maillé permettant de démultiplier les possibilités de déplacements** », et en particulier leur **soutien au développement du mode T Zen** compte tenu de ses caractéristiques (« *transport à haut niveau de service, structurant et moderne comme le tramway, mais plus souple et plus rapide à mettre en œuvre* »). Le président indique ainsi que Plaine Commune « **est favorable au projet T Zen 3** ». Il ajoute que l'établissement public territorial soutient par ailleurs le **réaménagement de l'ex-RN2**, souhaitant « *qu'avec l'arrivée de la ligne 15 à Fort d'Aubervilliers, elle bénéficie, elle aussi, d'une reconfiguration plus urbaine dans le cadre du projet de "boulevard de la métropole" entre la porte de la Villette et Aulnay-sous-Bois porté par le Conseil départemental* ». Il rappelle enfin **les projets de transports en commun que Plaine Commune juge « indispensables pour accompagner le développement urbain de [son] territoire »**.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage de l'opération T Zen 3 prennent note du soutien du président de l'établissement public territorial Plaine Commune au projet.

Les maîtres d'ouvrage notent la volonté de l'EPT Plaine Commune quant au réaménagement de l'ex-RN2 et au développement des transports sur leur territoire, toutefois les demandes formulées sont à traiter dans un autre cadre que l'opération T Zen 3.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

- Sylvine THOMASSIN, maire de Bondy, courrier remis à la commission d'enquête en date du 16 juin 2016

Dans le courrier remis au préfet de la Seine-Saint-Denis, la maire de Bondy rappelle **l'intérêt de sa municipalité pour le projet**, « *extrêmement important pour la ville de Bondy en terme de revalorisation urbaine* ». Elle fait part de ses attentes et soulève des interrogations sur différents sujets concernant le projet.

Tout d'abord, elle souligne que « **la phase chantier entre 2018 et 2020 sera difficile** : la circulation très contrainte avec l'inconvénient de reprints de circulation dans la ville, le risque de recueillir des plaintes des commerces de la RN3, le bruit pour les riverains, tous ces éléments nécessiteront une grande attention de la part de la maîtrise d'ouvrage ». A ce sujet, elle souhaite « **avoir plus de renseignements quant à l'organisation du chantier, les dates, etc...** éléments qui manquent à ce dossier à ce stade ». Elle indique également que « nous ne connaissons pas **les éventuelles participations financières des villes, ni les montants**. Cette question ne paraît pas totalement réglée et est source d'inquiétude ».

Elle met en avant les **caractéristiques du projet**, rappelant qu'il prévoit « *un nouvel éclairage, des nouvelles plantations, un axe apaisé favorisant la traversée et le cheminement des piétons et des vélos, un transport en commun fiable réduisant les émissions de bruit et de pollution (bus hybride ou électrique)* », ce qui représente « **des atouts qui permettront, à terme, le développement de ce secteur central** afin d'aboutir à une mixité de logements et commerces sur cet axe. » Elle relève en particulier que « **la réduction du nombre de files de circulation, la suppression de l'autopont Pollissard** constituent des contraintes physiques nécessaires pour réduire le trafic automobile » et permettre « **des reprints modaux** ».

A cet égard, elle précise que « **le plan de circulation de la Ville devra s'adapter** pour éviter trop de reprints sur la voirie communale dès la phase chantier, certaines contraintes sont déjà connues : la mise en sens unique de l'avenue Pasteur favorisera un meilleur fonctionnement du carrefour en supprimant une sortie sur l'avenue Galliéni ». **Aussi, elle sollicite le « soutien du maître d'ouvrage dans ce domaine** afin de trouver les solutions pour minimiser la gêne des bondynois. **La réorganisation des lignes de bus ne devra pas être trop pénalisante pour les déplacements dans Bondy**, je souhaite éviter les suppressions brutales de lignes ou de la création de nouvelles ruptures de charges entre les lignes d'autobus conservées (303/105/147) ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage de l'opération T Zen 3 prennent note du soutien de la Maire de la commune de Bondy au projet. Egalement conscient des nuisances que pourraient générer la période de travaux, les maîtres d'ouvrages exigeront des entreprises des mesures pour en atténuer les nuisances (circulation, bruit, poussière...) - Cf. thèmes 6.1 « Calendrier du chantier » et 6.2 « Nuisances de chantier ».

- Concernant le phasage et l'organisation du chantier :

A ce jour, les études ayant été réalisées (préalables à l'enquête publique) ne permettent pas encore de déterminer le phasage des travaux. Ce travail sera mené ultérieurement, en amont du début des travaux. L'enchaînement des grands blocs fonctionnels de travaux peut toutefois être précisé :

- La relocalisation et les déviations hors plateforme des réseaux existants ;
- Les travaux de voirie (chaussées + trottoirs) provisoires et définitifs ;
- Les travaux de plate-forme BHNS : multitubulaire, stations, voie, revêtements séparateurs ;
- Les travaux de finition (plantations, mobilier urbain, tapis définitif, signalisation, éclairage...).

Au même titre que le phasage ne peut encore être établi, les méthodes d'exécution les plus favorables ainsi que les moyens d'écourter les délais restent à déterminer.

Les règles de phasages des travaux permettront d'optimiser les emprises des chantiers dans l'espace et dans le temps dans le but de réduire au maximum la gêne occasionnée, en considérant les éléments suivants :

- Les accès et stationnement des véhicules de secours, en particulier des pompiers pour les voies échelles ;
- Les cheminements piétons avec une attention particulière pour le déplacement des personnes à mobilité réduite ;
- L'accessibilité pour les riverains ;
- L'accessibilité aux commerces et le maintien des possibilités de livraisons ;
- La collecte des ordures ménagères ;
- La circulation et le fonctionnement du réseau bus ;
- Le fonctionnement des marchés forains ;
- Le maintien des accès et du fonctionnement des réseaux publics en service, en particulier le métro.

La maîtrise d'ouvrage s'assurera par ailleurs, à l'approche du lancement de chaque phase de travaux, de la compatibilité des restrictions de circulation avec l'état des voies de délestage et les travaux qui y sont prévus.

En outre, afin de limiter les emprises, l'enchaînement des travaux de toute nature sera soigneusement analysé afin de mettre en place des installations de chantier permettant de loger le maximum des interventions (mutualisation des emprises chantiers). Cette réflexion visera à diminuer au maximum les bascules de circulation et les modifications multiples de la configuration des emprises.

- Concernant le plan de circulation de la ville et la réorganisation des lignes de bus :

La maîtrise d'ouvrage sera disponible durant les phases de préparation du chantier, durant le chantier et après celui-ci afin d'accompagner la commune de Bondy dans sa démarche de réorganisation du plan de circulation.

La restructuration des lignes régulières bus est pilotée par le STIF, organisateur des transports publics en Ile-de-France. Sur le secteur concerné de la Seine-Saint-Denis, le STIF réfléchit à une réorganisation des lignes régulières à l'horizon de mise en service de plusieurs projets structurants et notamment du prolongement du T1 vers Val de Fontenay, des futures lignes du Grand Paris express, du débranchement du T4 vers Montfermeil et du T Zen 3 sur l'ex-RN3 afin d'améliorer la desserte du territoire et d'organiser un rabattement des lignes de bus du secteur sur ces lignes structurantes. Les études de restructuration du réseau de bus sont actuellement en cours. Elles s'effectuent sous le pilotage du STIF, et se feront en lien avec la ville de Bondy et plus généralement avec l'ensemble des collectivités territoriales et des opérateurs. Elles seront finalisées au moment de la mise en service.

Les questions relatives au financement sont détaillées dans le thème 7.2 « Coût et financement ».

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

- Le conseil municipal de Bobigny, courrier remis à la commission d'enquête en date du 26 mai 2016

Dans l'avis qu'elle a adopté sur le projet T Zen 3, **la Ville de Bobigny affirme son soutien au projet**, qu'elle qualifie de « *structurant et indispensable pour le développement du territoire* », en particulier pour la ZAC Ecocité dont il est « *important que l'aménagement prévu prenne bien en compte [les] dimensions* ». Elle précise qu'elle « *sera dans un premier temps attentive à la réalisation du T Zen 3 dans les délais annoncés et dans un second temps à sa fréquence de passage et à son amplitude de circulation après la mise en service* ».

Se disant « *particulièrement vigilante à la **qualité du réaménagement global de l'axe RN3, de façade à façade*** », la Ville de Bobigny formule plusieurs attentes :

- Un calendrier cohérent entre le projet T Zen 3 et les projets de ZAC se traduisant par un attachement à l'aboutissement du projet T Zen 3 dans les délais annoncés et une cohérence des phasages de travaux avec les programmes immobiliers.
- Des espaces publics de qualité pour une ville perméable et permettant « *d'atténuer les impacts du caractère routier de cette voie* ».

La ville formule également quelques réserves. Il s'agit pour elle :

- de « *remédier aux problématiques d'accès aux parcelles* » pour la ZAC Ecocité et « *l'îlot dit « MBK », situé à l'angle du carrefour de la Folie* », demandant « *à ce que le dossier d'enquête intègre le carrefour d'accès à l'îlot dit « MBK » sur la RD40 au périmètre du projet T Zen 3* » ;
- d' « *améliorer la sécurité des modes actifs* » : la ville formule trois propositions concernant « *la sécurisation des itinéraires piétons* » et demande d' « *apporter des garanties supplémentaires sur la protection des itinéraires cyclables* » à certains endroits précis ;

- de « *concevoir les conditions d'une gestion optimale de l'espace public* » : la ville appelle à « *prendre en compte le fonctionnement de la voie dès la conception du projet, le plus en amont possible* », et précise qu'elle est « *à la disposition du Département de la Seine-Saint-Denis pour*
- *établir une convention de gestion* ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrages notent le fort soutien de la ville de Bobigny au projet T Zen 3 aussi bien dans sa dimension transport public que de développement territorial en particulier à travers son lien étroit avec la ZAC Ecocité.

Le Département partage l'ambition de la Ville sur la qualité du réaménagement de l'ex-RN3 et continuera à s'attacher à réaliser un projet qui assure une cohérence concernant la desserte des différents îlots de la ZAC Ecocité. Le Département participe avec ses partenaires aux réflexions concernant l'aménagement du territoire, en particulier la perméabilité (dépassement de la coupure urbaine du canal). Le projet T Zen 3 est susceptible de pouvoir s'adapter spécifiquement au pont de Bondy afin de réaliser un pôle intermodal en relation avec la ligne 15 et le tramway T1.

Les maîtres d'ouvrages s'organisent pour suivre le calendrier prévisionnel annoncé, sous réserve du financement de l'opération courant 2017, de l'ordonnancement des travaux qui sera défini ultérieurement en coordination avec les autres projets connexes (ZAC, L15, T4,..) et des divers aléas qui jalonnent ce type de grands projets.

Concernant les réserves de la ville de Bobigny :

- de « *remédier aux problématiques d'accès aux parcelles* » pour la ZAC Ecocité et « *l'îlot dit « MBK », situé à l'angle du carrefour de la Folie* », demandant « *à ce que le dossier d'enquête intègre le carrefour d'accès à l'îlot dit « MBK » sur la RD40 au périmètre du projet T Zen 3* ».

Sur la commune de Bobigny, les structures économiques existantes qui seront maintenues dans le cadre de la ZAC Ecocité sont la Câblerie Daumesnil et les locaux des SCI "Vaduz" et "Paris" situées entre le 131 et le 135 de l'avenue de Paris (ex-RN3). Les conditions d'accessibilités à ces locaux font l'objet d'un texte spécifique à la réponse faite à l'association Ourcq Ensemble dans le présent mémoire.

Par ailleurs, le Département confirme l'accord de principe concernant la réalisation dans le cadre de l'opération T Zen3 d'un nouveau carrefour d'accès sur la RD40 à l'îlot "MBK". Une convention de répartition financière sera conclue suivant les termes présentés par la ville dans son avis.

- d' « *améliorer la sécurité des modes actifs* » : la Ville formule trois propositions concernant « *la sécurisation des itinéraires piétons* » et demande d' « *apporter des garanties supplémentaires sur la protection des itinéraires cyclables* » à certains endroits précis.

* *la sécurisation des itinéraires piétons :*

- un traitement différencié et réglementaire des revêtements sera proposé pour distinguer les trottoirs et les pistes cyclables,
- la possibilité de réaliser des rampes de plus de 5% aux carrefours et au niveau des stations avec réduction de la vitesse réglementée sera étudiée avec la Préfecture qui conserve la police de la circulation sur cet axe classé à "grande circulation". A noter que les contraintes de passages de convois exceptionnels devront être respectées.

* *le choix des mobiliers urbains, matériaux, végétaux :*

- les éléments de mobiliers urbains (y compris anti-stationnement) et d'éclairage public, des matériaux de trottoirs / pistes cyclables / ilots ainsi que les essences végétales des nouvelles plantations feront l'objet d'une concertation avec l'ensemble des collectivités concernées (villes et Est-Ensemble) lors des études d'AVP définitif puis de PRO, courant 2016 et 2017. L'objectif sera de créer une identité T Zen 3 à travers ces éléments et en tous cas d'éviter des aménagements totalement disparates d'une ville à l'autre.
- de « *concevoir les conditions d'une gestion optimale de l'espace public* » : la Ville appelle à « *prendre en compte le fonctionnement de la voie dès la conception du projet, le plus en amont possible* », et précise qu'elle est « *à la disposition du Département de la Seine-Saint-Denis pour établir une convention de gestion* ».

* Le Département rappelle que le projet T Zen 3 est conçu en étroite collaboration avec les villes partenaires. C'est ainsi que le projet prévoit par exemple sur Bobigny en desserte de la ZAC Ecocité de créer un nouveau carrefour au niveau du futur îlot du port et un autre au niveau du projet communal de nouvelle voirie "axe nord-sud". D'autres carrefours permettent l'accès aux entreprises SITREM, SPIRIT et ANNEXX. Une station a été spécifiquement positionnée devant le parvis de la passerelle du Parc de la Bergère.

* Les modalités de gestion des espaces publics feront l'objet de conventions avec l'établissement public territorial (EPT) Est-Ensemble et les villes le cas échéant. La mise au point de ces conventions seront dans la mesure du possible concomitantes avec la mise au point du projet détaillé.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

- Etablissement public territorial Est Ensemble, courrier remis à la commission d'enquête en date du 20 juin 2016

Dans l'avis transmis à la commission d'enquête par Gérard COSME, président de l'établissement public territorial Est Ensemble, affirme son **soutien au projet** en soulignant qu'il « *est structurant* »

pour le développement du secteur de la Plaine de l'Ourcq », et en particulier pour ses « 5 projets de Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) ».

Il évoque « deux sujets à approfondir », à savoir la nécessaire « **reconstitution [des] alignements d'arbres sur toute [la] longueur** » du tracé et la prise en compte de l' « **évolution à long terme** » des « **pôles R. Queneau, de la Folie et du pont de Bondy** » au regard de leurs futures interconnexions. Il demande par ailleurs de « **veiller à maintenir les entreprises et leur assurer une desserte sur ce nouveau boulevard urbain** » et « **d'assurer la meilleure intermodalité possible sur les pôles de la Folie (TLN, L5 Métrocâble) et le Pont de Bondy (L15 et T1)** ». Il souhaite la poursuite, « pendant toute la phase de finalisation des études et de mise en œuvre du projet de T Zen 3 », du « **travail de coordination avec les projets d'aménagement, qui a été mené entre les services du Département, d'Est Ensemble, les Villes et les aménageurs** », ainsi que du « **travail de concertation qui est en cours avec les riverains et notamment les entreprises présentes le long de la RN3** ».

Une **note technique détaillée** en pièce jointe aborde « les points de vigilance et de divergence qui demeurent et qui nécessiteront de nouveaux échanges ». Ils concernent :

- la « **qualité des espaces publics** », et en particulier sur « les pôles Raymond Queneau, La Folie, Pont de Bondy », « une emprise laissée aux piétons qui reste globalement faible », le « nombre d'arbres le long de l'ex-Rn3 » et des « aménagements ponctuels spécifiques » ;
- le « **maintien des accès aux entreprises** » ;
- les « **services urbains** », et en particulier la « **collecte des déchets** » (Est Ensemble indique, en réponse à « la demande du Département d'étudier l'opportunité de la collecte pneumatique sur l'axe RN3 », que « la collecte pneumatique ne paraît pas réaliste financièrement dans l'état actuel ») ainsi que « la présence d'antennes d'assainissement secondaires sur le tracé du projet » dont il s'agirait de définir la domanialité.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrage de l'opération T Zen 3 prennent note du soutien de l'établissement public territorial Est Ensemble au projet.

Concernant les points de vigilances soulevés par l'EPT, ces derniers ont déjà fait l'objet de nombreux échanges, lesquels se poursuivent encore aujourd'hui. Ils se poursuivront par ailleurs dans les phases ultérieures de définition du projet.

- Concernant la qualité des espaces publics :

Les « pôles Raymond Queneau, La Folie et Pont de Bondy » sont des points d'intérêt particuliers du projet. De par la présence de passages souterrains ou de l'autopont Pollissard, ces carrefours sont aujourd'hui en mesure d'écouler un important trafic. En contrepartie, l'espace actuel réservé aux cycles et aux piétons est presque inexistant.

Le projet T Zen 3, au-delà de la suppression de ces ouvrages, permettra de requalifier l'espace public au niveau de ces pôles en redonnant de la place aux autres modes de déplacement. Si la démarche globale permet de redonner davantage d'espace en faveur modes doux, chaque carrefour a fait l'objet d'une analyse particulière se basant sur un modèle dynamique de trafic.

Ces études ont conclu à la nécessité d'adapter le fonctionnement de ces carrefours, notamment par la création de voies de stockage ou de tourne à gauche supplémentaires. Grâce à une gestion dynamique des feux, l'aménagement proposé permettra de redonner davantage de places aux modes alternatifs à l'automobile sans pour autant paralyser le fonctionnement de l'axe.

Afin de renouveler et d'embellir le cadre de vie, les alignements d'arbres seront généralisés. La continuité végétale et la biodiversité, nécessaire d'un point de vue écologique seront autant que possible recherchés par la maîtrise d'ouvrage. Les essences locales seront privilégiées et choisies en fonction de leur capacité d'adaptation au climat et de leur besoin en entretien. Ces plantations contribueront à animer et à rythmer le paysage, créant des points d'appel ou des repères visuels tout au long du tracé. Au total, ce sont 915 arbres qui borderont le tracé contre 715 aujourd'hui.

Le maître d'ouvrage reste disponible pour examiner en phase PRO les ajustements possibles pour optimiser le nombre d'arbres replantés (cf. thème 1.2 « Traitement paysager »).

- Concernant le maintien de l'accès aux entreprises :

Le Département a pour programme la conservation de tous les accès existants dans le futur aménagement. Aucune entrée n'est supprimée sans demande ou accord explicite du propriétaire. Le dimensionnement des entrées charretières s'appuie sur le fonctionnement existant et peut être, au cas-par-cas adapté, aux futurs besoins en exploitation dans les limites du domaine public routier sous compétence du Département.

Le sujet de l'accès à la câblerie Daumesnil est traité dans l'avis du courrier de Mme Lichentin, Gérante de ladite entreprise.

- Concernant les services urbains (collecte des déchets et assainissement) :

La maîtrise d'ouvrage prend note des éléments relatifs à la collecte des déchets exposés par l'EPT Est Ensemble. Les réflexions sont en cours avec l'aménageur des ZACs et se poursuivront lors des phases ultérieures de définition du projet.

Le recensement des antennes secondaires d'assainissement reste à finaliser entre les services assainissement du Département de la Seine-Saint-Denis et de l'EPT Est Ensemble. La domanialité de ces ouvrages pourra ainsi être confirmée en fonction de leurs usages. Les réseaux qui n'auront éventuellement plus d'utilité devront être déposés.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

1.2 Observations des associations, collectifs et entreprises locales

Les observations d'association, de collectifs ou d'entreprises locales, qu'elles aient été envoyées par courrier postal ou directement apportées aux registres, font l'objet d'une réponse spécifique dans ce présent chapitre. Pour des raisons de confidentialité, les courriers du public ne figureront pas dans ce

chapitre mais les réponses aux observations de l'ensemble de ces participants sont apportées dans les différentes thématiques présentées dans ce présent rapport.

Observation n° 31 : Monique El Kasmi et Alain Bovaer pour Bondy Ecologie, le 15 juin 2016

Extrait de l'avis exprimé :

*« Loin de nous l'idée de vouloir contester la réalisation de nouvelles lignes de transport en commun. Nous nous permettons toutefois de faire quelques remarques : Les projets de ZAC et autres entraîneront une densification, donc une importante augmentation de la population qui **risque de rendre le projet déjà dépassé à son achèvement**. Son coût de 181,2M euros (valeur 2010) hors matériel roulant (16 véhicules) n'est pas entièrement financé, de quoi être inquiets. **Si jamais ce financement n'arrive pas, qu'est-il prévu ?** Faire circuler le bus 147 en site propre sur tout le trajet de T Zen à moindre coût avec un service optimisé, une idée à creuser. En ce qui concerne particulièrement le pont de Bondy et la sortie de l'A3, voir p132 §1.4 : il est fait mention d'une trémie souterraine qui, à notre sens, n'existe pas, sauf incompréhension. Les explications concernant la suppression de l'autopont sont évasives. **Quid des conséquences sur la circulation aux abords de ce site ?** P134 § 1.6 : il est fait mention de nouvelles traversées piétonnes "sécurisées", comment ? Aucune explication. »*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le projet T Zen 3 tient compte du développement des cinq ZACs tout au long de l'ex-RN3. Ce secteur en forte mutation verra la construction de nombreux logements, la création d'emplois et d'activités économiques dont le T Zen tient compte dans ses caractéristiques de dimensionnement et d'exploitation. En effet, le T Zen 3 est un bus hybride bi-articulé de 24 mètres de long pouvant transporter 140 passagers, c'est-à-dire offrant les mêmes capacités qu'un tramway de même taille. Il assure une exploitation soutenue avec une fréquence de desserte de 6 minutes en heure de pointe et de 8 minutes en heures creuses, permettant le transport de 42 000 voyageurs/jour.

Le financement du projet T Zen 3 est en cours de montage avec les partenaires du Département et sera arrêté lors des étapes suivantes de validation du projet courant 2016-2017.

La suppression de l'autopont 'Pollissard' s'accompagne de la reconfiguration de la bretelle d'accès à A3 vers Paris (qui est raccourcie au niveau de la rue Jules Guesde) et du comblement du souterrain débouchant actuellement sur cette bretelle dans le sens est-ouest.

Cette reconfiguration d'ouvrages autoroutiers fait l'objet d'un dossier d'instruction par l'Etat pour vérifier l'ensemble des conditions de fonctionnement.

Cette reconfiguration a été conçue pour ne pas dégrader les conditions de circulation dans ce secteur. En effet, les échanges ex-RN3/A3 resteront dans la pratique les mêmes qu'aujourd'hui. De plus, l'ex-RN3 restera dimensionnée (3 voies de circulation) en conséquence au niveau de la bretelle de sortie de A3 vers RN3-est.

Enfin, le projet T Zen 3 permettra d'améliorer le confort et la sécurité des usagers en transformant cet axe en boulevard urbain avec notamment des traversées piétonnes protégées par feux tricolores et l'aménagement de pistes cyclables tout le long de l'axe.

La trémie dont il est fait état dans le dossier d'enquête publique p132 permet l'accès à la bretelle A3 vers Paris en passant sous l'ex-RN3.

Concernant le financement de l'opération, se reporter au 7.2 « Coût et financement » du présent document.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte

- Gérard BOUCHER, gérant d'« Ambiance AGEM - Votre intérieur sur mesure », courrier remis à la commission d'enquête, à la préfecture de la Seine-Saint-Denis et au maire des Pavillons-sous-Bois en date du 12 juin 2016

Dans le courrier remis à la commission d'enquête et au maire des Pavillons-sous-Bois, M. le gérant d'Ambiance AGEM indique qu'il est « *propriétaire d'un immeuble, d'une maison, d'un atelier de menuiserie et d'un magasin de cuisine et dressing depuis plus de 26 ans au 147-149 ave Aristide Briand 93320 Les Pavillons-sous-Bois* ».

Il signale « *avoir visionné le projet en 3D et analysé les plans* », sur la base desquels il « *révoque* » deux points du projet : « *Le premier point est celui de l'absence d'un emplacement de livraison et d'un rétrécissement de la voie. Comment les livreurs de mes fournisseurs vont-ils se garer afin de ne pas gêner la circulation lors de la livraison ? Afin de ne mettre ni les piétons et ni les conducteurs en danger ?* »

Il attire ensuite l'attention sur la possibilité « *de rentrer et de sortir mon camion d'entreprise qui est principalement mon outil de travail. Comment avec la station "ARCHERS" je vais pouvoir rentrer mon véhicule professionnel en toute sécurité et accéder à mon dépôt de stockage ?* » Il précise n'avoir « *prévu aucun budget afin de restructurer [sa] façade pour rentrer le camion de l'entreprise suite à vos travaux de restructuration* ».

Il précise qu'il se tient à la « *disposition* » des destinataires « *afin d'échanger et trouver des solutions dans l'intérêt de votre projet mais aussi de mon entreprise [...]* », dont il s'agit d'assurer « *la continuité du fonctionnement* ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le projet prévoit de maintenir les accès existants dans le futur aménagement. En l'occurrence, les accès actuels du commerce situé au 147-149 Aristide Briand seront bien maintenus.

Aucune entrée n'est supprimée sans accord explicite du propriétaire des locaux. Le dimensionnement des entrées charretières s'appuie sur le fonctionnement existant et peut être, au cas-par-cas adapté, aux futurs besoins en exploitation dans les limites du domaine public routier sous compétence du Département.

Au droit de la station "Archers", le projet T Zen 3 prévoit la création de deux voies de circulation dans chaque sens, de part et d'autre du site propre, d'un trottoir et d'une piste cyclable continue dans chaque sens de circulation. Sur ce court secteur, la présence de la station rend impossible la création d'une bande servante dédiée au stationnement/livraisons des riverains et professionnels.

Des aires de livraisons seront cependant disponibles un peu en amont ou en aval de la station T Zen 3.

Le Département se rapprochera spécifiquement du propriétaire/exploitant des locaux situés au 147-149 Aristide Briand pour s'adapter au mieux des besoins d'accès/livraison de ce commerce.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de l'engagement du Conseil départemental et considère qu'il est de nature à donner satisfaction à la société AGEM.

- Fabienne LICHENTIN, présidente de l'association Ourcq Ensemble, directrice générale de la SAS Câblerie Daumesnil et gérante de la SCI VADUZ, courrier remis à la commission d'enquête le 20 juin 2016

Dans le courrier remis à la commission d'enquête, Mme LICHENTIN souligne « *les insuffisances d'information sur le traitement de la desserte des entreprises et des accès sur l'ex RN3 pendant la phase de travaux* » et « *après la réalisation des travaux* ».

Elle estime que la question de l'accès « *des camions semi-remorques et poids lourds d'une taille importante* » aux entreprises pendant les travaux n'est pas traité dans le dossier d'étude d'impact.

Elle constate que le projet T Zen 3 implique « *un profond bouleversement de la configuration de la voirie sur l'ex RN3* », suite à quoi « **les camions ne pourront pas manœuvrer pour accéder aux locaux** », et que « *aucune analyse de l'impact de cette nouvelle configuration de la voirie sur l'accès et la desserte des entreprises riveraines par des camions ni aucune précision sur la manière avec laquelle ces accès seront préservés* » n'est apportée.

Elle considère que de manière générale, **le dossier d'étude d'impact ne prend pas assez en compte les « activités industrielles et non commerciales »** et ne leur propose pas de « *mesures compensatoires* ».

Elle regrette « *l'insuffisante analyse des effets cumulés du projet et d'autres opérations connus dans l'étude d'impact* ». Elle cite notamment les nombreuses ZAC en projet dans le secteur, ainsi que le débranchement du T4 et le prolongement du T1. Elle relève que l'Autorité environnementale partage son avis.

Elle pointe les impacts particuliers du projet pour la société Câblerie Daumesnil, lequel « **va purement et simplement empêcher la poursuite de l'activité de la société CABLERIE DAUMESNIL** ». Elle renvoie à des études réalisées à sa demande par un architecte et le groupe SOCOTEC, sur l'impact du T Zen 3 sur la desserte et l'accès à la société Câblerie Daumesnil. Ainsi, elle souligne les conclusions de ces études : « *la nouvelle configuration de la voirie [liée au T Zen 3] sera un obstacle aux manœuvres des camions et à l'accessibilité des locaux* », « *l'interface avec l'activité de la CABLERIE sont également identifiés comme susceptibles de dégrader le niveau de sécurité ainsi que le trafic routier et cyclable* ».

Elle propose des « solutions afin de garantir un accès satisfaisant et la poursuite de l'activité de la société CABLERIE DAUMESNIL (...) en tenant compte des critères liés à la faisabilité des manœuvres des camions, à l'interruption de la circulation, aux conflits avec la voie cyclable, à la durée de l'interruption du trafic routier, à la gêne occasionnée par les camions en attente en double file et à la

*gêne occasionnée par le stationnement des véhicules des employés ». La « solution optimale » serait selon elle « l'acquisition et l'utilisation d'une parcelle voisine d'une superficie de 1500 m² (partie de la parcelle cadastrée Section AD n° 56) », qui « fait partie du périmètre de la ZAC ECOCITE CANAL DE L'OURCQ à Bobigny ». **Elle sollicite l'appui du « maître d'ouvrage de la présente opération de T ZEN 3, le maître d'ouvrage de la ZAC, l'EPT EST ENSEMBLE et l'aménageur, la SEM SEQUANO »** pour « acquérir ce terrain ». **Elle propose deux autres solutions « peu satisfaisantes »** qui permettraient toutefois de « rétablir un accès », dont le « déplacement du carrefour ».*

Elle **demande à la commission d'enquête et au maître d'ouvrage de se « [prononcer] sur ces solutions techniques »**. Plus précisément, elle souhaite que la commission d'enquête puisse « constater les insuffisances du dossier d'enquête publique et de l'étude d'impact », « se prononcer sur les observations concernant les conséquences du projet de T ZEN 3 sur l'activité de la société CABLERIE DAUMESNIL et les solutions proposées », « émettre une réserve (...) sur le projet de T ZEN 3 portant sur la modification du projet afin de permettre l'accessibilité de l'entreprise aux camions et de garantir la poursuite de l'activité de la société CABLERIE DAUMESNIL », « émettre une réserve (...) sur le projet de T ZEN 3 en exigeant du maître d'ouvrage qu'il trouve une solution en concertation avec l'entreprise concernées pour assurer la desserte et l'accessibilité des locaux de la société CABLERIE DAUMESNIL, voire un accompagnement pour l'acquisition de la parcelle voisine (solution technique préconisée par SOCOTEC) ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

1) Manque d'informations sur le traitement des dessertes des entreprises pendant et après les travaux dans le dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique est un document à portée 'grand public' qui présente les impacts à l'échelle de l'axe et du territoire desservi, et justifie du caractère d'intérêt général du projet. Il ne peut s'attacher à définir précisément les conditions de desserte de chacune des entreprises ou des riverains présents le long du projet. Cependant, le Département indique clairement dans ce dossier qu'il a pour programme d'assurer l'accessibilité des entreprises présentes sur le tracé du T Zen 3 mais également d'assurer la sécurité des différents usagers sur son domaine public et de fiabiliser le service du T Zen.

De plus, le Département a repéré au cours de ses études préalables et d'avant-projet les cas d'entreprises/commerces présentant des contraintes particulières de desserte. Le Département a également pris l'initiative d'organiser avec l'EPT Est Ensemble et les villes concernées des réunions de présentation du projet aux "entreprises et commerçants" riverains en novembre et décembre 2014 ainsi qu'en juillet 2015.

L'Association Ourcq Ensemble a ainsi pu prendre connaissance du projet T Zen 3. Un dialogue a été engagé dès décembre 2014 sur le sujet des dessertes de ces entreprises. Ce dialogue reste à conclure en fonction des diverses possibilités en cours d'études et en fonction des éléments qui viennent d'être transmis par l'association à la commission d'enquête. Le maître d'ouvrage a donc fait le nécessaire pour informer les entreprises riveraines du projet T Zen 3.

Par ailleurs, le Département précise que les accès des entreprises et des riverains resteront accessibles pendant le chantier (sauf périodes très courtes qui seront concertées avec les intéressés).

Pour la phase chantier, le Département propose plusieurs mesures destinées à gérer au mieux les difficultés inévitables liées aux travaux:

- La mise en place d'une série de réunions d'information/échange avec les riverains en amont du chantier afin de présenter l'ordonnancement futur des travaux,
- La nomination d'un 'réfèrent' avec lequel les riverains pourront prendre contact téléphoniquement pour un traitement rapide d'un éventuel dysfonctionnement particulier,
- La création d'une Commission de Règlement Amiable (CRA) destinée à indemniser les commerçants/entreprises riverains en cours de travaux en cas de préjudices spéciaux et anormaux. Voir à ce sujet la réponse apportée au thème 5.2 « Impact chantier » pour plus de détails.
- La diffusion de dépliants de chantier pour prévenir de chaque changement de phase de chantier susceptible de modifier les conditions de circulation dans le secteur concerné.

Le dossier d'étude d'impacts indique les engagements fondamentaux du maître d'ouvrage pour le maintien des entreprises et commerçants pendant le chantier et au niveau de leur desserte après mise en service du T Zen 3.

Les solutions de dessertes les plus contraintes seront définies lors des études d'avant-projet définitif en amont de l'approbation du dossier par les financeurs.

2) Accessibilité des entreprises après la mise en service du T Zen 3

a) Accessibilité à la câblerie Daumesnil (y compris accès ouest dans les locaux de la 'SCI Vaduz')

Le Département partage en grande partie l'analyse réalisée par l'architecte *Pissot* et le bureau d'étude « Socotec » pour le compte de l'association Ourcq Ensemble concernant l'accessibilité actuelle et future à la câblerie Daumesnil. A ce titre, le Département relève que les conditions actuelles d'accessibilité avec blocage des deux sens de circulation et stockages de poids lourds sur l'ex-RN3 ne seront plus tolérables dans le cadre du projet T Zen 3. Il faut notamment éviter que des manœuvres de poids lourds puissent franchir les emprises du site propre du T Zen 3 et bien évidemment assurer la sécurité des différents usagers.

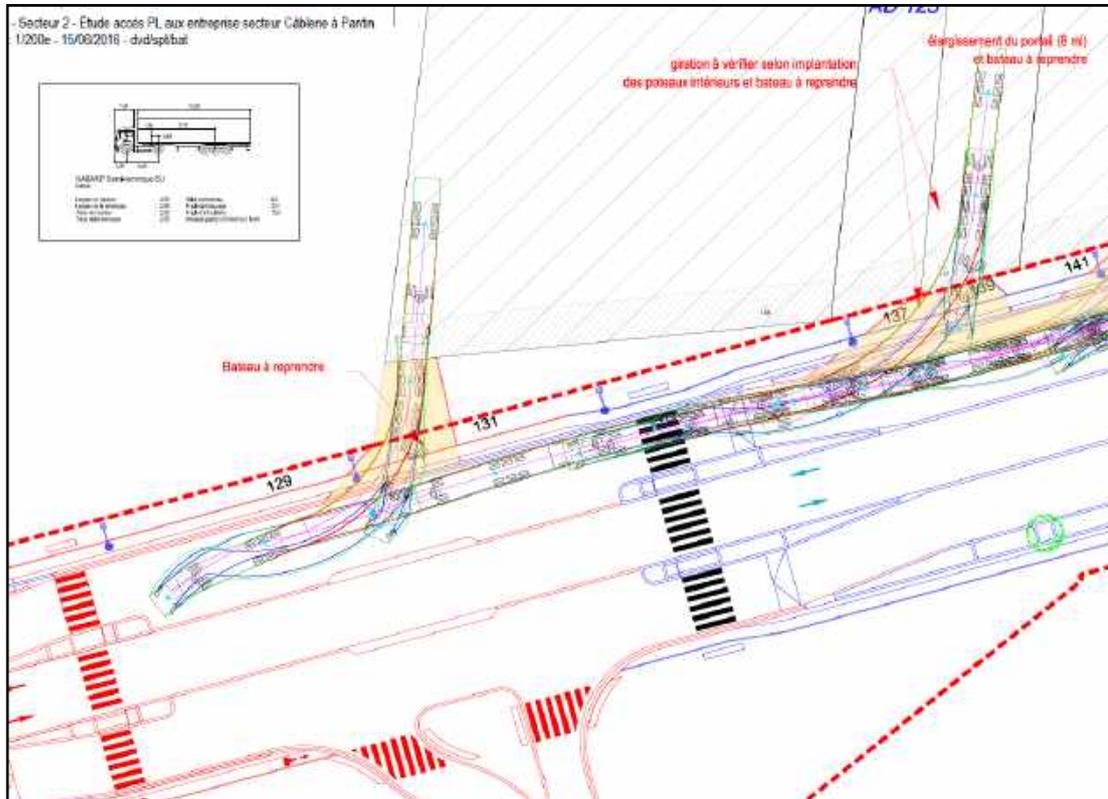
Ainsi, le Département est favorable à la solution, dite famille 3 (ou option 3), consistant à créer une extension de l'entreprise sur la parcelle voisine anciennement 'Caproferm'.

En effet, cette solution organise l'ensemble des manœuvres de livraisons et permet le stockage de plusieurs poids lourds et des véhicules du personnel hors du domaine public de l'ex-RN3. Elle répond à l'ensemble des critères de sécurité routière et de fonctionnalité de l'entreprise. Le Département note que l'entreprise propose de faire l'acquisition du terrain nécessaire et de construire ses installations.

Le Département précise que le terrain concerné se situe dans le périmètre de la ZAC Ecocité et que cette solution nécessite donc l'accord de l'EPT Est Ensemble, maître d'ouvrage de cette ZAC. Pour permettre cette solution, l'EPT Est Ensemble devrait ainsi accepter de modifier le programme et l'équilibre financier de cette ZAC.

Le Département a déjà sollicité l'EPT Est Ensemble sur ce sujet dans le cadre des échanges d'élaboration de l'AVP T Zen 3. A l'issue de la présente enquête publique, un nouveau courrier va être adressé à l'EPT Est Ensemble pour confirmer l'intérêt de cette solution aussi bien pour l'entreprise (dont les collectivités souhaitent le maintien en place) que pour l'exploitation routière et du transport public sur l'ex-RN3.

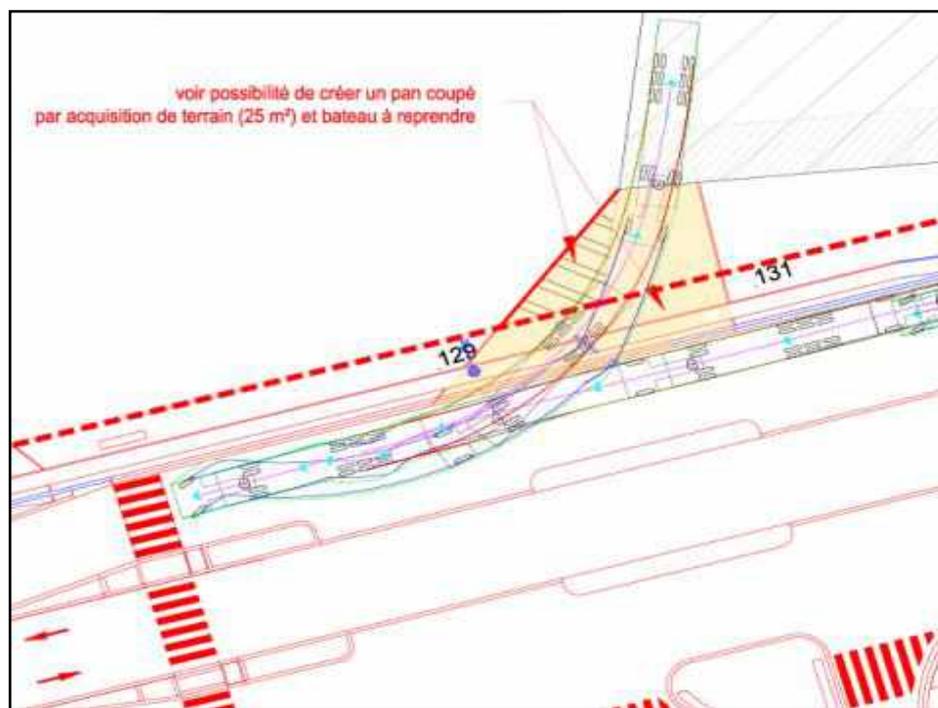
Dans le cas où la solution décrite ci-dessus ne pourrait voir le jour ou ne pourrait être réalisée à l'échéance de la mise en service du T Zen 3, le Département proposera de retenir une solution réalisable au sein du périmètre de l'opération T Zen 3 avec décalage du passage



piéton ouest (assimilable à l'option 1 "déplacement du carrefour" du dossier Pissot-Socotec) :

Les manœuvres d'entrée des poids lourds se font en marche arrière sans empiéter sur le site propre T Zen 3 ni les différents passages piétons. Le bateau d'accès à l'entreprise le plus à l'ouest est agrandi pour permettre les manœuvres de marche arrière. A noter que l'allongement du carrefour va augmenter le temps de rouge complet de la signalisation tricolore au détriment de la fluidité de l'axe, mais cela permet en contrepartie de meilleures conditions de sécurité, vis à vis des manœuvres de livraisons de l'entreprise câblerie Daumesnil. Par ailleurs une zone d'attente poids lourds (pas de déchargement) sera proposée à l'ouest du carrefour (voir détail partie « b) Accessibilité des locaux de la "SCI Paris" » ci-après). L'entreprise aura comme consigne de faire respecter le site propre du T Zen 3.

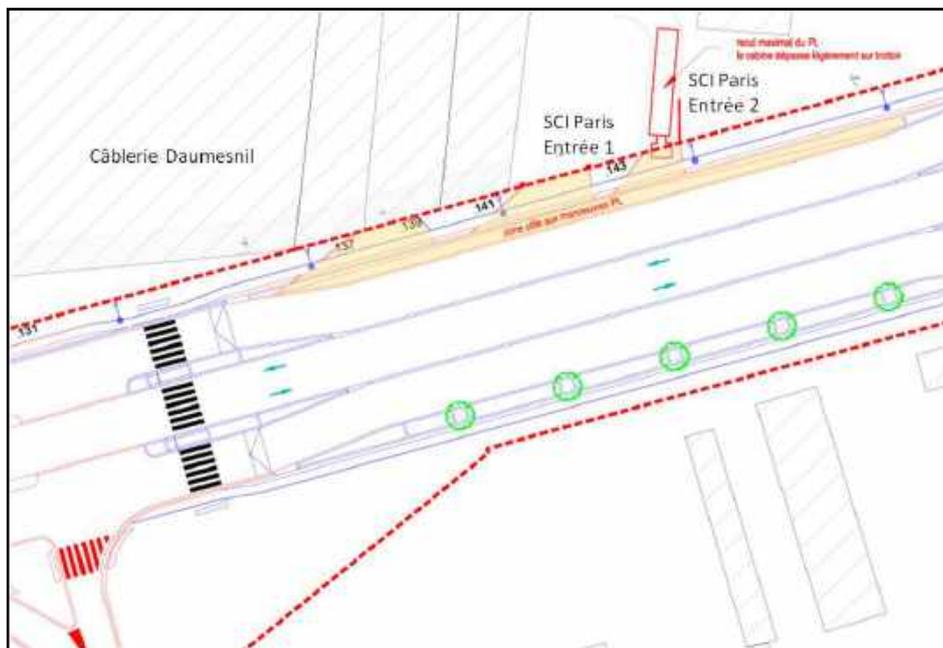
Le Département se propose aussi de solliciter l'EPFIF qui assure le portage du terrain Caprofem pour acquérir une parcelle d'environ 25-30m² à l'angle de l'entreprise câblerie Daumesnil pour créer le cas échéant un bateau agrandi pour la première entrée.



Option bateau agrandi :

b) Accessibilité des locaux de la "SCI Paris"

L'accessibilité aux locaux de la "SCI Paris" sera assurée par l'agrandissement des bateaux et des portails associés :



Nota: Une zone 'réservée' englobant les bateaux d'accès permettra le positionnement des PL des différentes entreprises en attente de livraison.

Les travaux d'adaptation des portails feront l'objet d'une prise en charge financière dans le cadre du projet T Zen 3 par le biais d'une convention entre le Département et le(s) propriétaire(s).

3) Aucune analyse des effets cumulés des projets T Zen 3 et des ZACs

Contrairement à ce qui est exprimé dans le dossier de l'association Ourcq Ensemble, les effets cumulés des projets T Zen 3 et des ZACs ont été pris en compte en l'état de connaissances des différents programmes.

L'analyse des effets cumulés du projet T Zen 3 avec d'autres projets connus fait l'objet d'un chapitre dans le dossier d'impact de la page 591 à 599, comprenant une identification des différents projets pouvant interagir puis une analyse des différents effets (milieu naturel, milieu humain et socio-économique, déplacements-traffic, nuisances sonores et qualité de l'air).

Après l'avis de l'autorité environnementale (CGEDD) du 22 juillet 2015, plusieurs éléments de cette analyse ont été mis à jour ou complétés dans le cadre du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, inclut en pièce I du dossier d'étude d'impacts :

- mis à jour de l'identification des projets et de leurs caractéristiques : réponses aux remarques CGEDD n°8 à 11,
- impacts cumulés sur la circulation générale : réponse à la remarque CGEDD n°30
- impacts cumulés pendant les chantiers : réponses aux remarques CGEDD n°18, 19, 21, 25, 27

Parmi toutes les solutions envisagées pour maintenir la « Câblerie Daumesnil » sur son site actuel à Bobigny dans des conditions acceptables, la commission d'enquête recommande vivement de mettre tout en œuvre pour favoriser la solution, en cours de négociation, consistant à acheter la parcelle de 1500m² jouxtant l'entreprise afin de permettre la manœuvre de véhicules lourds sans gêner la circulation routière.

- Antenne Est Ensemble à Vélo de Mieux se Déplacer à Bicyclette, 37, Bd Bourdon 75004 PARIS / Noisy-le-Sec à Bicyclette, courrier remis à la commission d'enquête en date du 20 juin 2016

Dans le courrier remis à la commission d'enquête, l'association « Mieux se Déplacer à Bicyclette » exprime sa « **satisfaction** » sur le fait que « la totalité de l'itinéraire du T Zen 3 soit équipé dans les deux sens de pistes cyclables ou de bandes cyclables » grâce une prise en compte « dès le départ du projet ».

Elle formule plusieurs questions en lien avec le **risque de « situations accidentogènes »** impliquant les cyclistes effectuant « des trajets locaux, courts, d'un quartier à l'autre », et ceux effectuant « des trajets plus longs, d'une commune à l'autre, voire de Paris aux communes les plus lointaines (et vice-versa) », car « les vitesses de ces deux groupes de cyclistes peuvent être très différentes ».

Ces questions, reproduites ci-dessous, portent sur « l'accès et la sortie des aménagements cyclables du T Zen 3 vers les aménagements le long du canal de l'Ourcq » et vers les différentes infrastructures locales ; les « emplacements [...] pour le stationnement des vélos » ; la présence de « dispositifs [...] ou équipements [...] prévus pour sensibiliser les piétons à la présence de cyclistes » ; la distance prévue entre les places de stationnement pour les voitures et la piste cyclable ; et la sécurité prévue concernant l'interaction entre les utilisateurs des Points d'Apport Volontaire (PAV) et les cyclistes.

Extrait de l'avis exprimé :

« 1- L'accès et la sortie des aménagements cyclables du T Zen 3 vers les aménagements le long du canal de l'Ourcq (itinéraire "roulant" pour les déplacements domicile-travail en semaine, mais aussi utilisé pour les balades familiales en fin de semaine) ont-ils été prévus, éventuellement en concertation avec des aménagements municipaux, territoriaux et départementaux (existants et futurs, d'ici la mise en service du T Zen 3) ?

2- Pour un accès facile, pour des déplacements locaux, vers les zones commerciales et administratives, les équipements municipaux (stades, gymnases...), territoriaux et départementaux (collèges...), des accès/sorties des voies cyclables sécurisés ont-ils été prévus (traversée, à hauteur des stations, ou ailleurs, de l'ex-RN3 et de la voie réservée au T Zen 3...) ?

2.2 Stationnements des vélos

Pour faciliter l'intermodalité, des emplacements (éventuellement extensibles, selon le succès rencontré) pour le stationnement des vélos (si possible couverts), sont-ils prévus à proximité immédiate des stations du T Zen 3 ?

2.3 Sécurisation des voies cyclables à hauteur des stations

4- Les piétons sortant des stations T Zen 3 vont traverser les voies cyclables pour rejoindre les trottoirs : des dispositifs (marquage au sol ?) ou équipements (signalisation verticale ?) sont-ils prévus pour sensibiliser les piétons à la présence de cyclistes ?

2.4 Stationnement de voitures le long des pistes cyclables

5- Des places de stationnement sont prévues pour les voitures à certains endroits, entre la chaussée et la piste cyclable. La distance entre ces places de stationnement et la piste cyclable est-elle suffisante pour que l'ouverture d'une portière (côté droit des voitures) ne mette pas en danger les usagers de la piste cyclable ?

2.5 Zone "Engelhardt" à Noisy-le-Sec, 39-43 rue de Paris

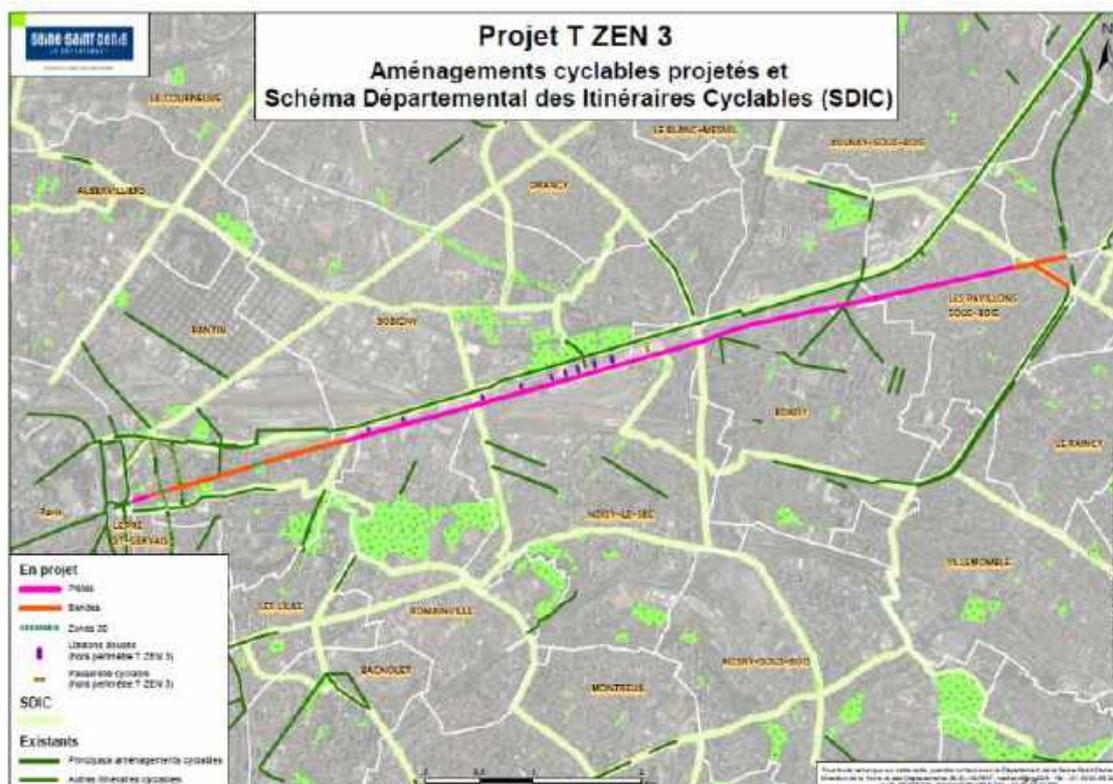
6- Des Points d'Apport Volontaire (PAV) sont prévus à hauteur de la zone "Engelhardt" à Noisy le Sec. Le projet T Zen 3 s'est-il assuré que leur localisation et leur utilisation par les riverains n'ont pas d'influence sur la sécurité des utilisateurs des pistes cyclables et des déposants ? »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les Maîtres d'ouvrage notent la satisfaction de l'association MDB sur la qualité proposée pour les itinéraires cyclables.

Le projet T Zen 3 propose la création de continuité cyclable tout au long de l'axe RN3, de la porte de Pantin à la gare des Pavillons-sous-bois, soit sous forme de bandes cyclables sur le secteur de Pantin, soit sous forme de pistes cyclables intégrées aux trottoirs sur le reste de l'itinéraire.

Les aménagements cyclables ainsi créés sur l'ex-RN3 dans le cadre du projet T Zen 3 s'intègrent dans un schéma plus large et partagé avec les villes qui comprend notamment des liaisons avec le canal à travers des venelles prévues dans les programmes de ZAC.



L'un des objectifs du T Zen 3 est de sécuriser les déplacements, notamment pour les usagers les plus fragiles, les piétons et les cycles. Afin de répondre à cet objectif, les aménagements urbains intègrent des plateaux surélevés à chaque carrefour et à chaque station T Zen 3. Ces aménagements visent à apaiser la circulation tout en offrant aux usagers dits "actifs" des traversées de chaussée et de plateforme sécurisées. En ce qui concerne les cycles, les traversées sont assurées à chaque carrefour par un bouclage uni ou bidirectionnel protégé par les feux de circulation au même titre que les piétons, et également sur le secteur pantinois, par le moyen de sas directionnels permettant aux cycles de partir en tête de la circulation pour assurer en sécurité les redirections rendues nécessaires sur leur trajet.

Afin de répondre à ces nouveaux usages, le projet intègrera à hauteur de chaque station des arceaux vélos pour garantir aux usagers la plus grande facilité de déplacement et l'optimisation des reports modaux vers les transports en communs. Par ailleurs, le Département et le STIF, ont proposé à leurs partenaires locaux (villes et EPT-Est Ensemble) la création de consignes « Véligo » au niveau des stations les plus 'importantes' en termes de fréquentation. Ce point devra faire l'objet d'une validation lors des études détaillées, sachant que la gestion de ces équipements reste à attribuer.

Les piétons devront franchir les pistes cyclables lors de leurs traversées soit pour accéder aux quais des stations soit au niveau des carrefours. Les feux tricolores protégeant les passages piétons seront implantés entre la piste cyclable et le trottoir, c'est à dire que le feu rouge pendant les traversées piétonnes concernera également les cyclistes. Un dispositif de triangle vélo, type « ville de Paris » ou un « feu clignotant vélo », indiquant aux cyclistes quand ils ont le droit de tourner à droite ou d'aller tout droit au feu rouge à une intersection, tout en laissant la priorité aux piétons pourra être proposé à la préfecture.

Le traitement de surface des aménagements des pistes cyclables permettra de distinguer les espaces dédiés aux piétons de ceux dédiés aux cycles.

La charte d'aménagement du T Zen 3 prévoit, lorsque le stationnement des véhicules est possible entre chaussée et piste cyclable, une bande servante de 50 centimètres de large hors bordures (75 cm au total) pour permettre l'ouverture des portières sans survoler la piste cyclable et mettre en danger ses usagers.

Enfin, le service de collecte des déchets sur le secteur Engelhard de la ZAC du Quartier Durable de la Plaine de L'Ourcq (QDPO) à Noisy-le-sec, se fera probablement par le moyen de PAVes (Points d'Apport Volontaires Enterrés). Les PAVes seront implantés aux emplacements destinés normalement au stationnement. La collecte se fera depuis la chaussée le long du PAVE. Le cheminement cycliste n'est donc pas perturbé.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte

- Conseil de la Société BRICORAMA FRANCE, courrier remis à la commission d'enquête en date du 16 juin 2016

Dans le courrier remis à la commission d'enquête, le conseil de la Société BRICORAMA France souligne que celle-ci « *exploite **plusieurs magasins dont les conditions d'exploitation seront fortement impactées par le projet TZEN :***

- Magasin à enseigne BRICORAMA situé 59/61 avenue Jean Lolive 93500 PANTIN

- Magasin à enseigne BATKOR situé 39/43 rue de Paris 93000 BOBIGNY

- Magasin à enseigne BRICORAMA situé 175 Avenue du Général Galliéni 93140 BONDY ».

Le courrier formule **plusieurs observations et demandes** au maître d'ouvrage concernant « *les conséquences du projet sur chacun de ces magasins* ». Il souligne également, à plusieurs égards, « *le caractère insuffisant de l'étude d'impact quant aux conséquences du projet sur les commerces existants* », et demande « *la communication des coordonnées et du rôle précis ainsi que des modalités d'intervention* » du « *bureau d'études spécialisé dans l'expertise commerciale* » qui doit être missionné par le Conseil départemental, eu égard au « *fait que les travaux de réalisation du projet auront un impact très important sur les chiffres d'affaires de chacun des magasins* ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les études commerciales menées en 2012 et 2013 par un bureau d'étude spécialisé ont permis de poser le diagnostic du tissu commercial, et dimensionner le projet au regard des besoins en stationnements et livraisons sur l'ensemble de l'axe, notamment sur les secteurs où s'est développé un commerce de proximité tels qu'à Pantin ou aux Pavillons-sous-bois. Ces études ont été complétées d'enquêtes origines/destinations des usagers afin de mieux connaître les usages des clients de l'ex-RN3 et d'adapter le cas échéant les besoins identifiés en stationnement/livraisons.

Par ailleurs, les aménagements paysagers, notamment les arbres d'alignement, sont toujours mis en cohérence avec les solutions d'insertion urbaine et ne grèvent en rien l'exploitation commerciale de l'ex-RN3 quel que soit le secteur considéré.

Les enseignes évoquées dans ce courrier du Conseil Bricorama France sont situées dans des secteurs à l'urbanité très différente les uns des autres.

L'enseigne Bricorama située avenue Jean Lolive à Pantin, est placée au cœur de la ville, en façade de l'ex-RN3. Les livraisons se font aujourd'hui par un stationnement sur chaussée (absence d'aire de livraison). Le projet T Zen 3 a prévu d'assurer la desserte des commerces par la création de zones de livraison longitudinales. Dans le cas du Bricorama une place de livraison se situera à environ 60 mètres en aval sur le même trottoir.

L'enseigne Batkor, située rue de Paris à Bobigny, se trouve dans un secteur où l'urbanité actuelle et future est très différente de celle de Pantin. Les aménagements urbains assurent les besoins en desserte locale par le moyen de deux voies de circulation dans chaque sens. L'accessibilité clients sera maintenue dans des conditions identiques à la situation actuelle (un accès manquant dans les plans va être réintégré). Les possibilités de livraisons sur l'espace privé de 6ml de large de Batkor attendant au trottoir seront également maintenues avec une 'entrée' par le bateau le plus à l'est et une sortie par le bateau 'principal' comme la situation actuelle (un séparateur sera proposé pour distinguer la partie trottoir et la partie 'livraisons'). La présence de la station "Commune de Paris" ne

représente aucun obstacle à ce fonctionnement. Les équipes du Département se sont déjà rapprochées de l'exploitant du site afin de détailler ces conditions d'accès.

L'enseigne Bricorama située avenue Gallieni à Bondy sera également desservie par un boulevard comptant deux voies dans chaque sens. Cette enseigne compte un parking privatif et des accès intérieurs aux aires de stockage/livraisons. Cette configuration lui permet de maintenir son exploitation durant la phase travaux et à terme. L'accès existant sera maintenu dans le projet.

Le Département a conscience que les travaux du T Zen 3 peuvent avoir un impact sur l'activité commerciale. La maîtrise d'ouvrage proposera un dispositif d'accompagnement des entreprises et commerçants impactés par les travaux du T Zen 3 (Cf. thème 5.2 « Impact chantier »).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

- Emmanuel LE ROCH, directeur immobilier de Darty France, courrier remis à la commission d'enquête en date du 17 juin 2016

Dans le courrier remis à la commission d'enquête et au maire des Pavillons-sous-Bois, M. le directeur d'immobilier de Darty France formule des observations sur deux plans.

Tout d'abord, concernant la **conception du projet**, il souhaite obtenir confirmation sur « *l'existence des 7 accès sur voirie (bateaux) actuellement existants pour les différentes parcelles* » ; demande « *à ce que l'accès 6 (plan joint) soit dimensionné et réalisé de telle sorte qu'une entrée/sortie au magasin Darty puisse être mise en place à tout moment à cet endroit* » ; demande confirmation que les interventions sur les réseaux « *n'auront aucun impact (techniques et financiers) sur nos installations existantes et le raccordement de celles-ci* » ; demande confirmation sur la taille des arbres qu'il est envisagé de planter, sur le respect de leur emplacement à l'égard de l'obligation de permettre l'entrée ou la sortie de poids lourds par chaque accès ; et souhaite être « *assuré que les travaux pourront être réalisés en respectant les clôtures du site sans détérioration* ». En particulier, Darty France fait part de sa « *vive inquiétude sur le réalisme de ramener l'ensemble des flux sur un seul niveau après la démolition de l'autopont* », identifié comme « *le risque le plus préoccupant du projet* ». Enfin, la société requiert des précisions sur « *les solutions retenues* » concernant « *la suppression des parkings sous l'autopont* ».

Concernant la **phase de travaux**, Darty France exprime sa « *très vive inquiétude* », estimant que, « *si elle est mal conduite, [elle] peut atteindre très fortement les commerces existants et mettre en danger leur pérennité* », mais aussi mettre à mal « *les accès pour nos salariés* ». En conséquence, elle juge « *vital que tout soit étudié pour raccourcir la durée des travaux (travaux de nuit, dimanche, notamment) et mettre en place un phasage visant à réduire, en permanence, l'impact sur les flux voitures* » ; demande « *à ce que des mesures précises, détaillées, programmées nous soient présentées bien avant le début des travaux* » ; et « *à être associés en amont sur le planning et ses conséquences en matière de communication clients et personnels* ». Au sujet des pertes d'exploitation, elle demande « *à rencontrer, dès que possible, la commission d'indemnisation qui sera mise en place* », et souhaite « *échanger sur les enjeux liés à la présence de notre siège social (environ*

600 personnes) sur le site et des risques associés à pérennité de celui-ci sur place, en cas de trop importante difficulté d'accès pour nos équipes, nos fournisseurs ou sociétés partenaires ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le Département a pour programme la conservation de tous les accès existants dans le futur aménagement. Aucune entrée n'est supprimée sans demande ou accord explicite du propriétaire. Le dimensionnement des entrées charretières s'appuie sur le fonctionnement existant et peut être, au cas-par-cas adapté, aux futurs besoins en exploitation dans les limites du domaine public routier sous compétence du Département. Cela pourra être le cas de l'entrée charretière numéro 6 évoquée dans ce courrier.

En ce qui concerne les interventions concessionnaires, les études et travaux se font sous maîtrise d'ouvrage de chaque concessionnaire, à leurs frais et sous leur responsabilité propre. Le Département assurera une coordination de leurs travaux dans le temps et l'espace afin d'optimiser le déroulement des interventions et minimiser les impacts sur la vie locale. Le Département pourra relayer les craintes des riverains auprès de chaque concessionnaire et demander la plus grande vigilance durant leurs travaux.

Par ailleurs, les entreprises mandatées par le Département pour réaliser les travaux procéderont systématiquement à un constat sous contrôle d'huissier, de l'état général des clôtures et bâtis en limite du domaine public pour prévenir tout contentieux relatif à d'éventuelles dégradations durant les travaux. Si d'éventuelles dégradations étaient constatées, elles pourront être reprises par l'entreprise ayant créé les dommages.

Les aménagements paysagers portés par le projet T Zen 3 sont très différents de ceux rencontrés aujourd'hui sur l'ex-RN3. Les arbres d'alignement projetés sont des essences à moyen développement qui n'auront pas l'effet de masque que certains arbres historiques existant peuvent jouer sur d'autres secteurs.

La suppression de l'autopont 'Pollissard' s'accompagne de la reconfiguration de la bretelle d'accès à A3 vers Paris (qui est raccourcie au niveau de la rue Jules Guesde) et du comblement du souterrain débouchant actuellement sur cette bretelle dans le sens est-ouest.

Cette reconfiguration d'ouvrages autoroutiers fait l'objet d'un dossier d'instruction par l'Etat pour vérifier l'ensemble des conditions de fonctionnement.

Cette reconfiguration a été conçue pour ne pas dégrader les conditions de circulation dans ce secteur. En effet, les échanges Ex-RN3/A3 resteront dans la pratique les mêmes qu'aujourd'hui. De plus, l'ex-RN3 restera dimensionnée (3 voies de circulation) en conséquence au niveau de la bretelle de sortie de A3 vers RN3-est.

Les parkings situés sous l'autopont « Pollissard » sont restitués sous forme de places de stationnement de chaque côté de l'axe.

Le Département étudiera avec soin l'ensemble des éléments d'ordonnancement, de phasage et de planning qui permettront au chantier de se dérouler dans les meilleures conditions possibles. Ces éléments pourront être partagés avec les professionnels de chaque secteur lors des études de détails de la phase PRO courant 2017. Le maître d'ouvrage des travaux veillera, à chaque fois que cela sera possible, à optimiser l'exploitation sous chantier pour que la gêne occasionnée soit la plus courte possible.

Le maître d'ouvrage s'est également engagé à maintenir en permanence le lien avec les professionnels riverains du projet. Pour cela un agent de proximité, sera missionné par le

Département durant les travaux afin de répondre aux questions et relayer toute réclamation éventuelle (Cf. 6.3 « Information chantier »).

Enfin, le Département prévoit la mise en place d'une commission de règlement amiable (CRA) chargée d'examiner les préjudices commerciaux anormaux subis par les commerces éligibles pouvant résulter des travaux de réalisation du T Zen 3. La CRA sera mise en place au démarrage des travaux du T Zen 3 et des réunions d'information et un dépliant expliquant son fonctionnement seront disponibles dès sa mise en place.

Les équipes du Département se sont déjà rapprochées de DARTY afin de détailler ses conditions d'accès. Ces échanges se poursuivront lors des phases d'études ultérieures.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

- Bruno FAOUR, président de Pavillons Ourcq Environnement, courrier remis à la commission d'enquête le 20 juin 2016

Dans le courrier remis à la commission d'enquête, M. FAOUR considère que **le projet « est attendu de longue date par les habitants des Pavillons-sous-Bois parce qu'il permet en particulier d'atteindre les stations du métro parisien »**, mais également au regard de « *la situation actuelle des transports en commun sur l'ex RN3* », où les bus sont « *surchargés* » et connaissent « *des temps de parcours aléatoires* ».

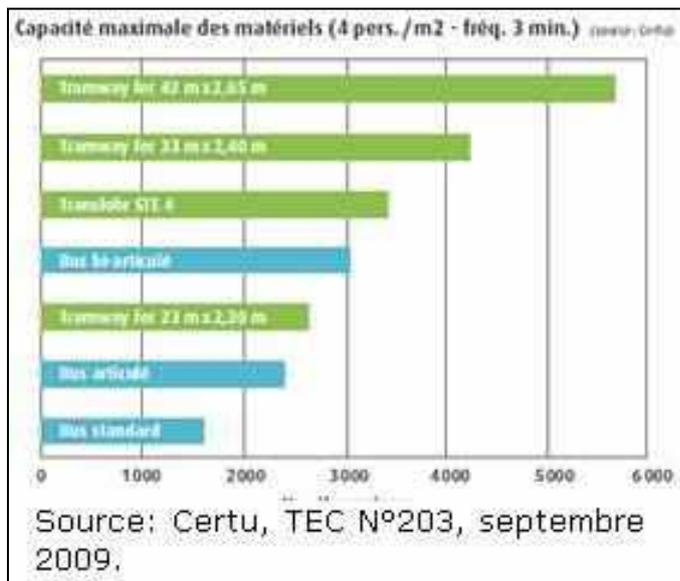
Après avoir évoqué le coût prévisionnel du projet, **M. FAOUR considère qu'il « aurait mérité le déploiement d'un tramway au lieu de bus articulés qui ont une faible capacité de transport et sont d'autre part polluants »**. Evoquant le projet de nouvelle branche du T4 qui prévoit d'absorber moins de voyages par jour (37 000 contre 42 000 pour le T Zen 3), il s'inquiète d'un possible « *2 poids 2 mesures en fonction des financeurs alors que l'autorité organisatrice des transports est la même, en l'occurrence le STIF Syndicat des transports d'Ile de France* ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage note le soutien de l'association POE pour un transport public structurant et fiable sur l'ex-RN3.

Le choix de réaliser un T Zen plutôt qu'un tramway sur l'ex-RN3 tient à plusieurs raisons :

- Le mode T Zen permet, pour un investissement sensiblement moins élevé qu'un tramway, de créer une ligne structurante de transport public avec une capacité de transport importante (42 000 voy/j ; 1 300voy/heure de pointe) ainsi qu'un niveau de service (accessibilité pour tous, information, régularité, fréquence, horaires) et des performances (temps de parcours) semblables à ceux d'un tramway avec un coût d'exploitation inférieur.



Finalement, le mode T Zen avec matériel de 24ml Hybride 'comble' un besoin de transport situé entre les bus 'classiques' et les tramways.

Le T Zen 3 correspond à la ligne bleue "Bus bi-articulé" (la fréquence du tzen3 sera de 6 minutes et non de 3 minutes: les capacités maximum à l'heure seront de moitié, soit 1500voy/heure de pointe).

- Le choix d'un bus à haut niveau de service permet également d'intégrer les besoins de remisage et d'entretien du matériel roulant dans le dépôt bus RATP des Pavillons-sous-bois; source d'une forte économie sur l'investissement global et sur l'impact foncier par rapport à la création d'un centre dédié à une ligne de tramway,

- La liaison vers Paris et le T3b à la Porte de Pantin et le passage sous le périphérique n'auraient pas été possible avec un tramway, sauf peut-être à restructurer entièrement cette Porte avec des conséquences difficiles à anticiper sur le fonctionnement du T3b, sans parler du surcoût associé.

- Le mode T Zen (bus), notamment les nouveaux modèles hybrides, reste moins bruyant à l'usage que le mode tramway sur rail.

Concernant le tramway T4, si le trafic journalier s'établit à 37 000 voyageurs/jour pour la nouvelle mission entre Bondy et Montfermeil (65 000 voyageurs par jour pour l'ensemble du T4), la charge dimensionnante est de l'ordre de 2000 usagers à l'heure de pointe du matin, ce qui est supérieur à la charge dimensionnante du T Zen 3. C'est cet indicateur qui est dimensionnant sur le choix du mode car il permet de s'assurer que sur tout le tracé le nombre de voyageurs transportés est compatible avec la capacité du système de transport (Cf. thème 2.2 « Opportunité du mode »).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

- Michel PAULIN, Amicale du quartier de la Fourche (Les Pavillons-sous-Bois), courrier remis à la commission d'enquête

Dans le courrier remis à la commission d'enquête, Michel PAULIN, de l'Amicale du quartier de la Fourche, fait part de trois observations :

- Concernant le **carrefour de la Fourche**, il se montre préoccupé par la **disparition d'une voie de stockage dans chaque sens de circulation** et craint « *que les voitures, qui veulent changer de direction, s'accumulent sur la deuxième voie de circulation en bloquant les automobilistes qui veulent aller tout droit* » : il préconise ainsi, pour établir ces deux voies supplémentaires dans le projet, d'élargir le carrefour en suggérant une solution opérationnelle.
- Evoquant « *la diminution considérable des **places de stationnement avenue Victor Hugo*** », il juge « *souhaitable que le stationnement reste en continu sur cette avenue* » pour assurer « *l'avenir de cette artère commerçante* », et propose une solution opérationnelle en ce sens.
- Evoquant « *le problème du **stationnement sur l'avenue A. Briand aux Pavillons-sous-Bois*** », il estime préférable que « *le stationnement des voitures [soit] en continu le long de cet axe, or votre projet prévoit le stationnement entre deux arbres* » ; il propose une solution opérationnelle en ce sens.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant le fonctionnement de l'axe et le carrefour de la fourche :

Le fonctionnement de l'avenue Aristide Briand ne sera plus le même à horizon T Zen 3. En effet, la circulation sera gérée dans sa globalité, et non plus localement, bénéficiant d'un effet de lissage à chaque carrefour dont le fonctionnement restera compatible avec les besoins des usagers. Cela vaut naturellement pour le carrefour de "La Fourche". Ainsi, tous les échanges locaux (avec les avenues Jean Jaurès (RD117), avenue du Général Leclerc, mais aussi allée Casanova) seront gérés par un système dynamique de feux tricolore au pilotage centralisé qui évitera les blocages, tout en permettant au T Zen 3 d'assurer son exploitation. Si certaines voies de stockage peuvent disparaître au profit d'autres espaces publics, les demi-tours seront pour autant mieux gérés notamment en raison des espaces de stockage créés au sein du carrefour par la plateforme du T Zen 3.

Concernant la réduction des places de stationnement sur l'avenue Victor Hugo et sur l'avenue Aristide Briand :

Le projet T Zen 3 modifie également les conditions de stationnement futur. Ces aménagements ont fait l'objet de réflexions importantes de la part du maître d'ouvrage et de ses partenaires, en s'appuyant notamment sur des études de circulation détaillées. Ces éléments ont défini les besoins des riverains au regard de leurs usages locaux. Ainsi, le projet intègre dès sa conception, de nouveaux espaces verts (arbres d'alignement) et des mobiliers urbains (éclairage public) qui permettent d'optimiser le stationnement sur tout l'axe RN3. Cela vaut bien entendu sur la voie communale Victor Hugo. Cette avenue très commerçante, malgré un déficit d'environ 13 places (lié à la création de la station T Zen 3, et de stationnements réglementés (livraison, PMR et convoyeurs) inexistant aujourd'hui), verra son attractivité conservée par la mise en place d'une gestion du stationnement plus rationnelle.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte

- **David Bismuth, responsable du site web www.ornithomedia.com, courriers envoyés à la commission d'enquête les 4 et 6 mai 2016 (hors délais)**

David BISMUTH relève que dans le cadre du projet, « **il est prévu d'abattre de nombreux platanes âgés de plus de cinquante ans, et ceci en pleine période de reproduction des oiseaux** ».

Il se dit « *scandalisé par cette décision* », car « *de beaux platanes mûres vont être remplacés par d'autres arbres (...) qui mettront plus de cinquante ans à atteindre la même taille et avoir le même intérêt écologique* », et demande « *quelles espèces* » sont prévues pour les remplacer.

Il relève également la « *fonction d'ornement* » des platanes, le fait **qu'ils « offrent de l'ombre aux automobilistes, jouent un rôle dans la conservation de l'humidité locale et offrent des sites de nidification et d'alimentation pour plusieurs espèces d'oiseaux »**.

Il a recensé la présence de « plusieurs espèces » : « *Etourneau sansonnet, Mésange charbonnière, Grimpereau des jardins, Corneille noire, Pie bavarde...* ».

Il rappelle que « *la directive européenne « Oiseaux » du 30 novembre 2009 impose une protection stricte de tous les oiseaux sauvages pendant leur période de reproduction* », et que « *le code de l'environnement français précise (article L.424-10) qu'il est interdit de détruire, d'enlever ou d'endommager intentionnellement les nids et les œufs, des actes qui deviennent même délictuels quand ils concernent des espèces protégées* ».

Il demande si le maître d'ouvrage dispose des « autorisations administratives nécessaires avant de procéder à ces opérations d'abattage », à savoir « *l'autorisation administrative de coupe de bois ou d'abattage d'arbres* » et « *l'autorisation de destruction d'espèces protégées* ». Il souhaite également savoir si « *une étude d'impact, comprenant un inventaire ornithologique précis a été réalisée préalablement à ces abattages* ».

Enfin, il demande à être destinataire de « *tous ces documents* ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La végétation le long du linéaire du T Zen 3 est discontinue. Elle se traduit par la présence de plusieurs alignements d'arbres (platanes) dont l'état de santé est généralement moyen à mauvais d'après les diagnostics phytosanitaires qui ont été menés en 2007 et 2012.

A l'exception de certains individus, la grande majorité des arbres impactés par le projet, et nécessitant par la même leur abattage, ne présente pas un fort enjeu écologique. Cela se traduit notamment par l'absence d'arbres remarquables.

L'impact prévisible du projet sur la végétation existante (arbres d'alignements) a été pris en compte très en amont, afin de le limiter. La réflexion a d'abord porté sur la conservation des arbres en place.

Plusieurs inconvénients ont alors été dégagés :

- Environ 50 % des arbres existants sont incompatibles avec la géométrie du projet ;
- L'impossibilité de garantir le taux de survivance des platanes qui pourraient être conservés, suite aux travaux (risque de dégradation des racines) ;
- L'apparition de zones non éclairées, notamment sur les trottoirs, suite au rapprochement des arbres taillés en rideau ;
- L'absence d'une distance de sécurité vis-à-vis des futures pistes cyclables.

Au regard de cette analyse, la maîtrise d'ouvrage a retenu le recours au renouvellement généralisé des alignements d'arbres. Cela permettra de limiter les hétérogénéités visuelles suite à l'alternance de petits sujets et d'arbres plus vieux, d'aligner les implantations avec le nouvel aménagement, d'éloigner les arbres des façades (visibilité des commerces) et également de favoriser l'insertion de places de stationnement. L'organisation des travaux sera ainsi facilitée, donc plus rapide avec une garantie de résultat. L'entretien annuel (taille) sera également optimisé. Enfin, le bilan des arbres existants supprimés /arbres plantés est largement positif (+200 individus).

Ce point spécifique est davantage détaillé au thème 1.2 « Traitement paysager ».

Les arbres d'alignement de l'ex-RN3, contrairement à ceux du canal de l'Ourcq, ne font l'objet d'aucune protection réglementaire ni d'aucun classement. De ce fait, aucune autorisation d'abattage ne sera nécessaire. La maîtrise d'ouvrage privilégiera des interventions hors période sensible vis-à-vis de la faune.

Concernant la réalisation d'un inventaire ornithologique :

Compte tenu du principe de proportionnalité des études d'impact avec les enjeux pressentis (art R.122-5 du code de l'environnement), il est considéré que par rapport au contexte du site d'étude et à l'aménagement projeté, seule une analyse par des recherches bibliographiques était nécessaire pour cerner les enjeux de l'état initial sur ce secteur. Lorsque nécessaire, comme au niveau des espaces verts le long de l'allée Sainte-Anne à Aulnay-sous-Bois, un inventaire faune/flore a été réalisé.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que l'autorité environnementale n'a émis aucune réserve sur cette analyse.

Avis de la commission d'enquête

Les deux courriers ont été reçus en dehors des délais de l'enquête publique. Ils ne peuvent donc être pris en considération.

II. LES DIFFERENTES THEMATIQUES DEVELOPPEES PAR LE PUBLIC

Les citations extraites des registres ou envoyées par courrier à l'adresse de la commission d'enquête sont reprises telles qu'elles ont été écrites.

THEMATIQUE 1 : CARACTERISTIQUES DU PROJET

1.1 Aménagement de la voirie

Avis exprimés dans les registres :

« Propriétaire et membre du conseil syndical de l'immeuble sis 63 avenue Jean Lolive 93500 Pantin, notre immeuble ne dispose pas d'une entrée charretière mais d'un trottoir. Toutefois le projet du tracé du T ZEN 3 actuel fait état d'une entrée charretière devant notre immeuble alors même que l'immeuble dispose d'un porche et d'une petite cour intérieure dans laquelle n'entre aucune voiture. Notre copropriété ne souhaite pas disposer d'une entrée charretière mais d'un large trottoir. En effet, aucune voiture n'a vocation à entrer dans le porche. En outre, notre porte d'entrée se situe près d'un restaurant kebab et une entrée charretière permettrait un stationnement gênant et intempestif qui nuirait à la tranquillité de la copropriété. »

« Page 552 Séquence 2.8 : Par contre rien n'est précisé en ce qui concerne les aménagements particuliers au niveau des voies Jean Renois, Villa Georges Blancheteau et avenue Burger. Dans cette étude d'impact, le plan (page 552) n'est pas clair à proximité des voies transverses, comment vont être traités les trottoirs, les accès à la Villa Georges Blancheteau, voie en impasse, accessible que par la RN3. Je tiens à vous préciser que l'avenue Burger est également en impasse, l'entrée se fait par l'avenue Galliéni, il n'y a pas de débouché sur la RN3. La création d'un carrefour pour l'accès au futur parking silo et d'un tourne à gauche à ce niveau mériterait plus d'explications. Page 480 de l'étude d'impact, dans le tableau "bilan des stationnements" 10 places de stationnement sont supprimées entre le 7 rue Jean Renois et l'avenue Burger où sont situées ces 10 places sachant que dans le projet de la ZAC il est projeté des Points d'Apports Volontaires pour les déchets des deux côtés de la RN3, sont-elles comptabilisées en fonction de ces éléments ou les PAV réduiront-ils encore le nombre de places ? »

« 1) Serait-ce possible de prévoir la réfection de chaque intersection de l'avenue ? 2) stationnement résidentiel et payant sur toutes les rues adjacentes de l'avenue. »

« P134 § 1.6 : il est fait mention de nouvelles traversées piétonnes "sécurisées", comment ? Aucune explication. »

« De plus, j'ai visionné le film en 3D, et je n'ai pas eu la possibilité de me rendre compte précisément, ce que rendra le tracé du T Zen et les modifications occasionnées sur le quartier de la Fourche aux Pavillons sous Bois. J'aurais également aimé connaître l'emplacement précis des deux stations, car il ne nous est pas possible sur les plans de s'en rendre compte. Seront-ils en face de notre habitation ? Bien d'autres points me viennent : une modification du carrefour du quartier de la Fourche à l'entrée de la ville est-elle à l'ordre du jour ? »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Accessibilité des riverains :

En ce qui concerne l'accessibilité des riverains, le Département a pour programme la conservation de tous les accès existants dans le futur aménagement. Aucune entrée n'est supprimée sans demande ou accord explicite du propriétaire. De plus, le dimensionnement des entrées charretières s'appuie sur le fonctionnement existant et peut être, au cas-par-cas adapté, aux futurs besoins dans les limites du domaine public routier sous compétence du Département.

Le fonctionnement des voies privées ou en impasse sera restitué à l'identique. Par exemple, sur le secteur d'aménagement de la ZAC du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq, l'avenue Burger sera maintenue en impasse et conservera son caractère privé, suite à la demande récente de la ville de Noisy-le-Sec. En effet, les aménagements du T Zen 3 intégreront sur l'ex-RN3 un trottoir et une piste cyclable continus au droit de l'avenue Burger qui interdira tous mouvements depuis et vers la rue de Paris.

De la même manière, le fonctionnement de la rue Blancheteau demeurera tel qu'à l'existant. Le projet T Zen 3 ne modifie ni son fonctionnement, ni son insertion sur l'ex-RN3. L'éventuel redimensionnement de la voie au sein des ilots Sablière ne fait pas partie du périmètre du projet du Département. L'aménageur SEQUANO de la ZAC QDPO ne modifie ni le fonctionnement, ni la géométrie de cette voie dans le cadre de son programme.

Traitement des espaces publics :

Le projet prévoit une requalification complète de façade à façade de l'ex-RN3, y compris des intersections. Le traitement de surface des aménagements permettra de distinguer chaque espace dédiés aux usages projetés : la plateforme au T Zen 3 aura une couleur probablement plus claire que la voirie et bénéficiera d'une structure béton à chaque station, les voiries dédiés à la circulation générale aura également avec un enrobé particulier, les espaces dédiés aux piétons sont également distincts de ceux dédiés aux cycles. Les pistes recevront un enrobé d'une couleur distincte de celle des trottoirs qui recevront un traitement en asphalte noir. Certains secteurs remarquables du tracés bénéficieront d'un traitement particulier au regard de leur valeur patrimoniale. C'est notamment le cas de l'église "Saint Germain l'Auxerrois", dont la réfection est portée par la ville Pantin et le Département en ce qui concerne les espaces publics du parvis, ou encore la "place des Pavillons de Garde" aux Pavillons-sous-bois pour laquelle la ville porte un projet de création d'une place qui modifiera la géométrie du carrefour de "La Fourche". Ces travaux d'aménagement pourront être concomitants à ceux du T Zen 3.

Si les voies adjacentes ne sont pas modifiées, le projet d'aménagement prévoit néanmoins d'assurer la continuité et la cohérence des aménagements et reprend dans son périmètre les réfections de ces voies jusqu'au raccordement des fils d'eau.

L'un des principaux objectifs du projet T Zen 3 est de sécuriser cet axe très routier au bénéfice des usages dits "actifs" c'est-à-dire les piétons et les cycles. Les nouveaux aménagements urbains intègrent des traversées piétonnes larges et sécurisées notamment en proposant des carrefours en élévation (plateaux surélevés) favorisant le ralentissement des usagers motorisés, une voirie globalement plus étroite, une signalétique renforcée et adaptée à ces nouveaux usages. La circulation sur l'ensemble de l'axe sera apaisée par la création de véritables boulevards urbains incitant à une diminution de la vitesse moyenne circulée et réduisant ainsi le nombre d'accidents corporels.

Stationnement :

Le projet T Zen 3 modifie également les conditions de stationnement futur. Ces aménagements ont fait l'objet de réflexions importantes de la part du maître d'ouvrage et de ses partenaires, en s'appuyant notamment sur des études de circulation détaillées. Ces éléments ont défini les besoins des riverains au regard de leurs usages locaux. Ainsi, le projet intègre dès sa conception, de nouveaux espaces verts (arbres d'alignement) et des mobiliers urbains (éclairage public) égrenés selon un pas

qui permet d'optimiser le stationnement sur tout l'axe RN3. Dans certains cas particuliers, notamment entre les rues Renoir et Burger, le stationnement peut être très localement réduit du fait notamment de la création d'un nouveau carrefour pour l'accès à la ZAC en face de l'avenue Burger. Toutefois, le bilan est globalement favorable d'une vingtaine de places à proximité immédiate sur la section comprise entre l'entrée actuelle SNCF et la rue Burger. Par ailleurs, le stationnement sur les voiries adjacentes (Blancheteau et Burger) ne sera pas impacté. Enfin, de nombreuses places seront créées dans le cadre du futur îlot 'Sablière' du projet de ZAC du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq.

Le Département, s'il conçoit l'offre de stationnement en tant que maître d'ouvrage, n'est pas compétent pour définir la façon dont il sera réglementé. Cette prérogative appartient au maire de chaque commune qui l'exerce dans le cadre de son pouvoir de police.

La mise en place de PAVes (Points d'Apport Volontaires Enterrés) est actuellement en cours de concertation avec les villes et l'EPT Est Ensemble, et reste à intégrer dans le projet T Zen 3. A ce stade, des implantations sont prévues le long de la ZAC Ecocité et Quartier durable de la Plaine de l'Ourcq. Les PAVes supprimeront localement du stationnement.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les conditions d'accessibilité des riverains seront détaillées lors des études ultérieures.

La maîtrise d'ouvrage prend note de la demande du conseil syndical de l'immeuble sis 63 avenue Jean Lolive, à laquelle elle donnera une suite favorable.

Avis de la commission d'Enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse positive donnée à la demande des copropriétaires du 63 avenue Jean Lolive. Les réponses fournies par échange de courriels avec le conseil départemental sont de nature à donner satisfaction à Madame Scheyder.

1.2 Traitement paysager

Avis exprimés dans les registres :

*« 3) abattage des platanes (trop gros, empêche la lumière de pénétrer dans les appartements et masquent la lumière pendant l'hiver, remplacement par de nombreux ** moins imposants et plus nombreux et essences variées »*

« Page 197 de l'étude d'impact, les arbres du secteur 2. Oui, sur sa globalité, le bilan toutes séquences est positif mais quel acharnement sur le secteur 2, abattre 226 arbres sur 227 me semble une catastrophe, la verdure et l'oxygène sont indispensables dans ce quartier pour les riverains et également pour les oiseaux et les insectes car depuis que je sais que les arbres vont être coupés, je les observe, il y a beaucoup d'oiseaux qui se déplacent d'arbres en arbres. Les 185 nouveaux individus seront certainement remplacés en fin de chantier 2020 ou plus. Peut-on avoir l'emplacement et l'espèce des arbres conservés ? »

« Après avoir massacré les arbres pendant des années on justifie l'abattage honte à la DDE. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le programme T Zen 3 prévoit de replanter 200 arbres de plus qu'actuellement sur l'ensemble du tracé en complétant notamment des secteurs qui sont actuellement sans arbre d'alignement.

Sur les recommandations de la Direction de la Nature, des Paysages et de la Biodiversité (DNPB) du Département de la Seine-Saint-Denis, des espèces indigènes ou locales de semi-développement, adaptées au climat francilien, seront privilégiées par rapport aux espèces exotiques (non originaires de France), potentiellement invasives.

La diversification des essences et des strates végétales (herbacée, arbustive, arborescente) permettra d'offrir une variété de niches d'installation pour la flore, de gîtes, de sites de sources de nourrissage tout au long de l'année pour la faune (échelonnement de la fructification dans le temps). Ainsi, les plantations contribueront à animer et rythmer le paysage en créant des points d'appel, des repères visuels, tout au long du boulevard. Ces grands principes, maintenus sur toute la longueur de l'axe, sont les garants de la cohérence d'ensemble de la requalification de l'ex-RN3.

Au niveau des alignements, la variété des essences se traduit non pas par une alternance de sujets d'essences différentes, mais par une succession de séquences mono-spécifiques (les carrefours, les rues transversales ou les stations sont utilisés pour déterminer les limites de chaque séquence).

Les essences végétales aux abords des opérations de renouvellement urbain (ZAC Écocité, ZAC de l'Horloge, etc.) seront choisies en cohérence avec les aménagements projetés afin d'établir un dialogue entre l'axe et les tissus urbains traversés.

Les secteurs 1 (Pantin) et 3 (Bondy) où l'alignement historique de platanes n'est plus que partiellement présent, voient augmenter leur patrimoine végétal. A noter que les arbres existants en retrait d'alignement de voirie seront conservés sous réserve de leur bon état sanitaire.

Les secteurs 2 (ZAC Ecocité, du Quartier durable de la Plaine de l'Ourcq) et 4 (Pavillons-sous-Bois) voient leur patrimoine végétal renouvelé en légère diminution par rapport au nombre actuel de platanes.

Le choix du remplacement des platanes en alignement sur l'ensemble du tracé T Zen 3 n'est pas proposé arbitrairement mais relève d'une analyse multicritère.

- Au moins 50 % des platanes existants sont de fait incompatible avec la géométrie du projet (carrefours, stations, nouveaux passages piétons, etc...),
- Les platanes sont pour certains majestueux, notamment dans le secteur 2, mais aussi vieillissants et le bureau d'étude spécialisé (EPDC) qui a réalisé un état phytosanitaire en 2012 estime que le maintien de 58% des sujets existants pose question au-delà de 2022. Plusieurs abattages sécuritaires ont déjà dû avoir lieu depuis 2012.
- Le Développement des platanes, implantés à plus ou moins 1m de la chaussée, conduit fréquemment à une trop grande proximité avec la circulation, source de conflits et d'altérations. Cette situation ne peut être admise dans un aménagement à neuf (notamment au regard des exigences en matière de sécurité routière).
- L'alignement des platanes avec un pas d'implantation d'origine de 10 mètres (+/- 1m), entre arbres crée sur certaines sections un rideau végétal provoquant des zones non éclairées, notamment sur trottoirs. L'éclairage de la voirie est aujourd'hui correctement assuré depuis les terre-pleins centraux sur ces sections (2 et 4 en particulier). En situation future, avec l'implantation du site propre T Zen 3, l'éclairage est obligatoirement

repositionné sur trottoirs en alternance avec les arbres d'alignement. Le maintien des platanes ne permettrait pas d'assurer un éclairage réglementaire de la voirie, à moins de supprimer un platane sur deux en section courante.

Après décompte des arbres incompatibles avec le projet, trop près des bordures, et/ou en état médiocre ou dangereux, ou encore gênants pour l'éclairage, ceux pouvant être conservés conduiraient à un aménagement complètement hétérogène avec des platanes plus ou moins éparpillés et de nouvelles plantations d'arbres à moyens développement. En effet, compte tenu de leurs inconvénients (encombrement adulte, destruction des structures de chaussées et trottoirs ; coût d'entretien ; maladie endémique, caractère allergisant des poils des fructifications entraînant des rhinites et des conjonctivites), on évite aujourd'hui de replanter des platanes en voirie urbaine.

A noter également l'impossibilité de garantir le taux de survie des platanes qui seraient conservés suite aux travaux du T Zen 3 (risque de dégradation des racines). Par expérience, on constate que 20 à 40% des arbres sont finalement à remplacer. La plantation de jeunes sujets présente paradoxalement plus de garantie quant à la pérennité de l'alignement.

Ainsi, le recours au renouvellement généralisé des alignements d'arbres a été retenu. Cela permet d'éviter les hétérogénéités visuelles suite à l'alternance de petits sujets et d'arbres plus vieux, d'aligner les plantations en cohérence avec le nouvel aménagement, d'éloigner les arbres des façades (visibilité des commerces) et également de favoriser l'insertion de places de stationnement et des pistes cyclables. L'organisation des travaux sera aussi facilitée, donc plus rapide avec une garantie de résultat. L'entretien annuel (taille) sera également optimisé.

Enfin, il est intéressant de noter le coût élevé d'entretien des platanes existants. A titre d'information une campagne partielle d'entretien et d'élagage sur approximativement un tiers de l'ex-RN3 représente un coût d'environ 100 à 150K€ HT à renouveler tous les 2 à 5 ans.

Cas spécifique du secteur 2 :

La maîtrise d'ouvrage a réalisé en juillet 2015 une nouvelle étude sur le secteur 2, entre le carrefour La Folie et la rue Jean Renoir, où les platanes peuvent, plus qu'ailleurs, présenter un intérêt patrimonial du fait de leur caractère majestueux et de la présence d'un alignement significatif.

Après inspection visuelle et repérage topographique précis de chaque platane, le bilan suivant a été fait sur les 183 arbres présents sur cette portion du secteur 2 : 102 sont des sujets sains et pérennes (56%) et 81 posent questions pour un maintien au-delà de 10 ans (44%).

Une fois appliqués les critères d'état phytosanitaire et de 'contraintes géométriques' du projet (insertion du projet + distance résiduelle arbre/voirie), seuls 14 sujets (dont 7 situés à proximité de l'éclairage public projet - soit moins de 8%) sont susceptibles d'être maintenus. Il n'est donc guère envisageable de maintenir un alignement significatif des platanes existants.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Il pourrait être étudié la possibilité de conserver de façon ponctuelle et ciblée certains platanes à

titre d'éléments remarquables du patrimoine.

Avis de la commission d'Enquête

La commission prend acte.

1.3 Exploitation du T Zen 3

Avis exprimés dans les registres :

« Ainsi, la Ville de Bobigny sera attentive [...] à sa fréquence de passage et à son amplitude de circulation après la mise en service. »

« Flotte T Zen 3 : Pourriez-vous confirmer la mise en place de bus hybrides de 24 mètres - 3 éléments ? »

« 147 : Quels retours concernant les tests des bus électriques effectués en janvier et février 2016 ? Suite à cela, maintien des Citalis Hybrists ? »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le T Zen 3 bénéficie de nombreux atouts qui en font une véritable alternative à l'usage de l'automobile :

- Ses voies réservées sur plus de 90% de son parcours et sa priorité au feu permettront d'assurer sa fréquence de passage. Celle-ci se fera toutes les 6min en heure de pointe, sur une large amplitude horaire (5h00 à 00h30 en semaine).
- Une information en temps réel à bord des véhicules et des stations
- Des stations et véhicules entièrement accessibles à tous
- Des véhicules de 24mètres à motorisation hybride composés de trois éléments (modèle n'existant pas actuellement Ile-de-France)

Enfin, concernant les tests de bus, la ligne 147 est une ligne habituelle de test pour la RATP. Des véhicules n'ayant pas vocation à y être exploités de manière pérenne sont donc amenés à y circuler pour de courtes durées.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Un bilan sur l'exploitation de la ligne sera réalisé un an après la mise en service de la ligne afin de relever les éventuelles difficultés d'exploitation et d'apporter des solutions si nécessaires.

Avis de la commission d'Enquête

La commission prend acte.

THEMATIQUE 2 : OPPORTUNITE DU PROJET

2.1 Opportunité du tracé

Avis exprimés dans les registres :

« Excellente initiative ce T Zen 3 qui va améliorer le réseau des transports publics de l'Est parisien, avec un terminus sur Paris, en correspondance avec le T3 et M5. Etant donné l'encombrement quasi permanent des voies automobiles de la porte de Pantin, il est essentiel de faire passer le T Zen 3 sur les voies du Tram T1, en alternance. Techniquement, c'est tout à fait possible. D'expérience, je sais que la RATP n'aime pas ce genre de solution. Mais c'est l'intérêt public qui doit primer et il serait incompréhensible, dommageable de prendre 2 voies T Zen 3 pour une circulation très épisodique. »

« Je pense que le T ZEN 3 ne se justifie pas entre Bobigny et la Porte de Pantin. Il y a déjà une ligne de métro directe. On devrait faire le T Zen entre Livry et Bobigny en aménageant le terminus à proximité du métro Bobigny. »

« L'impact direct, tout aussi mineur qu'il soit, s'accompagne d'une potentielle mise au ban des Romainvilloises et Romainvillois par rapport à ce nouvel axe de mobilité. »

« Vu que la ligne ne disposera pas du tout de site propre intégrale sur TOUTE la longueur de son parcours contrairement à ce que la concertation avait fait miroiter, nous exigeons que le service aille au-delà de l'arrêt de Gargan (le T4 (2,65 m de largeur) remplaçant des petits gris au gabarit plus généreux ne dispose point de la capacité suffisante aux moments d'affluence !) vers la station de Mitry-Mory après avoir desservi la zone commerciale de Claye-Souilly. »

« Desserte de Livry-Gargan : cette commune de 43 000 habitants est de nouveau oubliée ! Or le T Zen 3 aurait dû la concerner directement par l'aménagement de la RN3 qui coupe la ville dans sa longueur. [...] Le carrefour des Anges à Pavillons-sous-Bois pourrait correspondre à une fourche, l'une desservant la gare de Gargan, l'autre la commune de Livry-Gargan et Vaujours (cf. aucun TCSP). L'attractivité de la commune en serait grandement améliorée, alors qu'elle est en pleine dégradation. Nos temps de transport (hors véhicules individuels) sont identiques à ceux d'il y a 40 ans et bien excessifs. »

« Il serait idéal de penser à un parcours jusqu'à Vaujours qui desservirait l'ensemble de la commune de Livry-Gargan, en particulier la mairie et la gare commerciale du Lidl + Cora. »

« Aucun gain de temps. [...] De plus fait doublon avec le métro et le T4. Notre colère après est la suppression de la ligne de Gargan à Gare de l'est en 1995, il fallait 27 minutes pour effectuer le trajet, où est le progrès ? »

« Pourquoi la commune de Vaujours n'est-elle pas associée à cette enquête publique alors qu'elle était concernée par le projet initial de desserte de la RN3 qui a été modifiée avec le T Zen 3 qui s'arrête à Pavillons-sous-Bois ? [...] Il existe maintenant des projets alternatifs en hauteur (type cabines/oeufs) plus rapide de construction et 4 fois moins coûteux que la création d'un tramway. Cela permettrait de résoudre les problèmes de desserte des communes de Livry-Gargan et Vaujours où la RN3 est plus étroite. Cela permettrait en outre d'aller jusqu'à la gare de Sevran/Livry, futur croisement du RER B, Grand Paris Express et ce projet de T Zen 3 »

« Pourquoi s'arrêter à Gargan alors que le long de la RN3 les quartiers de la mairie voire jusqu'à Vaujours sont mal desservis. »

« Une question majeure restera longtemps posée!!! Pourquoi ne pas avoir fait monter le T Zen 3 à Clichy sous Bois et Montfermeil ??? 2 projets au lieu d'1!! A quels coûts ?? »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'éventualité de mutualiser le site propre T3b et T Zen 3 à la Porte de Pantin fait l'objet d'une réponse au b) "saturation de la Porte de Pantin pour le passage du T Zen 3 » thème 3.1 "Impact sur la circulation".

Le T Zen 3 est complémentaire de la ligne de métro n°5. Par des stations plus rapprochées (interstation de l'ordre de 450 m), il assure une desserte plus fine du territoire. Par ailleurs, les études de trafic confirment son intérêt (42 000 voyageurs par jour ouvrable, 1 300 voyageurs à l'heure de pointe du matin). La liaison transport en commun entre Bobigny et Livry-Gargan sera assurée par le T1 et le T Zen 3 (au niveau de la station "Gargan" du T4).

Les Romainvillois pourront rejoindre le T Zen 3 notamment aux stations "Eglise de Pantin", "Les Limites", "la Folie" par l'intermédiaire des lignes de bus 145, 245, 301, 318, 322, 330.

La zone commerciale de Claye-Souilly et la gare RER B de Mitry-Mory se trouvent bien au-delà de la longueur fonctionnelle d'exploitation de ce type de mode de transport en milieu urbain. Le T Zen 3 est destiné à la desserte de proximité et au maillage territorial des transports en commun du bassin de vie entre Paris et le T4.

La réalisation d'un TCSP entre la station « Gargan » du T4 et Vaujours, qui pourrait être un prolongement du T Zen 3, est inscrite au SDRIF. L'étude de ce TCSP, qui assurerait la desserte de Livry-Gargan, pourrait être envisagée dans un second temps après mise en service du T Zen 3 entre porte de Pantin et la station "Gargan" du T4. Par ailleurs, le projet T Zen 3 présenté à l'enquête publique est compatible avec un éventuel prolongement ultérieur vers l'est (sur l'ex-RN3).

Dans le respect de la réglementation, l'enquête publique a été organisée (information, permanences de la commission d'enquête) sur les communes concernées par le tracé du T Zen 3. Néanmoins, toute personne est libre d'adresser ses observations à la Commission d'Enquête dans les délais de cette procédure (cf. thème 7.3 « Concertation et information »).

Le T Zen 3 ne fait aucunement doublon avec le T4, il le dessert. La partie de tracé commune avec le métro 5 à Pantin n'est pas un doublon. En poursuivant son tracé jusqu'à la Porte de Pantin à Paris, le T Zen 3 offre aux habitants des communes à l'Est de Pantin une liaison sans changement avec Paris et une correspondance directe avec le T3bis. Le T Zen 3 dessert également des stations intermédiaires de façon complémentaire à celles du métro 5.

La desserte du plateau de Clichy-Montfermeil a fait l'objet d'une étude sectorielle réalisée par le STIF en 2004-2005, en amont des projets T Zen 3 et T4. Cette étude a montré qu'un débranchement du tramway T4 vers Clichy-Montfermeil permet d'améliorer significativement les temps de parcours des habitants du plateau vers le réseau ferré et notamment vers Paris. A l'inverse, la réalisation d'un TCSP depuis le plateau de Clichy-Montfermeil vers l'ex-RN3 (jusqu'à Bobigny ou la porte de Pantin)

ne permet pas d'améliorer le temps de parcours et donc les conditions de desserte du plateau. Pour cette raison, il a été proposé de réaliser le débranchement du T4 pour répondre aux besoins de déplacements des habitants du plateau de Clichy-Montfermeil.

Le projet T Zen 3 a des objectifs différents, notamment de créer une liaison performante et capacitaire et d'offrir un service de qualité le long de l'ex-RN3.

Ces deux projets, T Zen 3 et T4 sont différents et complémentaires.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Le projet de TCSP jusqu'à Vaujours est inscrit dans le Schéma de Déplacements de la Région Ile-de-France 2030 (SDRIF 2030) en vigueur depuis décembre 2013.

Avis de la commission d'Enquête

La boucle finale dans sa configuration actuelle découle des avis exprimés en leur temps. Il serait souhaitable pour permettre une meilleure desserte des populations concernées d'étudier rapidement la prolongation de la ligne vers Vaujours.

2.2 Opportunité du mode

Avis exprimés dans les registres :

« un transport en commun fiable réduisant les émissions de bruit et de pollution (bus hybride ou électrique) »

« Si jamais ce financement n'arrive pas, qu'est-il prévu ? Faire circuler le bus 147 en site propre sur tout le trajet de T Zen à moindre coût avec un service optimisé, une idée à creuser. »

« Il s'en suit que le comparatif évaluant la pertinence de la trame voie (tramway en français) n'a pas été mené de manière sérieuse. Nous avons demandé au moment de la consultation que soit examinée la possibilité de brancher le T1 depuis la gare de Noisy-le-Sec vers celle de Sevran Livry tandis que son prolongement de la place du cinéma de Romainville soit poursuivi vers Paris (Pl du Château d'Eau par la "porte des lilas" et l'avenue des Amandiers) en place de creuser le M...11 afin de faire des économies puisque le pays approche la faillite [...] »

« il suffirait de finir les couloirs de bus et surtout de les faire respecter. [...] L'autopont de Bondy a été refait à neuf, il y a moins de 5 ans. Il faudrait déjà finir l'échangeur 186 13 Noisy le Sec Bondy. »

« Ce projet T Zen 3 a un coût prévu en euros 2010 de : -181,2 ME pour les infrastructures - et 12,3 ME pour le matériel roulant (16 bus hybrides articulés de 24 m). Ce projet de transport en commun en site propre "TCSP" aurait mérité le déploiement d'un tramway au lieu de bus articulés qui ont une faible capacité de transport et sont d'autre part polluants. Notre association POE note que le coût du matériel roulant dans ce projet représente à peine 7% de l'investissement total. Le trafic prévu sur le T Zen est de 42 000 voyages par jour qui sera absorbé par 16 bus articulés hybrides de 24m. Un autre projet : le projet de débranchement du tram train T4 à la gare de Gargan vers Montfermeil prévoit lui 37 000 voyageurs par jour et

c'est cette fois ci, un mode de transport de type tramway qui est choisi, avec un coût prévu cette fois ci de 270 ME!!!! Y aurait-il 2 poids 2 mesures en fonction des financeurs alors que l'autorité organisatrice des transports est la même, en l'occurrence le STIF Syndicat des transports d'Ile de France. Notre association POE demande, vous l'avez compris, un mode de transport de type "tramway" en site propre électrique et donc cette fois ci non polluant. »

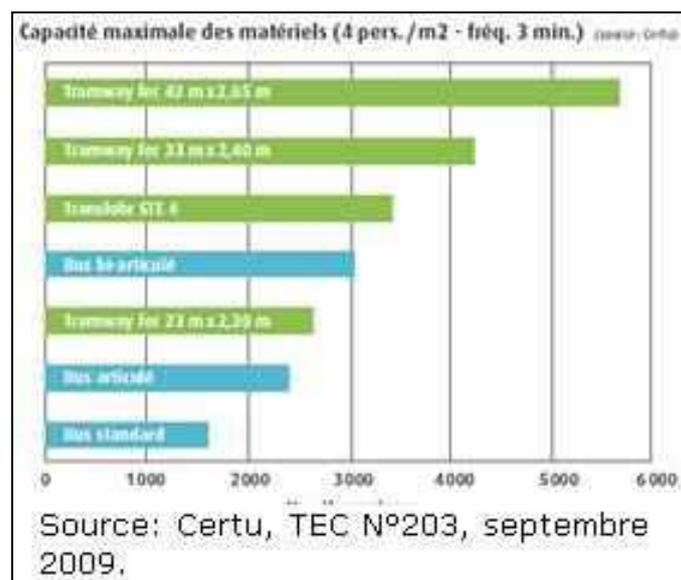
Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le projet T Zen 3 consiste à créer une ligne structurante de transport public, en site propre avec des stations dédiées, qui aura un niveau de service (accessibilité pour tous, information, régularité, fréquence, horaires) et des performances (temps de parcours) semblables à ceux d'un tramway avec un matériel bus spécifique (24ml, bi-articulé, hybride).

Le coût de ce nouveau mode de transport est sensiblement moins onéreux que celui d'un tramway sur un parcours équivalent tout en étant particulièrement adapté à un environnement très urbain.

Par ailleurs, le T Zen 3 permettra de transporter 42 000 voyageurs/jour contre 17 000 pour le bus 147 dans des conditions de fréquence élevée (6 minutes en heures de pointe) et de régularité fiabilisée.

L'analyse des besoins, réalisée dans le cadre des études antérieures et confortée dans le cadre des i préliminaires, a conduit au choix du mode T Zen. Le T Zen est apparu comme étant le plus adapté compte tenu du niveau maximum de trafic voyageurs entre deux stations à l'horizon 2020 estimé par le modèle de trafic du STIF dans un sens (charge dimensionnante) qui est de l'ordre de 1300 usagers à l'heure de pointe du matin dans un sens.



Le T Zen 3 correspond à la ligne bleue "Bus bi-articulé" (la fréquence du T Zen 3 sera de 6 minutes et non de 3 minutes: les capacités maximum à l'heure seront de moitié, soit 1 500voy/heure de pointe).

Avec une capacité possible de 140 voyageurs par véhicule articulé, le mode T Zen est parfaitement adapté aux besoins estimés, tout en garantissant des possibilités d'évolution de la ligne dans le futur. En effet, il permet de transporter jusqu'à 1400 voyageurs par heure avec une fréquence de 6 minutes, voire jusqu'à 1680 voyageurs si on augmente la fréquence à 5 minutes.

Concernant le tramway T4, si le trafic journalier s'établit à 37 000 voyageurs/jour pour la nouvelle mission entre Bondy et Montfermeil (65 000 voyageurs par jour pour l'ensemble du T4), la charge dimensionnante est de l'ordre de 2000 usagers à l'heure de pointe du matin, ce qui est supérieur à la charge dimensionnante du T Zen 3. C'est cet indicateur qui est dimensionnant sur le choix du mode car il permet de s'assurer que sur tout le tracé le nombre de voyageurs transportés est compatible avec la capacité du système de transport.

Avis de la commission d'Enquête

La commission, tout en exprimant sa satisfaction du choix d'un matériel hybride demande qu'une attention toute particulière soit portée à l'option tout électrique dès que possible au regard de ses bienfaits environnementaux et sanitaires.

THEMATIQUE 3 : IMPACTS DU PROJET

3.1 Sur la circulation

Avis exprimés dans les registres :

« Projet très séduisant mais qui, pour la traversée de Pantin, risque de reproduire la situation que l'on connaît sur l'avenue Jean Jaurès dans le 19e arrondissement : circulation automobile extrêmement ralentie, longues files de voitures souvent à l'arrêt, ce qui n'est agréable ni pour les automobilistes, ni pour les riverains, ni pour les piétons sur les trottoirs »

« Les carrefours Hoche/J. Lolive Delizy/J. Lolive E et ML Cornet/J. Lolive sont déjà bloqués. Que fera-t-on s'il y a une voiture en panne, un camion poubelle, une ambulance qui vient chercher une personne handicapée, un chantier de réparation ?? Enfin que deviendra la circulation à la Porte de Pantin quand on rajoutera le terminus du T Zen dans un site déjà super encombré ? »

« Enfin la solution à la circulation sur la N3 va changer. [...] Question sur la collecte des déchets, par les véhicules actuels, problème de blocage. Actuellement la N3 à Pantin est utilisée comme une zone de stationnement en double voie en triple file pour accéder aux commerçants : quelles solutions le T Zen va amener ? »

« Conclusion que deviendra la circulation déjà saturée entre le carrefour de la Folie à Bobigny et la porte de Pantin, s'il n'y a plus qu'une voie de circulation ? »

« La réduction du nombre de files de circulation, la suppression de l'autopont Pollissard constituent des contraintes physiques nécessaires pour réduire le trafic automobile, car là où il y a de l'offre de circulation (4 à 5 files actuellement) il y a de la demande et la réduction de

l'espace dédié à la voiture entraînera des reports modaux. Le plan de circulation de la Ville devra s'adapter pour éviter trop de reports sur la voirie communale dès la phase chantier, certaines contraintes sont déjà connues : la mise en sens unique de l'avenue Pasteur favorisera un meilleur fonctionnement du carrefour en supprimant une sortie sur l'avenue Galliéni. Nous aurons besoin du soutien du maître d'ouvrage dans ce domaine afin de trouver les solutions pour minimiser la gêne des Bondynois. »

« Les explications concernant la suppression de l'autopont sont évasives. Quid des conséquences sur la circulation aux abords de ce site ? »

« je souhaiterais que la circulation automobile sur la RN3 reste possible et fluide, or la suppression des passages souterrains (carrefour de la Folie) inévitablement ralentira le flux avec ajouts de feux. »

« Plusieurs interrogations me viennent. Notamment, si les feux tricolores actuels demeureront ou seront déplacés voire supprimés. Ce point est important pour moi, car ayant la possibilité de rentrer deux à trois véhicules à l'enfilade vous comprendrez aisément la complication que j'aurais si à aucun moment la circulation ne s'arrête. Je ne pourrais que difficilement entrer ou sortir un des véhicules de chez moi, sans occasionner un danger pour moi ou les automobilistes. »

« Le département entend maîtriser le recours à la voiture pour ne pas engorger l'ex RN3. Qu'en est-il de tous les automobilistes qui rentrent sur l'ex RN3 bien en aval de Gargan en direction de Paris le matin (et dans l'autre sens le soir), et qui vont bien au-delà de la porte de Pantin ? »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le projet T Zen 3 prévoit la reconfiguration de l'ex-RN3 à 2x1 voie dans Pantin. Sur le reste du tracé l'ex-RN3 conservera un rôle d'axe structurant pour les dessertes intra-départementales et d'accessibilité autoroutière au pont de Bondy, expliquant son dimensionnement à 2 à 3 voies par sens.

1) Saturation automobile à Pantin

Plusieurs avis exprimés s'inquiètent des saturations qui pourraient être créées sur l'ex-RN3 à Pantin suite à la réduction à 2x1 voie de la circulation générale spécifique à ce secteur et posent la question de la gestion des poubelles, des pannes, des travaux d'entretien ultérieurs, ...

Le secteur de l'ex-RN3 sur Pantin, ville limitrophe de Paris, connaît une évolution de la circulation qui est très corrélée avec les tendances de la Capitale et très influencée par la Porte de Pantin.

Ainsi la circulation sur l'ex-RN3 à Pantin suit une tendance constante à la baisse depuis le début des années 2000. Les volumes relevés sur l'ex-RN3 sont passés de 31 000 véhicules /jour en 2001 à 25 000 véhicules /jour en 2012 (-17%), dans la droite ligne des objectifs poursuivis par les politiques générales de diminution de la circulation automobiles et de développement des transports publics (notamment inscrits dans le PDU-IDF).

Cette baisse est accentuée localement par le réaménagement de la Porte de Pantin, réalisé par la Ville de Paris dans le cadre du T3b en 2012, volontairement restrictif au niveau de ses capacités

routières. Avec cet aménagement, l'attractivité de la Porte de Pantin a largement reculé. Ces dernières années, on a par exemple constaté une baisse de 50% (-10 000 véh/jour) sur la route des petits ponts (RD115) menant à la Porte.

Le projet T Zen 3 à 2x1 voie entérine la transformation de l'ex-RN3 sur Pantin, qui d'axe historique de liaison avec Paris deviendra une voie de desserte locale et commerçante en cohérence avec l'ambition d'assurer une continuité urbaine entre Paris et les villes limitrophes. Le développement et le maillage des liaisons Transports en Commun participe bien évidemment à rendre possible cette évolution.

Les simulations réalisées dans le cadre du projet T Zen 3 à l'horizon 2020, prévoit un volume de circulation de 17 000véh/j sur l'ex-RN3 à Pantin (20 000véh/j directement sur la Porte de Pantin), en cohérence avec le dimensionnement à 1 voie dans chaque sens de l'ex-nationale.

Les graphiques ci-dessous, issus du modèle de circulation dynamique utilisé par le département pour ses prévisions de circulation à l'horizon 2020, évaluent (de façon théorique) les temps de parcours futurs sur Pantin avec comparaison à la situation actuelle.

Des Limites vers la Porte de Pantin

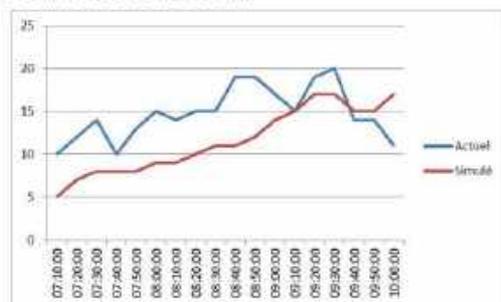


Figure 5 Comparaison des temps de parcours entre les Limites et la Porte de Pantin en HPM

Des Limites vers la Porte de Pantin

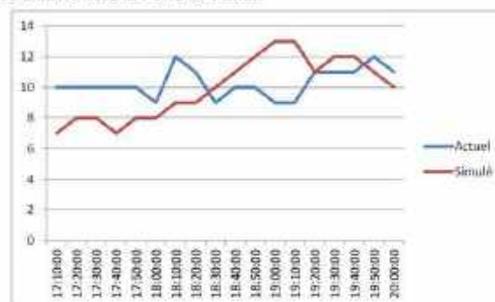


Figure 7 Comparaison des temps de parcours entre les Limites et la Porte de Pantin en HPS

De la Porte de pantin vers les Limites

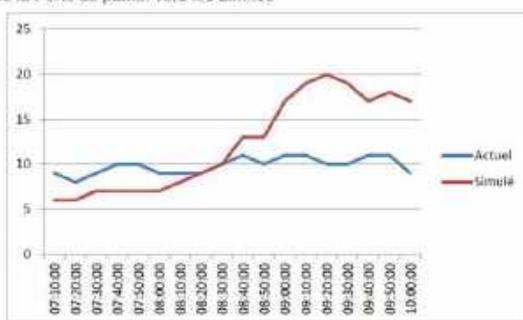


Figure 6 Comparaison des temps de parcours entre la Porte de Pantin et les Limites en HPM

De la Porte de pantin vers les Limites

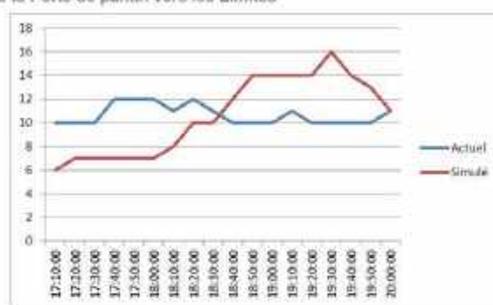


Figure 10 Comparaison des temps de parcours entre la Porte de Pantin et les Limites en HPS

(HPM = matin ; HPS= soir)

Les temps de parcours restent globalement comparables à la situation actuelle dans le sens "les limites vers Paris". Dans le sens "Paris vers Les Limites" qui est aujourd'hui le moins contraint, les temps de parcours augmentent pour devenir équivalents au sens opposé.

Comme expliqué dans le dossier d'étude d'impact et dans la réponse n°30 à l'avis de l'Autorité Environnementale, la réduction des voies de circulation, la suppression du passage souterrain au carrefour des Limites et le 'temps consommé' par le passage prioritaire des T Zen est permise par la

baisse de la demande et par une gestion centralisée et régulée de tous les carrefours à travers le système départemental de gestion des feux tricolores Gerfaut II qui permettra d'optimiser les temps de parcours des usagers de la route, en assurant également une priorité au T Zen 3.

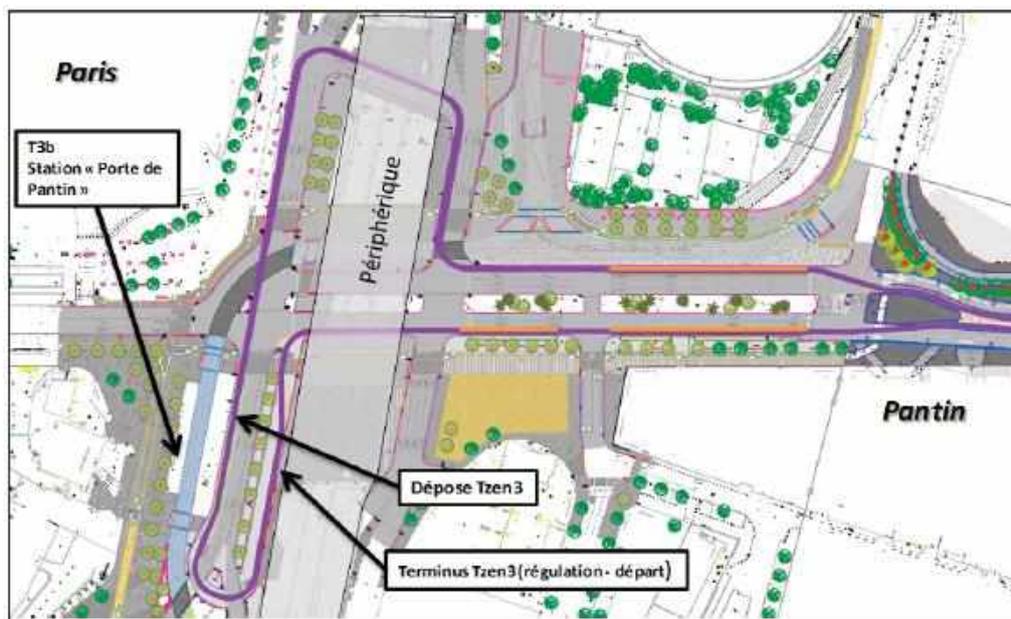
Enfin, pour éviter les éventuels blocages sur l'axe à Pantin en cas de pannes ou de travaux d'entretien, le site propre surélevé de 10cm par rapport aux voiries sera "franchissable au pas" afin de pouvoir contourner un obstacle fixe se trouvant sur la chaussée. En cas de travaux bloquant une chaussée, il sera possible de dévier provisoirement la circulation par le site propre entre deux carrefours.

Par ailleurs, la largeur de la chaussée de 4,80ml laisse également une certaine souplesse en cas de blocage particulier. La police et les secours pourront emprunter le site propre en cas d'urgence.

2) Saturation Porte de Pantin pour le passage du T Zen 3 (1 observation)

Les aménagements actuels de la "Porte de Pantin" ont été réalisés par la Ville de Paris dans le cadre de l'opération du T3b, mis en service en décembre 2012.

Le projet T Zen 3 prévoit de passer sous le Périphérique pour atteindre son terminus en correspondance directe avec la station T3b "Porte de Pantin". Le T Zen 3 franchira la "Porte de Pantin" dans la circulation générale en ne modifiant ni les aménagements, ni le fonctionnement actuel de cette Porte. Le T Zen 3 n'aura donc pas plus d'impact sur la circulation qu'un bus classique ; ce qui a permis l'accord de la Ville de Paris pour cette solution. Le T Zen 3 fera une boucle passant par la voie de la 'Philharmonie' (sous le Périphérique), notamment pour éviter le tourne à gauche vers le Périphérique sud en venant de Pantin.



3) Stationnement à Pantin (1 observation)

Ce sujet est détaillé dans la réponse n°31 à l'avis de l'Autorité Environnementale.

En résumé, le déficit de stationnements sur l'ex-RN3 à Pantin dans le cadre du projet T Zen 3 sera de l'ordre de -120 places sur 275 places existantes. Cette baisse d'offre sera toutefois contrebalancée à l'équivalent sur le secteur proche dans le cadre de la politique communale de développement de l'offre de parkings à l'horizon 2020 (2 parkings de 100 et 120 places en centre-ville). Par ailleurs, le Département propose de créer sur l'artère commerçante ex-RN3 des places "arrêts minutes" qui permettent d'améliorer le taux de rotation des usagers au bénéfice des commerces (boulangeries, tabac, presses,..). Enfin, les besoins en livraisons seront mieux pris en compte dans le projet T Zen 3 avec la création de 13 places de livraisons contre seulement 2 aujourd'hui, participant à un fonctionnement plus rationnel de l'axe.

4) Conséquence de la suppression de l'autopont 'Pollissard' à Bondy et devenir des trajets "grande banlieue-Paris" (2 observations)

Dans la situation actuelle, l'ex-RN3 supporte 25 000 à 35 000 véhicules suivant les sections et 17 000 déplacements dans les bus (notamment par le bus 147 – Eglise de Pantin/Sevran).

A l'horizon 2020, sans le T Zen 3, la demande de trafic sur l'ex-RN3 augmenterait sur les villes de Bobigny/Romainville/Bondy notamment au vu du fort développement de l'urbanisation programmé le long de cet axe avec un trafic de l'ordre de 30 000 à 40 000 véhicules/jour suivant les sections. L'offre bus avec la ligne 147 stagnerait pour sa part à 17 000 voyageurs /jour.

Avec la réalisation du T Zen 3 se sont 40 000 à 42 000 voyageurs par jour qui pourront se déplacer avec ce nouveau mode de transport structurant, selon les prévisions effectuées par le STIF. L'ex-RN3 verra pour sa part son trafic automobile réduit par rapport à l'état actuel entre 23 000 et 33 000 véhicules/jour.

Nombre de déplacements de personnes assurés par jour sur l'ex-RN3

	En situation actuelle	En 2020 sans T Zen 3	En 2020 avec T Zen 3
En voiture particulière	27 500 à 38 500	42 000 à 44 000	25 300 à 36 300
En bus	17 000	18 000	42 000
En vélo	Non significatif	Non significatif	500
Total	44 500 à 55 500	60 000 à 62 000	67 800 à 78 800

Source : Etude de trafic

Ainsi, la réalisation de T Zen 3 permettra d'assurer en 2020, un total de déplacements en hausse tout en contenant la circulation automobile.

Le secteur le plus circulé se situera entre le Pont de Bondy et le carrefour 'Pasteur' à l'Est. Dans ce secteur, l'ex-RN3 sera dimensionnée à 3 voies par sens pour assurer le fonctionnement avec le pont de Bondy et les échanges autoroutiers. La suppression de l'autopont 'Pollissard' et la reconfiguration de la bretelle d'accès RN3->A3 vers Paris ne dégraderont pas les conditions de circulation. En effet, même si ces accès seront reconfigurés, les échanges RN3/A3 resteront dans la pratique les mêmes qu'aujourd'hui. De plus, l'ex-RN3 restera dimensionnée en conséquence au niveau de la bretelle de sortie de l'A3 vers RN3-est.

Des éléments complémentaires d'évaluation des conditions générales de circulation à l'horizon de mise en service du T Zen 3 sont développés dans les réponses n°13, 30 et 35 du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale du 22 juillet 2015.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage mettra en place après la mise en service du T Zen 3, un observatoire des conditions de circulation qui permettra le cas échéant d'apporter des mesures d'optimisations.

Avis de la commission d'Enquête

La commission prend acte.

3.2 Intermodalité et réorganisation bus

Avis exprimés dans les registres :

« Revoir le parcours du 61 et de la gare routière église. Ce bus est indispensable pour la desserte du haut Pantin et collège Lavoisier. »

« Aménagement à revoir pour la circulation de la ligne actuelle 61 et peut être déplacer la gare routière de la place de l'église. »

« La réorganisation des lignes de bus ne devra pas être trop pénalisante pour les déplacements dans Bondy, je souhaite éviter les suppressions brutales de lignes ou de la création de nouvelles ruptures de charges entre les lignes d'autobus conservées (303/105/147). »

« nous n'avons par ailleurs trouvé aucune trace de la refonte des autobus du secteur alors que la mise en service du T4 prolongé vers Clichy-sous-Bois devrait libérer des opportunités à renforcer les services restants car le même silence est observé pour les séquelles de la mise en tension T Zen 3 »

« Signalons qu'en attendant, prolonger le 151, envoyé en gare d'Aulnay-sous-Bois en échange du 251, jusque Gare de l'Est serait judicieux à fin de faire cesser le cloisonnement banlieue-banlieue au niveau de l'autoroute du bd périphérique de Paris. La seule indication du bus (futur ????????) trouvée est un schéma incomplet en date du 7 octobre 2013 !!!!!!! »

« A15 147 : Qu'en sera-t-il de la branche Livry Gargan-Sevran ? Sera-t-il maintenu ? Comment se fera son terminus à Chanzy ? »

« Quid de la desserte de l'actuel bus 147 de Pavillons (carrefour des Anges à la gare de Sevran/Livry) ? »

« En ce qui concerne l'interconnexion il serait indispensable que le T4 puisse relier la gare de Noisy le Sec, pour rejoindre la Deuxième branche du RER E et le tramway vers Saint Denis. »

« Il serait souhaitable qu'avec l'arrivée du T Zen la ligne 105, Mairie des Pavillons-sous-Bois - Les Lilas, ne soit pas supprimée. Cela laisserait une partie de la ville sans moyen de rejoindre rapidement l'ex-RN3 en particulier le lycée Jean Renoir établissement de secteur de Pavillons-sous-Bois. »

« L'étude d'impact évoque une réorganisation des lignes de bus (pièce G p.474-475) avec une limitation du 105 (terminus à Pont de Bondy) et une suppression de la ligne 146 (reprise partielle). La ligne 105 permet aujourd'hui aux habitants des Pavillons sous Bois résidant

globalement dans le périmètre central/gare des Pavillons-Mairie-Basoche) de pouvoir rejoindre la gare SNCF d Noisy le Sec (RER E) lorsque la ligne T4 fonctionne en mode dégradé (situation courante - quasi quotidienne) et ne permet pas de rejoindre la gare SNCF de Bondy (correspondance RER E). La ligne 146 permet également aux mêmes habitants cités ci-avant de rejoindre le terminus de la ligne de métro 5 à Bobigny Picasso lorsque la ligne T4 voire le RER E ne fonctionnent pas ou en mode dégradé. Or la suppression de ces lignes ou leur limitation occasionnera une nouvelle rupture de charge d'où un allongement supplémentaire du temps de transport pour rejoindre PARIS. [...] Dans le cadre de la réorganisation à venir des lignes de bus desservant les Pavillons sous-bois, indispensable au regard de la future offre de transport (ligne 15 T Zen 3 prolongation de ligne 11 du métro), il convient de s'assurer d'une bonne desserte des futurs pôles de correspondance (Le Raincy, Rosny sous-bois, Noisy le Sec, Bondy) pour les habitants "centraux" des Pavillons sous-bois qui sont éloignés de l'axe RN3 et donc du T Zen 3. »

« D'autres bus circulent sur l'ex RN3, quels sont leurs devenir ? Pas de réelles informations à ce sujet. On lit seulement "la restructuration du réseau de bus favorisant les rabattements vers les stations du T Zen 3 est à l'étude" !? Qu'en est-il du 105, du 146, du 147 ? »

« Il conviendra également d'assurer la meilleure intermodalité possible sur les pôles de la Folie (TLN, L5 Métrocâble) et le Pont de Bondy (L15 et T1). »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La mise en service du T Zen 3 s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus afin d'améliorer la desserte du territoire et d'organiser un rabattement des lignes de bus du secteur sur cette ligne structurante.

Les études de réorganisation du réseau de bus sont en cours au regard des différents projets structurants du secteur (prolongement du T1 vers Val de Fontenay, des futures lignes du Grand Paris express (L15), du débranchement du T4 vers Montfermeil (T4CM), de la ligne de métro M11 prolongée, et du T Zen 3). Elles s'effectuent sous le pilotage du STIF en lien avec l'ensemble des collectivités territoriales et les opérateurs. Les itinéraires des lignes sont généralement arrêtés 18 à 12 mois avant la mise en service du mode lourd, et établis en fonction des besoins exprimés par les élus et de l'évolution du territoire.

A ce stade, le STIF a établi en concertation avec les collectivités locales un "schéma cible" de réorganisation des lignes de bus à l'horizon de mise en service du T Zen 3 qui figure en page 476 du dossier d'étude d'impact.



Dans l'application des principes précédemment évoqués, la liaison Livry-Gargan – Sevrans, actuellement assurée par la ligne 147, et la liaison Pavillons-sous-Bois - ex RN3, actuellement assurée par la ligne 105, seraient maintenues, afin de conserver les liaisons existantes et d'assurer un rabattement sur la nouvelle ligne T Zen 3 structurante.

Par ailleurs, lors de la mise en service du débranchement du T4 vers Clichy-Montfermeil, la fréquence du T4 sera doublée sur le tronçon Bondy-Gargan (1 tramway toutes les 3 minutes en heure de pointe), ce qui facilitera davantage l'accès à Paris pour les habitants des Pavillons-sous-Bois.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les différentes suggestions émises dans les registres concernant le devenir des lignes 61, 151, 105, 147 sur Bondy/Pavillons-sous-bois/Livry-Gargan feront l'objet d'un examen dans la poursuite des études de réorganisation des bus, notamment pour assurer au mieux les intérêts des habitants, le maillage avec le T Zen 3 (et le T4), les dessertes des futurs pôles de correspondances avec le souci de ne pas créer des ruptures de charges pénalisantes pour les habitants de Livry-Gargan et Vaujours.

Avis de la commission d'Enquête

La commission prend acte.

3.3 Qualité de l'air

Avis exprimés dans les registres :

« Passer l'avenue Jean Lolive en 1 voie de circulation semble un enjeu de santé publique minoré. Nous risquons de subir de fortes augmentations du taux de particules fines. On cherche à éduquer les automobilistes par les contraintes en ajoutant de la pollution aux riverains. Les études réalisées porte de Versailles après l'installation du tram ont démontré une très forte augmentation de la pollution pour les riverains en raison des forts bouchons et des nombreuses voitures à l'arrêt. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les études menées par le bureau d'étude spécialisé « Fluydin » ont permis d'évaluer l'impact du projet sur la qualité de l'air et sur la santé. Ces études ont été menées conformément aux préconisations de la circulaire interministérielle DGS SD7B n° 2005/273 du 25 février 2005 relative aux études « air et santé » des projets routiers.

Ces études concluent à l'impact positif du T Zen 3 sur la qualité de l'air pour les riverains de l'ex-RN3, y compris pour les concentrations en particules fines (également appelées PM10).

On constate toutefois que pour les particules fines, l'amélioration de la qualité de l'air à l'horizon de la mise en service du T Zen 3, sera davantage liée à l'amélioration de la technologie des moteurs et à d'autres facteurs structurels exogènes (responsables de 89,4% de la baisse des émissions de PM10), qu'à l'arrivée du T Zen 3 (responsable de 10,6% de la baisse des émissions de PM10).

Ainsi la qualité de l'air n'est pas fondamentalement modifiée par un seul projet mais dépend bien de nombreux facteurs dont notamment le contexte météorologique et les évolutions technologiques. Aussi, le cas de la porte de Versailles ne permet pas de tirer de conclusions générales applicables au projet T Zen 3.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

La qualité de l'air fait l'objet d'un suivi permanent au niveau régional (AirParif).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

3.4 Sécurité

Avis exprimés dans les registres :

« P134 § 1.6 : il est fait mention de nouvelles traversées piétonnes "sécurisées", comment ?
Aucune explication. »

« La distance entre ces places de stationnement et la piste cyclable est-elle suffisante pour que l'ouverture d'une portière (côté droit des voitures) ne mette pas en danger les usagers de la piste cyclable ? »

« il faudrait la protéger par un petit muret et pas se contenter d'un trait de peinture pas assez sécurisant »

« Résident de la commune de Bobigny, je me réjouis du calme ambiant et de la tranquillité de la vie dans cette ville. Pas ou peu d'actes de barbarie et sociabilité de l'ensemble de ces habitants. De plus, la ville est dynamique car encouragée par les activités de sa population, dont une forte partie de jeunes.

J'ai, par ailleurs, déjà posté mon avis défavorable au sujet du projet de ligne 15 Est de train. En effet, Paris est une ville surpeuplée et l'insécurité est constante dans cette agglomération. Pire, les attentats, la délinquance, les grèves, la délinquance voire les attaques à mains armées font quotidiennement l'actualité.

Les communes périphériques sont encore préservées car enclavées. Je trouve donc qu'il est préjudiciable et criminel de nous exposer autant. »

« Actuellement, l'immeuble au 16, 18, 20 place de l'église est déjà en but à de nombreuses nuisances sonores. Dans le cadre du réaménagement de la place, serait-il possible : - d'éloigner les étals des commerçants ? Aujourd'hui quand il pleut, des groupes forts bruyants stagnent, ça peut aller de 13h à 2h et il est nécessaire d'appeler la police. - de ne pas y disposer de banc : nous avons actuellement d'énormes nuisances sonores du fait de la présence de deux bancs au bout de la rue du 11:11:18. - de ne pas disposer de surface qui pourrait faire office de banc. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'un des principaux objectifs du projet T Zen 3 est de sécuriser cet axe très routier au bénéfice des usages dits "actifs" c'est-à-dire les piétons et les cycles. En effet, cet axe historique est particulièrement accidentogène avec 1244 accidents recensés au sein du périmètre d'étude.

Gravité des accidents ayant eu lieu sur la zone d'étude (2007-2011)

	Accidents	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
Paris (19ème)	322	373	2	371	38
Seine-Saint-Denis	922	1 096	7	1 089	561
Total	1 244	1 469	9	1 460	599

Source : DRIEA Ile-de-France

Concernant les traversées piétonnes :

Les aménagements urbains intègrent des plateaux surélevés à chaque carrefour et à chaque station T Zen 3 avec des traversées piétonnes systématiquement protégées par feux. La largeur de ces traversées est réduite par rapport à la situation actuelle, favorisant à la fois le fonctionnement des carrefours et la sécurité piétonne (Cf thème 1.1. « Aménagements de voirie »).

Les piétons devront franchir les pistes cyclables lors de leurs traversées soit pour accéder aux quais des stations soit au niveau des carrefours. Les feux tricolores protégeant les passages piétons seront implantés entre la piste cyclable et le trottoir, c'est à dire que le feu rouge véhicules pendant les traversées piétonnes concernera également les cyclistes. Un dispositif de triangle vélo, type « ville de Paris » ou un « feu clignotant vélo » complétera le dispositif en indiquant aux cyclistes quand ils ont le droit de tourner à droite ou d'aller tout droit au feu rouge à une intersection, tout en laissant la priorité aux piétons pourra être proposé à la préfecture.

Par ailleurs, le traitement de surface des aménagements des pistes cyclables permettra de distinguer les espaces dédiés aux piétons de ceux dédiés aux cycles.

Concernant la circulation des cycles :

En ce qui concerne les cycles, les traversées sont assurées à chaque carrefour par un bouclage uni ou bidirectionnel protégé par les feux de circulation au même titre que les piétons. Sur le secteur pantinois, l'insertion des cycles se fera par le moyen de sas directionnels leur permettant de partir en tête de la circulation pour assurer en sécurité les redirections rendues nécessaires sur leur trajet.

La maîtrise d'ouvrage n'envisage pas de « protéger » les bandes cyclables par un muret ou tout autre mobilier en élévation par rapport à la voirie. En effet, ces aménagements s'avèrent accidentogène à l'usage.

Pour assurer la sécurité des cycles circulant sur la piste, le projet T Zen 3 prévoit, lorsque le stationnement des véhicules est possible entre chaussée et piste cyclable, une bande servante de 50 centimètres de large hors bordures (75 cm au total) pour permettre l'ouverture des portières sans survoler la piste cyclable et mettre en danger ses usagers (Cf. réponse au courrier de l'Antenne Est Ensemble à Vélo de Mieux se Déplacer à Bicyclette).

Concernant l'insécurité non liée à la voirie :

Les éventuelles nuisances liées aux usages des riverains ou des professionnels (par exemple le cas du marché de la place de l'Eglise à Pantin), relèvent de la sécurité publique exercée par les Polices Nationales et Municipales dans le cadre des responsabilités de la Préfecture et des Mairies.

Cependant, la réalisation d'un aménagement plus convivial ainsi que d'un transport en commun moderne, performant devrait être positif sur la sécurité au sens large.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte

3.5 Développement du territoire

Avis exprimés dans les registres :

« Le projet est extrêmement important pour la ville de Bondy en terme de revalorisation urbaine [...] Par ailleurs, un nouvel éclairage, des nouvelles plantations, un axe apaisé favorisant la traversée et le cheminement des piétons et des vélos, un transport en commun fiable réduisant les émissions de bruit et de pollution (bus hybride ou électrique) sont des atouts qui permettront, à terme, le développement de ce secteur central afin d'aboutir à une mixité de logements et commerces sur cet axe. »

« Les projets de ZAC et autres entraineront une densification, donc une importante augmentation de la population qui risque de rendre le projet déjà dépassé à son achèvement. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le projet T Zen 3 prend en compte le développement des cinq ZACs tout au long de l'ex-RN3. Ce secteur en forte mutation voit la construction de nombreux logements, la création d'emplois et d'activités économiques dont le T Zen tient compte dans ses caractéristiques de dimensionnement et d'exploitation.

Ces données d'entrées ont été partagées avec les partenaires du Département, notamment les aménageurs sur ce secteur qui proposent ces nombreux programmes, mais également avec le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, qui a établi le bilan socio-économique du projet T Zen 3 sur ces bases communes.

C'est pourquoi, le T Zen 3, qui à l'origine était un bus articulé de 18 mètres, est devenu un bus hybride bi-articulé de 24 mètres de long pouvant transporter 140 passagers, c'est-à-dire offrant les mêmes capacités qu'un tramway de même taille. Il assure une exploitation soutenue avec une fréquence de desserte de 6 minutes en heure de pointe et de 8 minutes en heures creuses, permettant le transport de 42 000 voyageurs/jour comparés aux 17 000 voyageurs/jour transportés par l'actuelle ligne 147.

Voir également les thèmes 2.2 « Opportunité du mode » et 3.1 « Impacts sur la circulation » pour plus d'éléments d'information.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

THEMATIQUE 4 : SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)

« Nous avons en effet inventorié plusieurs effets indésirables :

- nuisances sonores : l'entreposage extérieur des futurs TZEN couplé au renforcement de l'extraction d'air vicié du futur atelier de maintenance généreront indéniablement un niveau supérieur d'émergence sonore ; de plus, l'extension de la plage horaire de rotation des bus sur site ne nous laissera que très peu d'heures sans activité durant la nuit. Enfin, considérant l'augmentation de l'effectif des conducteurs, la sollicitation du parking personnel (arrivée des véhicules - avec sonorisation au maximum pour certains, claquement du portail d'entrée...) s'en verra de même augmentée. La mise en œuvre d'un mur antibruit (quelles seront les spécificités acoustiques de cet ouvrage ?), dont la hauteur a, semble-t-il, été ajustée arbitrairement, ne palliera qu'en partie cette nuisance. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Des études acoustiques ont été menées et ont conclu à la nécessité de créer un mur anti-bruit entre le centre bus RATP et l'allée Sainte-Anne ainsi qu'en retour le long du parking RATP (côté nord-ouest). Plusieurs hypothèses de dimensionnement de ce mur ont été étudiées (hauteur allant de 2 à 4 mètres) et la solution apparaissant la plus efficiente (en termes de rapport gain acoustique/traitement paysager) a été proposée par la maîtrise d'ouvrage pour l'enquête publique : un mur d'une hauteur de 3 mètres.

Cette étude, consultable dans le dossier d'études d'impact (pages 502 à 504, p661, ainsi qu'en annexe) montre que les critères acoustiques pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont respectés avec un mur de 3 mètres, y compris sur toute la hauteur des habitations de l'allée Sainte-Anne.

La conception du futur atelier prévoira une isolation acoustique conformément à la réglementation et la ventilation du nouvel atelier sera raccordée au système de ventilation actuel. Il n'y a aucun impact acoustique supplémentaire projeté concernant ce point. Enfin, le centre bus des Pavillons-sous-Bois fera l'objet d'une modernisation du système d'extraction d'air du hall de charge et du hall de remisage intérieur en 2016.

Les critères ICPE étant respectés, il n'y a pas lieu de prévoir une isolation phonique des habitations de l'allée Sainte-Anne.

Afin de s'assurer du respect de la réglementation (émergence inférieure à 2dB(A)), des mesures de bruit seront faites par la maîtrise d'ouvrage à l'issue des aménagements. Dans le cas contraire, des mesures complémentaires seront envisagées, prioritairement par une réduction du bruit à la source et à défaut au niveau des habitations.

Concernant les évolutions de fonctionnement :

Les horaires de fonctionnement du centre bus ne seront pas modifiés. Mais de fait, de nouveaux mouvements d'autobus à proximité de l'allée Sainte-Anne seront constatés. Les effectifs de conducteurs vont rester stables à l'horizon de la mise en service du T Zen 3 voire diminuer et les sollicitations du parking du personnel seront sinon réduits, au moins équivalents à aujourd'hui.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Une étude acoustique complémentaire a été menée depuis afin d'identifier des pistes supplémentaires d'amélioration. Elle confirme qu'élever le mur à plus de 3 mètres apportera un faible gain en matière d'impact acoustique. Toutefois, la maîtrise d'ouvrage propose de monter le mur à 4 mètres conformément aux demandes des riverains de l'allée Sainte-Anne. Elle propose également d'inclure un mur en retour du mur le long de l'allée Sainte-Anne, coté Nord-Est.

Par ailleurs, cette étude a aussi permis d'identifier le traitement des caractéristiques acoustiques du mur comme une piste d'optimisation. Aussi, la maîtrise d'ouvrage propose de couvrir le mur antibruit d'un matériau absorbant aux propriétés acoustiques coté allée Sainte-Anne.

L'ensemble du dispositif antibruit projeté garantira les riverains de rester dans une ambiance calme au sens de la perception acoustique (soit bien inférieur à 60 bd(A)).

En complément de ce dispositif physique, l'équipe du centre bus des Pavillons-sous-Bois veillera à afficher des notes écrites dans les locaux du personnel rappelant les règles de discrétion à observer à l'intérieur du Centre et rappellera oralement ces règles aux conducteurs lors des suivis sur ligne et des entretiens professionnels. La direction du centre bus organisera également une rencontre avec les riverains de l'allée Sainte-Anne à l'issue de l'enquête publique. De plus le plan de remisage prévoira de positionner les autobus nouvelle génération (moins bruyant et plus propre) sur la parcelle à proximité de l'allée Sainte-Anne.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de l'accord de la RATP de porter le mur anti-bruit à quatre mètres de haut avec un revêtement acoustique et un retour sur les deux côtés.

4.1 Impact acoustique

Avis exprimés dans les registres :

« Bruit : Selon quels critères l'étude d'impact de bruit a-t-elle été menée ? Pourquoi 3 mètres ? Si une insuffisance du dispositif est constatée, des travaux d'isolation phonique sur les maisons doivent être à la charge de la RATP ; des provisions sont-elles prévues ? »

« Bruit : bruit du va et vient des bus. Bruit des souffleries du dépôt : neuf et ancien. Est-il prévu un changement des ventilations pour diminuer l'impact sonore et phonique d'une isolation phonique de l'atelier ? »

« Bruit : une étude d'impact de bruit a-t-elle été menée ? Sinon pourquoi une hauteur de mur "antibruit" de 3 mètres et sur quels critères ? Si oui a-t-elle été communiquée ? Si une insuffisance du dispositif est constatée, des travaux d'isolation phonique sur les maisons doivent être à la charge de la RATP : des provisions sont-elles prévues ? »

« Concernant le bruit : la hauteur du mur de 3 mètres sera-t-elle suffisante pour limiter l'impact du bruit ? Est-il prévu un retour du mur anti bruit pour les pavillons se trouvant en dehors de la limite du mur et sur les côtés ? A partir du 9 allée Saint Anne !!! Les ventilations au niveau des ateliers et réparations induisent également énormément de bruit, l'étude d'impact a-t-elle pris cela en compte ? Quel impact sonore au niveau des étages des maisons où se trouvent la plupart du temps des chambres à coucher. L'été dernier des travaux ont été réalisés à la RATP, impossible de dormir lors de la réalisation des travaux !!! trop de bruit au niveau des chambres se trouvant à l'étage. »

4.2 Impacts faune-flore

Avis exprimés dans les registres :

« présence d'arbres remarquables, sont-ils conservés ? présence de hérissons (espèce protégée) »

« Attention aux hérissons. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les arbres présents actuellement sur le site ne pourront être conservés car incompatibles avec le fonctionnement du futur aménagement. En contrepartie, une bande de 4 mètres sera végétalisée avec des essences compatibles avec la largeur de la parcelle et en accord avec la ville d'Aulnay-sous-Bois. Le PLU de la ville d'Aulnay-sous-Bois ne recense pas d'arbre remarquable sur le site de l'extension du centre bus. La zone végétalisée de 4 mètres, maintenue entre la clôture en limite de l'allée Sainte-Anne et le mur acoustique, fera l'objet d'un contrat d'entretien régulier.

Le diagnostic faune/flore réalisé sur trois périodes (février, mai et août 2015) par un bureau d'étude environnementale n'a pas recensé la présence de hérissons.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

En cas de découverte ultérieure de hérissons, la RATP s'engage à les recueillir avant les travaux et à les remettre à l'association agréée "Le sanctuaire des hérissons".

Avis de la commission d'enquête

Les riverains de l'allée Sainte Anne à Aulnay-sous-Bois se sont montrés au cours de l'enquête publique soucieux des conséquences engendrées par le réaménagement du centre de remisage des bus. Jusqu'alors la cohabitation se déroulait sans difficultés particulières. Le vaste espace tampon arboré et végétalisé qui les tient à distance de l'entrepôt de remisage n'y est sans doute pas étranger.

Demain, la situation sera différente. Les arbres vont être abattus, un mur anti bruit de 3 m va être érigé devant leurs fenêtres, l'emprise de l'espace végétalisé considérablement réduite et la haie de thuyas de 2 m en clôture va laisser place à des végétaux de taille beaucoup plus modeste.

Leur cadre de vie va indéniablement en pâtir et la valeur de leur bien en être impactée.

La commission d'enquête s'est longuement penchée sur ce sujet. Il ne s'agit, bien évidemment pas, de remettre en cause le remisage des futurs TZEN sur ce site mais de trouver un modus vivendi.

A cet effet, la Commission s'est attachée à recueillir, au-delà du compte rendu de la réunion d'examen conjoint par la PPA du projet de modification du PLU, l'avis de la Ville d'Aulnay-sous-Bois.

En réponse, cette dernière a précisé qu'elle souhaitait que la bande végétalisée reste propriété de la RATP et soit donc entretenue par ses soins. Une rétrocession à son profit dudit espace afin de créer un square ou des jardins partagés ne semble pas envisageable. Elle porte néanmoins une attention particulière aux arbres remarquables présents dans cette bande de terrain et exprime son souhait de les voir préserver.

Le projet tel que défini n'est, par ailleurs, pas sans conséquence sur la biodiversité et autres aspects

environnementaux.

La Commission recommande donc le maintien de l'ensemble des arbres compris dans ladite bande des 4 mètres et au-delà au regard de leur caractère remarquable d'étudier les possibilités de conserver les saules pleureurs et le cèdre.

Enfin, la clôture actuelle doublée d'une haie vive participe également à l'agrément visuel des riverains. A ce titre, il est recommandé de la maintenir.

4.3 Impact de la luminosité du site

Avis exprimés dans les registres :

« Pollution lumineuse : L'activité H24 des bus et l'éclairage général va entraîner une nuisance lumineuse; comment cela est-il compensé (plan d'installation, type d'éclairage, horaires...) »

« Pollution lumineuse : présence d'éclairage supplémentaire. Est-il envisagé des détecteurs de présence. Est-ce un éclairage permanent ? Eclairage vers l'intérieur du dépôt et non l'inverse »

« Pollution lumineuse : l'activité H24 des bus et l'éclairage générale va entraîner une nuisance lumineuse. Comment cela est-il compensé sur le plan d'installation type éclairage, horaires... »

« Concernant la pollution lumineuse : l'activité non stop des bus et l'éclairage général va entraîner une nuisance lumineuse : comment cela va-t-il être compensé ?? »

« nuisances lumineuses : le remisage en extérieur des futurs véhicules engendrera nécessairement le déploiement de sources lumineuses impactant les premiers étages des habitations durant la nuit. - nuisances atmosphériques : de quelle garanties disposerons-nous quant aux rejets d'émissions gazeuses fortement chargées en particules fines ? - nuisances durant la réalisation des travaux : le passage de véhicules de chantier dans l'allée Saint Anne générera indéniablement des nuisances sonores, vibratoires, en termes de sécurité, de propreté de la voirie, de risque de détérioration des véhicules stationnés, des aménagements publics... qu'il sera indispensable de limiter au maximum »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La conception du système d'éclairage de la zone de remisage des autobus n'est pas encore réalisée. Il visera à ne pas créer de nouvel impact visuel pour le voisinage.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Le projet d'éclairage fera l'objet d'une présentation aux riverains avant sa validation

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

4.4 Qualité de l'air

Avis exprimés dans les registres :

« La pollution aux particules fines a-t-elle été prise en compte ? Les bus doivent préchauffer leur moteur avant de démarrer. »

« Qualité air : la pollution aux particules fines a-t-elle été prise en compte ? Les bus doivent préchauffer leur moteur avant de démarrer. »

« Concernant la qualité de l'air : la pollution aux particules fines a-t-elle été prise en compte ? Les bus doivent préchauffer leurs moteurs avant de démarrer. »

« Nuisances atmosphériques : de quelle garanties disposerons-nous quant aux rejets d'émissions gazeuses fortement chargées en particules fines ? »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Pour le centre bus de Pavillons-sous-Bois, la pollution aux particules fines va globalement diminuer (voir page 580 du dossier d'étude d'impact) du fait de l'arrivée de bus hybrides consommant moins de carburant et générant donc moins de pollutions à court/moyen terme et par le remplacement progressif des bus existants par des bus propres (électrique ou biogaz) à plus long terme, dans le cadre du projet "BUS 2025" de la RATP.

Les actuels bus hybrides doivent être préchauffés sur une durée de 2 à 5 minutes pour activer l'ensemble des systèmes à bord du bus, cette durée pouvant aller jusqu'à 10 minutes en moyenne en hiver.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Le plan de remisage prévoira de positionner les autobus nouvelle génération (moins bruyant et plus propre) sur la parcelle à proximité de l'allée Sainte-Anne.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte et rappelle son avis formulé au paragraphe 2.2.

4.5 Traitement paysager

Avis exprimés dans les registres :

« S'agissant de la nuisance visuelle : présence d'arbres remarquables, sont-ils conservés ? [...] Si arrachage des arbres, obligation de replantage d'arbres de haute futaie âgés dans la bande des 4 mètres. »

« Est-il prévu une végétalisation du toit du dépôt ? [...] Environnement : arbre et oiseau : plantation de sujet de grande taille afin de maintenir la qualité visuelle. [...] Le grillage va-t-il être changé ? Les haies brûlées ? La zone maintenue entre le grillage et le mur va-t-elle être entretenue régulièrement (risque de dépôt sauvage) ? »

« Environnement : s'agissant de la nuisance visuelle : présence d'arbres remarquables sont-ils conservés ? [...] si arrachage des arbres obligation de replanter d'arbres de haute futaie âgée dans la bande des 4 mètres. [...] Pollution lumineuse : l'activité H24 des bus et l'éclairage générale va entraîner une nuisance lumineuse. Comment cela est-il compensé sur le plan d'installation type éclairage, horaires... »

« Concernant l'environnement : La nuisance visuelle : présence d'arbres remarquables seront-ils conservés ?? [...] Si arrachage des arbres : replantage d'arbres suffisamment hauts dans la bande des 4 mètres. [...] Concernant la pollution lumineuse : l'activité non-stop des bus et l'éclairage général va entraîner une nuisance lumineuse : comment cela va-t-il être compensé ?? »

« nuisances esthétiques : le caractère végétalisé du site actuel, véritable continuité de la trame verte depuis les abords du canal de l'Ourcq, ponctué d'arbres remarquables de par leur circonférence et leur âge, sera détérioré au profit d'un aménagement beaucoup plus minéral et industriel. La conservation de certains spécimens se doit d'être privilégiée. De plus, la pose d'un mur imposant en hauteur comme en linéaire faire aux habitations de l'allée Sainte Anne limitera nécessairement le point de vue. La végétalisation de ce mur et de la bande enherbée attenante se doit d'être réalisée avec soin, à la fois dans le choix des essences que dans l'agencement des espèces »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le PLU de la ville d'Aulnay-sous-Bois ne recense pas d'arbre remarquable sur le site de l'extension du centre bus. Les arbres présents actuellement sur le site ne pourront pas être conservés car totalement incompatibles avec le fonctionnement du futur aménagement (1 cèdre implanté à 7,50m de la limite de parcelle / 2 saules entre 6,5 et 10m / 9 autres essences entre 7 et 30m). En contrepartie, une bande de 4 mètres sera végétalisée et plantée avec des essences compatibles avec la largeur de la parcelle et en accord avec la ville d'Aulnay-sous-Bois.

La zone végétalisée de 4 mètres se trouvera entre le mur antibruit et une clôture en limite de l'allée Sainte-Anne. Cet espace fera l'objet d'un contrat d'entretien régulier.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Les essences seront choisies en fonction de leur provenance (essence locale privilégiée) et de leur besoin en entretien. Les arbres plantés bénéficieront d'un développement déjà avancé. L'ensemble de ces éléments sera déterminé en accord avec la commune d'Aulnay-sous-Bois et présenté aux riverains de l'allée Sainte-Anne avant validation.

Avis de la commission d'enquête

Elle note que :

- la contrainte liée à la réalisation d'espace vert dans le cadre des travaux d'extension du centre de remisage s'est considérablement assouplie. En effet, la présente procédure de mise en compatibilité du PLU conduit à réduire la norme espace vert en la portant à 3% de la superficie du terrain au lieu des 20 % actuellement exigés.
- la végétalisation de la toiture de l'entrepôt comme le suggère une riveraine n'a pas été retenue.

La commission rappelle ses recommandations formulées au point 4-2 relatives au maintien des arbres et de la haie.

4.6 Chantier

Avis exprimés dans les registres :

« Impact des travaux : Les aménagements de voirie, de chantier vont entraîner des vibrations et des perturbations sur le sous-sol, donc sur les fondations des maisons. Il y aura une répercussion sur la valeur des maisons. Cela est-il pris en compte ? »

« Etat des lieux avant travaux : prise en charge d'un constat d'huissier par la RATP pour évaluation en cas de dégradation »

« Impact des travaux : les aménagements de voirie, chantier vont entraîner des vibrations et des perturbations sur le sous-sol, donc des fondations des maisons. Il y aura donc une répercussion sur la valeur des maisons. Cela est-il pris en compte ? - Etat des lieux avant travaux : prise en charge d'un constat d'huissier par la RATP pour évaluation en cas de dégradation »

« Impact des travaux les aménagements de voirie, de chantier vont entraîner des vibrations et perturbations sur le sous-sol, donc sur les fondations des maisons. L'ensemble de ces nuisances aura des répercussions sur la valeur des maisons cela est-il pris en compte ??? »

« nuisances durant la réalisation des travaux : le passage de véhicules de chantier dans l'allée Saint Anne générera indéniablement des nuisances sonores, vibratoires, en termes de sécurité, de propreté de la voirie, de risque de détérioration des véhicules stationnés, des aménagements publics... qu'il sera indispensable de limiter au maximum. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les études ultérieures de conception permettront de définir la nature des travaux à proximité de l'allée Sainte-Anne et de définir les mesures à prendre vis-à-vis des maisons de l'allée Sainte-Anne en fonction des éventuels risques de dégradation ou de nuisance.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Des préconisations seront faites dans les marchés de travaux afin de limiter les nuisances pour les riverains (bruits, poussières). La circulation d'engins dans l'allée Sainte-Anne sera proscrite sauf besoins ponctuels. Les travaux de nuits seront également proscrits sauf besoin exceptionnel.

Les risques vibratoires dus au chantier peuvent exister pour les constructions situées à moins de 10 mètres des travaux. Le Maître d'ouvrage procédera à un recensement des bâtiments potentiellement concernés. Des états des lieux avec constat d'huissier seront effectués avant les travaux par les entreprises. une procédure de contrôle sera mise en place par le Maître d'ouvrage pendant les travaux les plus impactant. L'atteinte d'un seuil de risque en phase contrôle imposera une modification du mode opératoire ou du matériel de mise en œuvre.

Avis de la commission d'enquête

La Commission prend acte.

Nota : la commission prend acte qu'aucune observation n'a été formulée sur la modification de la norme stationnement.

THEMATIQUE 5 : ACTIVITES ECONOMIQUES

5.1 Accessibilité et visibilité

Avis exprimés dans les registres :

« Le dossier soumis à l'enquête publique présente de nombreuses insuffisances concernant notamment le traitement des accès et la desserte des entreprises riveraines pendant et après les travaux du T ZEN 3 et la reconfiguration de la voirie en résultant. »

« Mon commerce est situé au 148 rue de Paris à l'angle de la Villa Georges Blancheteau représenté sur le plan D37 donc je suis concerné et inquiet de l'aménagement qui va être fait. L'accès de mon garage se fait actuellement en angle, ce qui ne correspond pas exactement au plan de la page 552. J'ai consulté les documents papier de l'enquête publique en mairie mais ce n'est pas plus détaillé. Une flèche située sur ma parcelle n'est pas répertoriée dans la légende, je souhaiterais savoir à quoi elle correspond. Actuellement, il est déjà très difficile de se garer et j'ai remarqué que sur ce tronçon (séquence 8) il y aurait des suppressions de places, pouvez-vous préciser où se feront-elles ? Je souhaiterais rencontrer une personne du projet, il n'y a que sur place que l'on peut se rendre compte de la complexité de l'endroit. »

« Ce projet ne doit pas nuire au développement de mon commerce ainsi qu'au quotidien. De plus, je n'ai prévu aucun budget afin de restructurer ma façade pour rentrer le camion de l'entreprise suite à vos travaux de restructuration. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

En ce qui concerne l'accessibilité des professionnels riverains, le Département a pour programme la conservation de tous les accès existants dans le futur aménagement. Aucune entrée n'est supprimée sans demande ou accord explicite du propriétaire. De plus, le dimensionnement des entrées charretières s'appuie sur le fonctionnement existant et peut être, au cas-par-cas adapté, aux futurs besoins dans les limites du domaine public routier sous compétence du Département.

Le projet T Zen 3 est aujourd'hui en phase étude de niveau Avant-Projet (AVP). Les études fines d'insertion, notamment au droit de certains accès riverains, seront engagées avec la phase PRO en 2017. Le Département, lors des rencontres publiques avec les professionnels de l'ex-RN3 en 2014-2015, s'est engagé à partager les informations relatives à l'évolution du projet, et à travailler avec eux sur les solutions d'insertion locales et spécifiques rendues nécessaires par leur exploitation.

Le projet T Zen 3 modifie également les conditions de stationnement futur. Ces aménagements ont fait l'objet de réflexions importantes de la part du maître d'ouvrage et de ses partenaires, en s'appuyant notamment sur des études de circulation détaillées. Ces éléments sont détaillés dans le thème 1.1 « Aménagement de la voirie ».

Concernant le commerce situé au 148 rue de Paris à Noisy-le-Sec :

La maîtrise d'ouvrage confirme que la petite flèche noire apparaissant sur le plan correspond à l'actuel accès bateau. Pour les questions relatives au stationnement, des informations détaillées figurent dans le thème 1.1 « Aménagement de la voirie ».

Concernant le commerce situé au 147-149 avenue Aristide Briand aux Pavillons-sous-Bois :

La question de M. Boucher Gérard, gérant « d'Ambiance AGEM », relative au maintien de son exploitation est directement traitée dans la réponse à son courrier figurant dans la partie 1.2 « Observation des associations, collectifs et acteurs locaux » du présent mémoire.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage prendra contact avec les exploitants des commerces situés aux 148 rue de Paris à Noisy-le-Sec et 147-149 avenue Aristide Briand aux Pavillons-sous-Bois.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

5.2 Impact chantier

Avis exprimés dans les registres :

« est-il prévu une indemnité pour les commerçants pendant les travaux ? »

« Il est indispensable pour les entreprises installées le long de la RN3 et concernées par le projet de T ZEN 3 de connaître précisément le traitement de la desserte de leurs locaux et des accès sur la RN 3 pendant la phase chantier qui sera très longue et complexe. »

« Nous ne pouvons pas cacher notre très vive inquiétude pour la période de travaux qui, si elle est mal conduite, peut atteindre très fortement les commerces existants et mettre en danger leur pérennité (nous avons déjà été amenés à fermer un point de vente en région parisienne à l'issue de travaux de tramway ayant rendu trop difficile l'accès au magasin pendant une période longue de travaux) ; le risque majeur est de voir nos clients changer définitivement leurs habitudes en s'orientant vers d'autres sites commerciaux concurrents plus facilement accessibles. [...] »

« En outre, lors de l'analyse des effets provisoires sur les commerces, l'étude d'impact évoque page 447 qu'un « bureau d'études spécialisé dans l'expertise commerciale » sera missionné, sans plus de précisions.

Il est demandé la communication des coordonnées et du rôle précis ainsi que des modalités d'intervention de ce bureau d'études auprès des commerces, le dossier étant muet sur ces points.

Votre attention est attirée sur le fait que les travaux de réalisation du projet auront un impact très important sur les chiffres d'affaires de chacun des magasins exploités par la Société BRICORAMA FRANCE, du fait de l'atteinte aux conditions d'exploitation de ceux-ci. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'accessibilité aux commerces et aux différentes activités économiques sera maintenue durant toute la durée du chantier, sauf cas exceptionnel et ponctuel. Ces éventuelles fermetures exceptionnelles d'accès seront définies en collaboration avec les exploitants concernés.

Au-delà du maintien continu des accès, la maîtrise d'ouvrage est tout à fait consciente de l'attention particulière à porter à l'activité des commerçants et des entreprises en phase travaux. C'est pourquoi la maîtrise d'ouvrage s'est engagée à la mise en place de différents outils, notamment celle d'une commission de règlement amiable en charge d'indemniser les commerçants en cas de perte anormale de chiffre d'affaire liée aux travaux.

L'objectif de cette commission sera d'indemniser les commerçants ayant subi une perte anormale sur leur chiffre d'affaire en raison des travaux. Composée d'un magistrat du Tribunal administratif officiant en tant que président, de la maîtrise d'ouvrage, de la CCI, de la CMA, de l'URSSAF, de l'ordre des experts comptables et des communes concernées, la commission pourra être saisie tous les trois mois par les commerçants éprouvant des gênes. Cette commission sera mise en place au démarrage des travaux du Département et un dépliant expliquant son fonctionnement sera alors distribués aux professionnels riverains.

Cette commission ne sera pas dotée d'un budget fixe et l'indemnisation dépendra de chaque cas. La maîtrise d'ouvrage précise qu'une commission aura lieu à minima trimestriellement et que le délai de versement de l'indemnisation est de 4 à 6 mois.

A titre d'exemple, sur le tramway T5 réalisé sur l'ex-RN1, 75 dossiers ont été reçus et 30% ont été refusés. Les refus sont dus à des installations de commerce après la Déclaration d'utilité publique du projet et, de manière plus marginale, à des comptes anormaux qui ne permettent pas l'obtention d'indemnisation provenant de l'argent public.

En parallèle de ce dispositif d'indemnisation, les maîtres d'ouvrage se sont engagés à réaliser une information spécifique durant la phase travaux et à désigner des agents de proximité comme relais entre les riverains (notamment professionnel) et l'équipe projet. Plus de détails sur ces éléments figurent dans les thèmes 6.2 « Nuisances du chantier » et 6.3 « Informations chantier ».

Concernant la nomination d'un bureau d'études spécialisé dans l'expertise commerciale :

Un bureau d'études spécialisé en urbanisme commercial a été missionné par le Département de la Seine-Saint-Denis dès les phases d'études préalables afin de l'accompagner dans la prise en compte de la problématique commerçante dans la conception du projet. Ainsi plusieurs études ont d'ores et déjà été réalisées et intégrées comme données d'entrée dans la conception du projet : diagnostic du tissu d'activité, recommandation en matière de dimensionnement des besoins en stationnement et livraison, étude terrain de la clientèle, préconisation de mesures d'accompagnement. Certains extraits de ces études ont été repris dans le dossier d'enquête publique.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Un processus spécifique de concertation, associant les commerçants et acteurs économique situé le long du tracé du T Zen 3, a été initié par la maîtrise d'ouvrage en amont de l'enquête publique (3 réunions publiques) entre novembre 2014 et juillet 2015. La maîtrise poursuivra ce processus dans les phases ultérieures de définition du projet.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

THEMATIQUE 6 : CHANTIER

6.1 Calendrier du chantier

Avis exprimés dans les registres :

« Afin de se préparer à ces difficultés, nous aimerions avoir plus de renseignements quant à l'organisation du chantier, les dates, etc... éléments qui manquent à ce dossier à ce stade. »

« Un commerçant (restaurateur) souhaiterait avoir un calendrier prévisionnel précis des travaux en particulier entre la station Victor Hugo et le chemin du clocher d'Aulnay (séquences 4.4 et 4.5). »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le calendrier prévisionnel de l'opération T Zen 3 situe actuellement les premiers travaux concessionnaires à partir de mi-2017. Les travaux d'infrastructures pourraient débuter à partir du deuxième semestre 2018. La durée prévisionnelle globale de la phase de réalisation des aménagements T Zen 3 est à minima de 3 ans. Cette réalisation sera découpée par tronçons où les travaux se dérouleront sur plusieurs mois. Le phasage précis des travaux du projet T Zen 3 ne sera déterminé que lors des phases ultérieures d'étude.

Aujourd'hui, seul le déroulé général des travaux peut être exposé. Les travaux s'organiseront de la manière suivante :

- Les travaux préparatoires ainsi que les dévoiements ou la protection des réseaux concessionnaires enterrés,
- Les travaux de terrassements et d'assainissement,
- La réalisation des travaux d'aménagement et d'infrastructures du transport (plateforme et stations),
- La pose des équipements urbains et de signalisation (mobilier, éclairage, signalisation de police,..),
- La pose des équipements du système de transport (système d'aide à l'exploitation, information voyageurs, billettique,..),
- La phase d'essais des systèmes de transport, formation des conducteurs, marche à blanc.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Le Département désignera fin 2016 un assistant à maîtrise d'ouvrage en charge de l'ordonnancement et la coordination générale des travaux. Elaboration du phasage général du chantier courant 2017 en concertation avec les communes et en coordination avec les ZACs.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

6.2 Nuisances

Avis exprimés dans les registres :

« Les riverains ont toujours en mémoire la phase travaux du tramway, rue Galliéni, entre les coupures d'électricité, d'eau et de téléphone, les accès non protégés pour les piétons, les rues coupées pendant plusieurs jours et inaccessibles en voiture, etc. De plus, après plus de dix ans, cela n'a jamais été terminé, des gaines qui sont en attente à différents endroits, des aménagements qui n'ont pas été faits, des emplacements réservés pour des dépôts de matériel ou d'engins de chantier qui ont tout saccagé, etc. Le traumatisme est toujours présent, j'oubliais ce que l'on appelle les "dents creuses" abandonnées complètement par le département, actuellement sont des friches non entretenues, occupation illicite, dépôt d'ordures, cela fait peur pour la suite donnée à ce beau projet, souhaitons que le suivi, phase travaux, finitions soit mieux mené. »

« Le projet est extrêmement important pour la ville de Bondy en termes de revalorisation urbaine même si la phase chantier entre 2018 et 2020 sera difficile : la circulation très contrainte avec l'inconvénient de reports de circulation dans la ville, le risque de recueillir des plaintes des commerces de la RN3, le bruit pour les riverains, tous ces éléments nécessiteront une grande attention de la part de la maîtrise d'ouvrage. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le projet T Zen 3 est réalisé dans les emprises actuelles du domaine public, sans expropriation. De ce fait, il n'y a aucun risque de laisser des friches ou des dents creuses après les travaux.

Les maîtres d'ouvrages seront très attentifs à la limitation des nuisances durant les chantiers.

L'organisation des travaux sur l'ex-RN3 prendra en compte la nécessité de ne pas impacter tous les points névralgiques (accès autoroutes, ponts sur le canal) aux mêmes périodes et de réduire au mieux ces contraintes. La circulation sera effectivement rendue plus difficile par les restrictions dues au chantier, même s'il sera toujours possible d'emprunter l'ex-RN3 dans les deux sens. Des itinéraires de déviations conseillés seront mis en place dès le début des travaux pour inciter ceux qui le peuvent à les utiliser. Une large communication et des panneaux d'information sur site seront également déployés pour inciter ceux qui le peuvent à éviter le secteur. En cours de chantier, des dépliants d'information seront régulièrement diffusés aux riverains pour les informer des différents changements de phasage des travaux et des mesures de circulation mises en place localement. Le chantier sera organisé pour assurer l'accès des riverains et des entreprises/commerces, sauf sur de courtes périodes qui seront concertées avec les intéressés.

Le Département de la Seine-Saint-Denis mettra en place un dispositif d'information et de communication permettant des échanges réguliers entre les riverains, le maître d'ouvrage et les entreprises. Ces échanges pourront être faits à travers des agents de proximité, au service du projet, et des outils de communication et d'information.

Ces outils pourront prendre différentes formes, ce qui permettra de sensibiliser un maximum de personnes :

- Des supports papiers (plaquettes, dépliants, flyers, affiches, plan, lettres aux riverains...);
- Des supports interactifs et multimédias (vidéos, diaporamas, sites internet,...);
- Des supports medias (annonces et encarts presse, spots radios...);
- Des panneaux (d'exposition, de chantier...);
- Des événements (manifestations, stands...);
- Des réunions publiques d'information avec les différentes personnes concernées.

Un ou plusieurs agents de proximité seront désignés par le maitre d'ouvrage. Leur rôle d'interface entre les riverains, les commerçants et le maitre d'ouvrage contribuera à anticiper les gênes engendrées par le projet, et à apporter des solutions concrètes aux éventuelles difficultés rencontrées (engins de chantier occultant la visibilité d'un commerce, absence d'emplacements de livraison...). L'objectif étant de réagir, le plus en amont possible de la phase de travaux, par la mise en place de mesures adéquates (plan de rétablissement des accès aux commerces pendant les travaux, mise en place de panneaux de signalisation provisoires permettant de visualiser un commerce devenu 'non-visible' par les installations de chantier...).

Par ailleurs, l'organisation des travaux du T Zen 3 sera également coordonnée avec la réalisation des chantiers concomitants et notamment des ZACs et de la Ligne 15.

Ainsi, comme indiqué dans la réponse n°18 à l'avis de l'Autorité Environnementale, un comité de coordination T Zen 3 / ZACs a d'ores et déjà été créé à l'initiative du Département, afin de partager et de coordonner les plannings des opérations mais surtout de permettre à chaque maître d'ouvrage de déterminer le phasage de ses chantiers dans un cadre commun et cohérent. Ce comité perdurera durant toute la durée des projets, y compris en phases de réalisations pour apporter les adaptations qui pourront s'avérer nécessaires.

De plus, comme indiqué dans le dossier d'étude d'impacts (pages 437 à 456), le chantier sera suivi par la maîtrise d'ouvrage pour limiter les nuisances (bruit, vibrations, poussières, propreté,...).

Les bruits de chantiers d'infrastructures terrestres sont réglementés par le décret n°95-22 du 9 janvier 1995. Les engins de chantiers sont soumis à deux régimes réglementaires limitant leurs niveaux sonores, l'un national (décret du 23 janvier 1995), l'autre européen (transposition le 18 mars 2012 en droit français d'une directive du Parlement européen concernant les émissions sonores des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur (directive 2000/14/CE)).

Les risques vibratoires dus au chantier (notamment lors du compactage des couches de chaussées) peuvent exister pour les constructions situées à moins de 10 m des travaux. Le maître d'ouvrage procédera à un recensement des bâtiments potentiellement concernés.

Le maître d'ouvrage précisera également dans ses marchés de travaux les mesures liées à la gestion et au traitement des déchets amiantés, notamment concernant la mise en emballages ou conteneurs hermétiques, le transport selon le Règlement Européen ADR (Accord pour le transport des matériaux Dangereux par la Route) et la mise en décharge (conformément aux articles R.4412-121 et R.4412-123 du code du travail).

Par ailleurs, le Département demandera aux entreprises de produire un document intitulé SOGED (Schéma d'Organisation de la Gestion et l'Élimination des Déchets de chantier).

Les objectifs du SOGED sont :

- Préciser les engagements pris par l'entreprise quant à la gestion des déchets de chantiers ;
- Indiquer les méthodes employées pour l'élimination des déchets : types de déchets produits, estimation des quantités, tri éventuel, destination des déchets, etc...
- Présenter les méthodes de prévention de la production des déchets ;
- Exposer les modalités retenues pour assurer le contrôle, le suivi et la traçabilité des déchets ;
- Inscrire les actions de communication prévues pour informer le personnel des modalités de gestion des déchets

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Le maître d'ouvrage introduira dans ses dossiers de marchés de travaux des spécifications concernant les horaires de chantiers, les matériels prohibés, les mesures de circulation interne et externe des engins. Il prescrira également des mesures de surveillance du respect de ces prescriptions, notamment concernant le bruit, la propreté, les poussières.

Concernant les risques de dégradation des bâtiments, des états des lieux avec constat d'huissier seront effectués avant les travaux par les entreprises. Une procédure de contrôle des niveaux vibratoires sera mise en place par le maître d'ouvrage pendant les travaux les plus impactant. L'atteinte d'un seuil de risque en phase contrôle imposera une modification du mode opératoire ou du matériel de mise en œuvre.

Afin de limiter la propagation de poussière lors des travaux de déconstruction, il sera préconisé d'arroser le point de déconstruction et le point de chute/dépôt des gravats. Le nettoyage régulier des pistes de circulation des camions permettra aussi de minimiser l'émanation de poussières.

Un débourbeur de roue sera mis en œuvre à la sortie des zones d'installation de chantier afin de nettoyer les camions avant de réemprunter les voies publiques. Pour les matériaux extrêmement volatils, des bâches seront mises sur les bennes de tri concernées. Les voies de circulation seront régulièrement nettoyées.

En outre, les entreprises devront obligatoirement respecter la "Charte de chantier à faible impact environnemental de la Seine-Saint-Denis". Ce guide méthodologique de février 2011 pour une construction durable sera annexé dans les dossiers de marchés de travaux.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

6.3 Informations chantier

Avis exprimés dans les registres :

« Un commerçant (restaurateur) souhaiterait avoir un calendrier prévisionnel précis des travaux en particulier entre la station Victor Hugo et le chemin du clocher d'Aulnay (séquences 4.4 et 4.5). »

« Les désagréments liés aux travaux ? Quand ? Comment ? Je ne sais pas si une commission d'usagers ou de riverains sera organisée afin de pouvoir échanger et être davantage informé. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les travaux du T Zen 3 sont envisagés en plusieurs phases successives jusqu'à la livraison du projet à horizon 2020. Ainsi, le calendrier prévisionnel du projet T Zen 3 situe une première phase de travaux de déplacements des réseaux enterrés (gaz, électricité, réseaux d'assainissement, etc..) à partir du 2^{ème} semestre 2017. Le Département, maître d'ouvrage du projet T Zen 3 engagera ensuite les travaux d'infrastructure et d'aménagements urbains propres au T Zen 3. Ces travaux devraient débiter (sous réserve du respect du calendrier) au 2^{ème} semestre 2018 pour prendre fin à l'horizon 2020.

Cependant, l'avancement des études à ce jour ne permet pas encore de disposer ni d'un calendrier, ni de l'ordonnement et du phasage des travaux précis par secteur géographique.

Le Département, lors des rencontres publiques avec les riverains et professionnels de l'ex-RN3, s'est engagé à les informer de l'avancement du projet et des grandes étapes des travaux. Pour ce faire la maîtrise d'ouvrage proposera un dispositif d'information complet comprenant :

- Des supports papiers (plaquettes, dépliants, flyers, affiches, plan, lettres aux riverains...);
- Des supports interactifs et multimédias (vidéos, diaporamas, sites internet,...);
- Des supports médias (annonces et encarts presse, spots radios...);
- Des panneaux (d'exposition, de chantier...);
- Des événements (manifestations, stands...);
- Des réunions publiques d'information avec les différentes personnes concernées.

Le maître d'ouvrage ne prévoit pas la mise en place de commissions d'usagers ou de riverains.

En outre, un ou plusieurs agents de proximité seront désignés par le maître d'ouvrage. Leur rôle d'interface entre les riverains, les commerçants et le maître d'ouvrage contribuera à anticiper les gênes engendrées par le projet, et à apporter des solutions concrètes aux éventuelles difficultés rencontrées (engins de chantier occultant la visibilité d'un commerce, absence d'emplacements de livraison...). L'objectif étant de réagir, le plus en amont possible de la phase de travaux, par la mise en place de mesures adéquates (plan de rétablissement des accès aux commerces pendant les travaux, mise en place de panneaux de signalisation provisoires permettant de visualiser un commerce devenu 'non-visible' par les installations de chantier...).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

7 : GOUVERNANCE

7.1 Calendrier

Avis exprimés dans les registres :

« Ainsi, la Ville de Bobigny sera dans un premier temps attentive à la réalisation du T Zen 3 dans les délais annoncés. »

« Que de temps perdu : 5 ans depuis la concertation »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le Département travaille en concertation de longue date avec ses partenaires locaux, notamment les 8 villes et l'EPT Est Ensemble qui accueillent le projet T Zen 3 au sein de leur territoire avec la requalification complète de l'ex-RN3. Les maîtres d'ouvrages s'organisent pour suivre le calendrier prévisionnel annoncé, sous réserve du financement de l'opération courant 2017, de l'ordonnancement des travaux qui sera défini ultérieurement en coordination avec les autres projets connexes (ZAC, L15, T4,..) et des divers aléas qui jalonnent ce type de grands projets (Cf. thème 6.1. « Calendrier du chantier »).

La concertation avec le public s'est déroulée en 2011. Depuis, la maturation du projet a nécessité des études supplémentaires concernant certains points essentiels du projet : L'insertion du T Zen 3 dans la porte de Pantin suite à la mise en service du T3b en décembre 2012, les études de modification des ouvrages autoroutiers instruites par la DIRIF, la faisabilité des modalités de remisage du T Zen 3 dans le dépôt existant des Pavillons-sous-Bois et les évolutions du dimensionnement du système d'exploitation (matériel roulant), ...

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

7.2 Coût et financement

Avis exprimés dans les registres :

« Dans le dossier de l'enquête publique, un carrefour sur la RD40 (avenue Jean Jaurès), entre l'ex-RN3 et le canal de l'Ourcq est envisagé pour restituer une desserte à l'îlot dit « MBK »,

situé à l'angle du carrefour de la Folie. Il convient de rappeler l'accord récent trouvé entre la Ville de Bobigny et le Conseil Départemental sur la répartition financière entre les projets du T Zen 3 et de la ZAC Ecocité pour la réalisation du carrefour d'accès à l'îlot dit « MBK » sur la RD40, à savoir :

- l'intégration de l'aménagement du carrefour d'accès dans le périmètre du projet T Zen 3 ;
- la prise en charge par la ZAC Ecocité des mobiliers de feux tricolores liés au fonctionnement de ce carrefour.

Ainsi, la Ville de Bobigny demande à ce que le dossier d'enquête intègre le carrefour d'accès à l'îlot dit « MBK » sur la RD40 au périmètre du projet T Zen 3. »

« Les conventions de maîtrise d'ouvrage seront bientôt lancées et nous ne connaissons pas les éventuelles participations financières des villes, ni les montants. Cette question ne paraît pas totalement réglée et est source d'inquiétude. »

« Son coût de 181,2M euros (valeur 2010) hors matériel roulant (16 véhicules) n'est pas entièrement financé, de quoi être inquiets. Si jamais ce financement n'arrive pas, qu'est-il prévu ? »

« le bus T Zen est une énormité financière à l'heure des économies [...] De plus quand les finances du Pays sont au plus bas on arrête les dépenses, cela mériterait la prison pour les décideurs. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le sujet de l'accès à l'îlot MBK de la ZAC Ecocité à Bobigny a fait l'objet d'une réponse spécifique à l'avis du Conseil municipal de Bobigny en date du 26 mai 2016.

Le projet T Zen 3 bénéficie d'un financement 60% (Région IDF) / 40% (Département) pour la phase études. Pour la phase réalisation, le projet T Zen 3 fait partie des projets de 'bus à haut niveau de service' listés dans le "Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 - Ile de France". A ce titre, il est éligible à l'enveloppe de 420M€ inscrite sur la ligne « T Zen, BHNS et autres TCSP" de ce contrat qui permettra un financement à hauteur de 70% de l'opération (partagé entre l'Etat et la Région IDF). Il reste ainsi à couvrir 30% de l'opération qui sont à priori ciblés sur les collectivités (Département, Villes, EPT Est-Ensemble).

En tout état de cause, la réalisation effective du T Zen 3 est conditionnée par la finalisation d'un plan de financement et aucune variante 'dégradée' (type maintien de la ligne 147 dans le site propre nouvellement créé) n'est prévue.

Pour rappel, le projet T Zen 3 consiste à créer une ligne structurante de transport public, en site propre avec des stations dédiées, qui aura un niveau de service (accessibilité pour tous, information, régularité, fréquence, horaires) et des performances (temps de parcours) semblables à ceux d'un tramway avec un matériel bus spécifique (24ml, bi-articulé, hybride). Le coût de ce nouveau mode de transport est sensiblement moins onéreux que celui d'un tramway sur un parcours équivalent tout en étant particulièrement adapté à un environnement très urbain.

Par ailleurs, le T Zen 3 permettra de transporter 42 000 voyageurs/jour contre 17 000 pour le bus 147 dans des conditions de fréquence élevée (6 minutes en heures de pointe) et de régularité fiabilisée. Dans les faits, il s'agit de transformer la ligne 147 en 'super-ligne de bus' prioritaire sur l'ex-RN3 entre Paris et Livry-Gargan.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

Le Département de la Seine-Saint-Denis projette de mobiliser les collectivités courant 2016-2017 pour faire valoir l'opération T Zen 3 auprès des financeurs institutionnels et notamment l'Etat et la Région IDF, au-delà même de la base du CPER 2015-2020.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

7.3 Concertation et information

Avis exprimés dans les registres :

« Nous avons été stupéfaits d'observer dans quelles conditions misérables est tenu disponible le dossier d'enquête (?) le personnel ne faisant qu'exécuter les consignes données. »

« Pour la réussite de ce projet la maîtrise d'ouvrage coordonnateur devra être très présente et dialoguer avec les riverains »

« Il faut en effet rappeler qu'il y a 100 ans et moins, la RN3 était desservie par un chemin de fer sur chaussée depuis la place de l'Opéra de Paris jusqu'à Villeparisis au niveau de l'embranchement plâtrier de Vaujours en passant par la gare de Gargan (ligne d'Aulnay à Bondy) et que la voie fut déposée faute d'électrification de jonction directe par la RN3 et son passage à niveau... Or l'historique commence en 2000 et par négationnisme politique passe sous silence l'histoire ferrée de la nationale 3 [...] Notons que le plan des automobiles omnibus p. 348 date de 2001 ! Cela pose problème car même si le dossier a été rédigé l'an dernier, il était possible d'adjoindre plan plus récent ! L'interrogation est : ceci a-t-il été fait pour masquer l'existence de la ligne "privée" joignant l'Eglise de Pantin à la gare SNCF de Meaux (sur Marne) raccourcie depuis à Bobigny alors que nous demandions sa prolongation jusqu'au T3 MINIMUM. »

« Compte tenu du fait que l'enquête publique concernant le débranchement du T4 n'a été d'aucune utilité et que le tracé final a été imposé de force, on peut légitimement émettre quelques doutes quant à la concertation concernant T Zen. »

« et le respect de ses habitants ? Les formules "autant que possible", "le moins de nuisances possibles" sont inquiétantes... Les illustrations des brochures sont non contractuelles. Faire son devoir de citoyen en participant à une enquête publique, il le faut et c'est normal (mais il faut être très optimiste !). Prendre en compte ces avis, ce serait permettre au plus grand

nombre de s'exprimer vraiment et ne plus penser que les enquêtes publiques sont des simulacres de démocratie. »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant l'information et la communication de l'enquête publique :

Les principes généraux relatifs à l'information et à la participation du public ont été respectés tout au long de la procédure d'enquête publique. Conformément à l'article R.123-10 du code de l'environnement, l'enquête publique concernant le projet T Zen 3 a été organisée de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population.

L'organisation de l'enquête a été précédée d'une large information du public.

- Communication réglementaire :

L'avis de publicité de l'enquête a été publié dans la presse par les soins du maître d'ouvrage. Par ailleurs les maîtres d'ouvrage ont assuré l'affichage sur site de l'avis d'ouverture d'enquête par des affiches de format A2, couleur jaune réglementaire : 119 points d'affichage ont été réalisés sur l'ensemble des communes le long du tracé et plus de 100 affiches supplémentaires ont été mises à disposition des communes pour affichage dans leurs panneaux municipaux.

- Communication :

Il s'agit d'outils de communication élaboré par les maîtres d'ouvrage, qui informent non seulement sur la tenue de l'enquête publique mais également sur le projet en lui-même, à savoir :

- Dépliant d'information 8 volets (75 000 dépliant boîtés dans un périmètre de 500m de part et d'autre du tracé),
- Dossier d'information 20 pages (2000 exemplaires mis à disposition du public dans chacun des lieux d'enquête),
- Un panneau d'exposition mobile livré sur chacun des lieux d'enquête,
- 500 affiches format A3/A4 (mises à disposition des communes pour affichage dans leurs panneaux municipaux et dans les bus circulant sur la zone concernée par le projet),
- Une bache d'information (3x1m) spécifique pour le dépôt bus des Pavillons-sous-Bois.

Les maîtres d'ouvrage ont également mis à disposition un site internet www.tzen3.com avec un formulaire de contact, une page facebook dédiée au projet ainsi qu'une adresse courriel (tzen3@cg93.fr) où il est possible de contacter la maîtrise d'ouvrage.

L'ensemble des dossiers soumis à l'enquête (dossier d'enquête publique et dossier de mise en compatibilité du PLU d'Aulnay-sous-Bois) et les documents de communication diffusés sont disponibles sur le site internet du projet.

Afin de permettre aux personnes travaillant lors des horaires de consultation du dossier de pouvoir s'exprimer, le dossier était consultable sur le site internet du projet et des observations pouvaient être envoyées par correspondance au président de la commission d'enquête. Toutes les dispositions

nécessaires ont donc bien été prises afin de permettre la participation de la plus grande partie de la population à l'enquête publique du projet T Zen 3.

Concernant les données du dossier d'étude d'impact :

Contrairement à ce qui est indiqué dans un avis, la carte Transport en commun p348 date de 2007 et n'est aucunement obsolète. Par ailleurs, la ligne TVF08 est décrite aux pages 346 et 347 du dossier d'enquête publique.

Concernant l'utilité des procédures d'enquête publique :

La maîtrise d'ouvrage a respecté l'ensemble des procédures réglementaires et estime qu'il n'est pas de son ressort d'émettre un avis sur la pertinence de ces procédures. Comme évoqué ci-dessus, le maître d'ouvrage a mis en œuvre de nombreux supports et organisé plusieurs réunions publiques afin de communiquer et d'informer le public sur le projet et son avancement.

Perspectives et mesures complémentaires proposées par la maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre le processus de concertation avec le public en amont de la réalisation des travaux.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.