

# Ligne de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE  
DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS DE BOBIGNY

BOBIGNY, NOISY-LE-SEC, ROMAINVILLE, MONTREUIL, ROSNY-SOUS-BOIS  
ET FONTENAY-SOUS-BOIS



seine-saint-denis

## SOMMAIRE

<b>PREAMBULE .....</b>	<b>2</b>
<b>1. PRESENTATION DU PROJET .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1.</b> Contexte général .....	4
<b>1.2.</b> Insertion et aménagements majeurs du projet sur le territoire de la commune de Bobigny .....	5
<b>1.3.</b> Incidence du projet sur l'environnement .....	9
<b>2. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1.</b> Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) .....	11
<b>2.2.</b> Compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF) .....	11
<b>2.3.</b> Compatibilité avec les orientations du Plan d'Occupation des Sols de Bobigny.....	11
<b>3. MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE BOBIGNY .....</b>	<b>12</b>
<b>3.1.</b> Contexte .....	12
<b>3.2.</b> Mise en compatibilité du plan et du règlement .....	12
<b>3.3.</b> Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés .....	12
<b>3.4.</b> Mise en compatibilité des servitudes d'utilité publique et autres protections réglementaires .....	12
<b>ANNEXES .....</b>	<b>14</b>

## PREAMBULE

L'insertion d'une infrastructure de transport de la nature d'un tramway a de fortes implications spatiales. Il convient d'en analyser les incidences et la compatibilité avec les orientations inscrites dans les documents d'urbanisme des territoires traversés et leurs traductions règlementaires.

Le présent dossier a pour objet la prise en compte du projet d'extension du tramway T1 entre le pôle Pablo Picasso de Bobigny et la gare RER de Val de Fontenay au sein des différents documents qui s'appliquent au territoire de la ville de Bobigny.

La commune dispose d'un Plan d'Occupation des Sols (POS). Par ailleurs, le schéma directeur (SDRIF) et le Plan de Déplacements Urbains de la Région (PDUIF) sont des documents de référence qui s'appliquent sur le territoire communal. Le présent dossier reprend les extraits des documents précités et les dispositions qu'il est nécessaire de faire évoluer pour la réalisation de cette opération.

Le dossier examine :

- les principales caractéristiques du projet,
- la compatibilité avec les orientations générales d'aménagement,
- les incidences du projet sur le POS en vigueur.

Compte tenu de la nature du projet, la procédure de mise en compatibilité est à l'initiative et sous la responsabilité du Préfet. L'utilité publique du projet et la compatibilité des dispositions du document d'urbanisme avec l'opération seront appréciées par cette autorité.

Conformément aux dispositions des articles L.123-14 et suivants du Code de l'Urbanisme, les enquêtes publiques de mise en compatibilité du POS et préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération sont menées conjointement. L'arrêté prononçant l'utilité publique emportera les nouvelles dispositions du POS.

### **Déroulement de la procédure d'adoption du POS mis en compatibilité**

#### **L'examen du dossier par le Préfet**

Le Préfet détermine si le projet est compatible ou non avec les dispositions du POS de la commune et engage la procédure régie par l'article L.123-14 et suivants du Code de l'Urbanisme si nécessaire.

#### **L'examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique**

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du POS avec la déclaration d'utilité publique font l'objet d'un examen conjoint de :

- l'Etat ;
- la commune ;
- l'établissement public de coopération Intercommunal chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), lorsqu'il existe ;
- la Région ;
- le Département ;
- l'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les périmètres de transports urbains ;
- les chambres consulaires.
- les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, à leurs demandes.

A l'issue de cet examen conjoint, un procès verbal est dressé.

#### **L'enquête publique**

**L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du POS de la commune, dès lors que cette opération n'est pas compatible avec les dispositions du POS.**

#### **L'avis du Conseil Municipal**

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du POS, le rapport, les conclusions de la commission d'enquête et le procès verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

#### **La déclaration d'utilité publique**

La déclaration d'utilité publique du projet emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. En conséquence, le POS est modifié par la déclaration d'utilité publique. La mise en compatibilité est effective dès la publication de la déclaration d'utilité publique.

# PLAN DE SITUATION

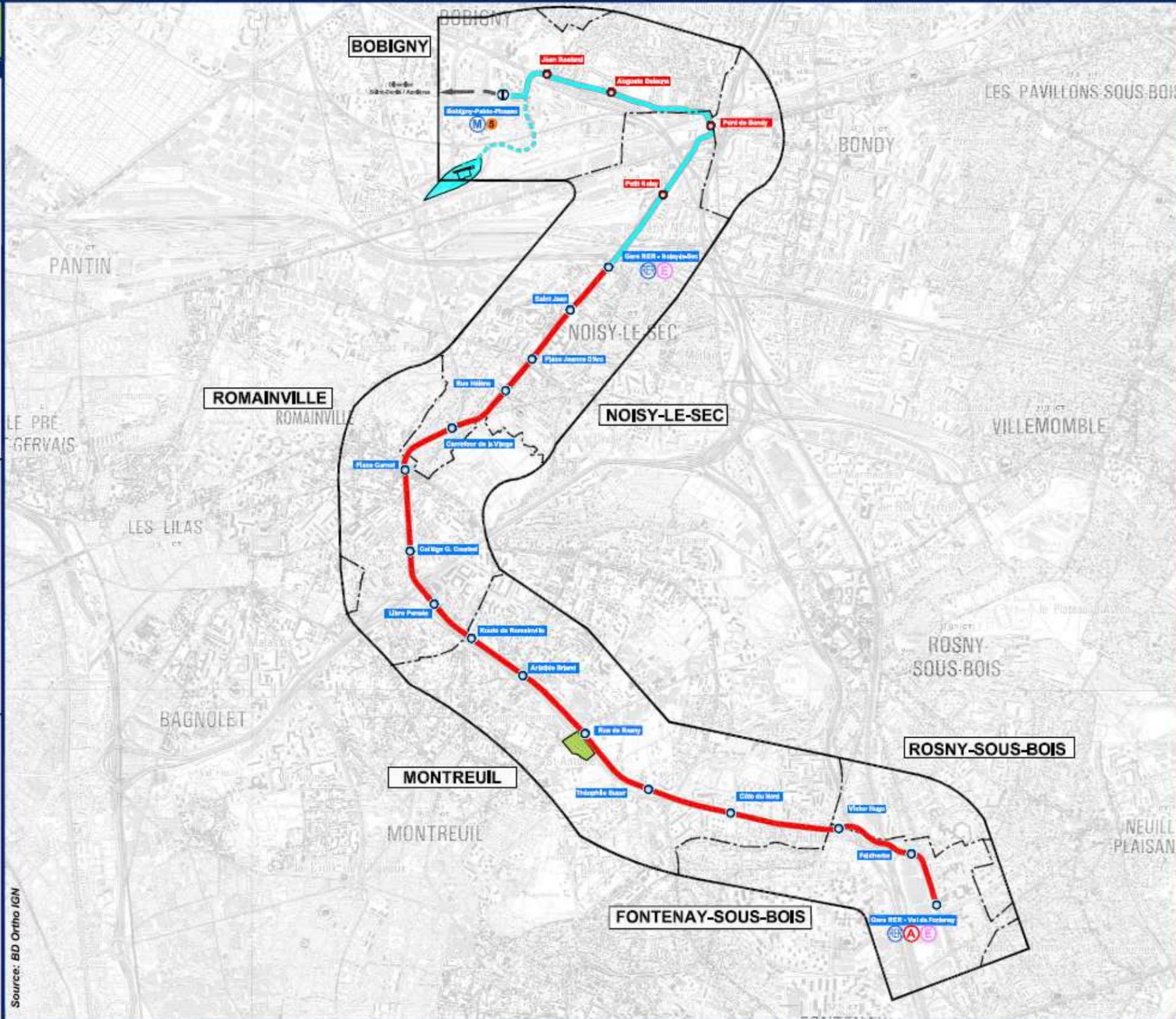
## POSITIONNEMENT DU TRACÉ

- Tracé Tramway T1 projet
- Tracé Tramway T1 existant
- - - Vole d'accès au site de maintenance et de remisage
- Stations nouvelles
- ◐ Double terminus
- Stations réaménagées
- RER M Gare RER / Métro
- Site de maintenance et de remisage existant
- Site de maintenance et de remisage projeté

- Zone d'étude
- Limite communale



Source: BD Ortho IGN



# 1. Présentation du projet

## 1.1. Contexte général

Le prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay relie le pôle multimodal de Bobigny Pablo-Picasso au quartier du Val-de-Fontenay à Fontenay-sous-Bois en desservant Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Rosny-sous-Bois.

D'une longueur totale de 11 km, le projet adapte 3 km de la ligne T1 existante. Un double terminus au pôle Pablo Picasso de Bobigny est créé. Les quais de stations sont allongés jusqu'au terminus actuel ; Noisy-Le Sec – gare RER.

8 kms de ligne nouvelle sont créés en direction de Val de Fontenay. Pour assurer la continuité du tracé, deux ouvrages de franchissement des autoroutes A3 et A86 sont construits à Romainville et Fontenay-sous-Bois, l'autoroute A186 implantée sur Romainville et Montreuil est déconstruite, un site de maintenance est créé sur la commune de Montreuil.

S'ajoutent aux infrastructures nécessaires au système de transport, des aménagements d'insertion urbaine le long du tracé. Les espaces publics seront réaménagés et requalifiés dans le cadre de l'intégration du projet.

Caractéristiques du Tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay

Longueur de la ligne	7,7 km de prolongement et 3 km de ligne existante
Villes concernées	Du nord au sud : Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois (93) et Fontenay-sous-Bois (94)
Départements	Seine-Saint-Denis (93) et Val-de-Marne (94)
Les stations	21 stations (y compris double terminus à Bobigny)
Correspondances	Correspondances existantes et futures : <ul style="list-style-type: none"><li>■ RER E à Noisy-le-Sec et Val de Fontenay,</li><li>■ RER A à Val de Fontenay,</li><li>■ Ligne 5 du métro à Bobigny Pablo Picasso,</li><li>■ Tangentielle légère Nord à Noisy-le-Sec,</li><li>■ Futurs prolongements des lignes de métro 11 à Rosny-sous-Bois par la place Carnot, et ultérieurement, M9 à Montreuil, M1 à Val de Fontenay,</li><li>■ Futur T Zen 3 de l'ex RN3, au niveau de la station Pont de Bondy</li><li>■ Dix-huit lignes de bus, dont les lignes Mobillien 105, 121, 143 et 318,</li><li>■ Futur prolongement du T4 à Noisy-le-Sec,</li><li>■ Gares prévues dans le Grand Paris Express notamment à Bobigny Pablo Picasso, à Pont de Bondy et Val de Fontenay,</li><li>■ Extension du TVM à Val de Fontenay.</li></ul>
Exploitation	Fréquence : 4 min aux heures de pointe/ 6 min aux heures creuses, vitesse commerciale de 16.8 km/h, le temps de parcours entre Bobigny et Val de Fontenay est estimé à 35 min
Traffic prévisionnel	50 300 voyageurs par jour
Matériel roulant	Matériel roulant nouvelle génération type 32 m de long x 2.40 m de large Capacité : 200 voyageurs
Nombres de rames	27 rames
Site de maintenance et de remisage	Montreuil - Murs à Pêches (22 000 m <sup>2</sup> )
Estimation	484 M€ pour la totalité de l'opération hors matériel roulant

Source : Département de la Seine-Saint-Denis

## Objectifs

Le projet de tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay répond à plusieurs objectifs :

- un objectif de transport visant à améliorer le maillage et la desserte en transports en commun de l'Est parisien, en reliant les centres urbains et les quartiers entre eux ;
- un objectif d'aménagement en accompagnant le projet d'une requalification de l'espace public et en contribuant à faire éclore des projets nouveaux de construction.

Les principaux enjeux identifiés à partir des carences et dysfonctionnements du secteur (repris ci-après) ont motivé ce projet :

- un maillage en transport en commun de l'Est parisien avec des correspondances possibles avec le métro 5, le futur T Zen 3, le RER E, le futur prolongement du T4, le Nouveau Grand Paris, le futur prolongement du métro ligne 11, le pôle RER A et E,
- une meilleure liaison entre les quartiers,
- une amélioration du traitement des circulations douces et de la prise en compte des personnes à mobilité réduite,
- un réaménagement dans les centres urbains denses,
- une requalification de l'A186,
- une rénovation du quartier des Ruffins à Montreuil,
- une entrée de ville paysagère à Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

## **1.2. Insertion et aménagements majeurs du projet sur le territoire de la commune de Bobigny**

### Tracé

Sur la commune de Bobigny, l'itinéraire emprunté par le tramway T1 correspond au tracé existant et déjà en service depuis 2003 :

- Le boulevard Maurice Thorez,
- la rue Carnot,
- l'avenue Youri Gagarine,
- l'avenue Paul Vaillant Couturier (ex RN 186),
- le Pont de Bondy.

### Double terminus

L'étude d'exploitation de la ligne T1 à l'horizon 2020 d'Asnières-Gennevilliers (92) à Val de Fontenay (94) menée par la RATP à la demande de la Région Ile-de-France a conduit les partenaires du projet du tramway T1 Bobigny vers Val de Fontenay à opérer un choix de coupure d'exploitation afin de garantir la non dégradation de la fréquence des tramways sur l'ensemble de la ligne T1.

Suivant les conditions :

- D'offre de transport souhaitées sur la ligne ;
- De circulation générale et de franchissement des carrefours ;
- D'insertion en secteurs urbains denses et resserrés ;
- De fréquentation en hausse de la ligne.

Afin de limiter la gêne pour les voyageurs, la ou les coupures doivent être envisagées dans des lieux d'échanges entre tramway et modes lourds (métro, RER).

L'étude d'exploitation a démontré qu'il était judicieux de réaliser au pôle Bobigny Pablo-Picasso un terminus commun à l'arc Est et Ouest de la ligne T1, du fait notamment que la grande majorité des voyageurs effectuée soit une correspondance avec le métro (ligne 5) ou le bus (16 lignes), soit un déplacement dans la ville préfectorale pour motif administratif.

La gêne et le temps de correspondance imposés aux voyageurs qui souhaiteront poursuivre leur voyage d'un arc sur l'autre, seront compensés par un gain de régularité sur les deux parties de ligne.

Le Pôle Pablo Picasso est réaménagé avec la création d'un double terminus de tramways. Les aménagements proposés visent à offrir des cheminements de correspondance plus efficaces et plus confortables. Les voyageurs désirant poursuivre leur voyage d'un arc à l'autre changent de quais en traversant les voies centrales. Les voyageurs en provenance de Val de Fontenay descendent sur le quai latéral Arrivée terminus Est. Le départ vers Val de Fontenay s'effectue côté opposé sur le quai central. Les voyageurs en provenance d'Asnières Gennevilliers Les Courtilles descendent sur le quai latéral Arrivée terminus Ouest. Le départ s'effectue côté opposé sur le quai central.

### Allongement des stations Jean Rostand, Auguste Delaune

Le matériel roulant, actuellement en circulation sur la ligne T1, est un modèle de Tramway Français Standard (TFS). Il mesure 29.40 m de long et 2.30 m de large. Il dispose de loges au dessus des bogies d'extrémités et de quatre portes d'accès doubles, réparties entre les bogies d'extrémités de manière à assurer des accès au niveau du quai sans emmarchement.

Les quais des stations Bobigny Pablo-Picasso, Jean Rostand, Auguste Delaune, Pont de Bondy et Petit Noisy, ont été conçus pour l'accostage du matériel roulant TFS. Ces quais d'une

vingtaine de mètres, en service depuis 2003, ont été conçus pour permettre un allongement futur à une trentaine de mètres conformément aux informations diffusées lors de la concertation menée de juin à septembre 1996. Des espaces ont été préservés dans la continuité des quais afin de les allonger sans incidences majeures sur les abords des stations.

La mise en place d'un matériel de nouvelle génération nécessite d'adapter les stations concernées par l'accostage de ce nouveau matériel notamment pour permettre l'accès aux portes situées aux extrémités des rames. Les nouvelles dimensions sont de l'ordre de 32 m pour la longueur et 2.40 m pour la largeur. Les gabarits des deux générations de matériel sont compatibles avec les caractéristiques de la plate-forme. La différence de largeur des matériels (2.30 et 2.40 m) est constatée à une hauteur de plusieurs dizaines de centimètres. La largeur des bas de caisse est identique et n'implique pas de reprise de la largeur des quais.

Les travaux d'allongement des quais à 33 mètres intègrent la reprise des rampes, des surfaces de quais, le remplacement des équipements mobiliers (abris, assises, distributeurs, informations,...), les modernisations et mises aux normes nécessaires.

Ainsi, qu'elles soient créées ou modernisées, les stations du projet présenteront une homogénéité sur l'ensemble du linéaire.

# STRUCTURE PAYSAGERE

## POSITIONNEMENT DU TRACE

-  Tracé Tramway T1 projet
-  Tracé Tramway T1 existant
-  Voie d'accès au site de maintenance et de remisage
-  Double terminus
-  Terminus
-  Site de maintenance et de remisage

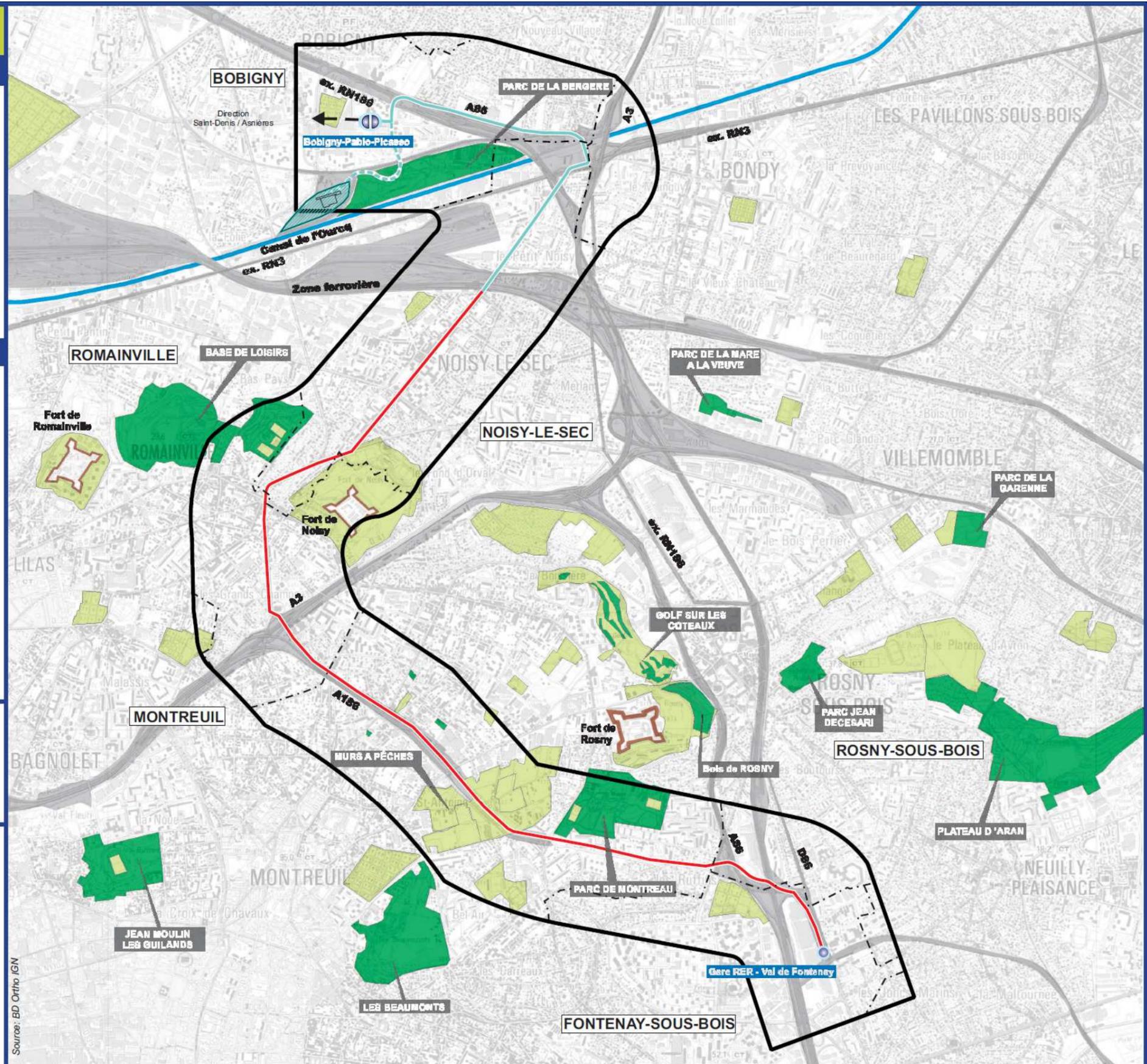
## STRUCTURE PAYSAGERE

-  Infrastructures de transport
-  Espaces verts
-  Parcs
-  Canal

-  Zone d'étude
-  Limite communale



0 0.5 1km



# MILIEU NATUREL 1/2

## POSITIONNEMENT DU TRACE

-  Tracé Tramway T1 projet
-  Tracé Tramway T1 existant
-  Voie d'accès au site de maintenance et de remisage
-  Double terminus
-  Terminus
-  Site de maintenance et de remisage

## MILIEU NATUREL

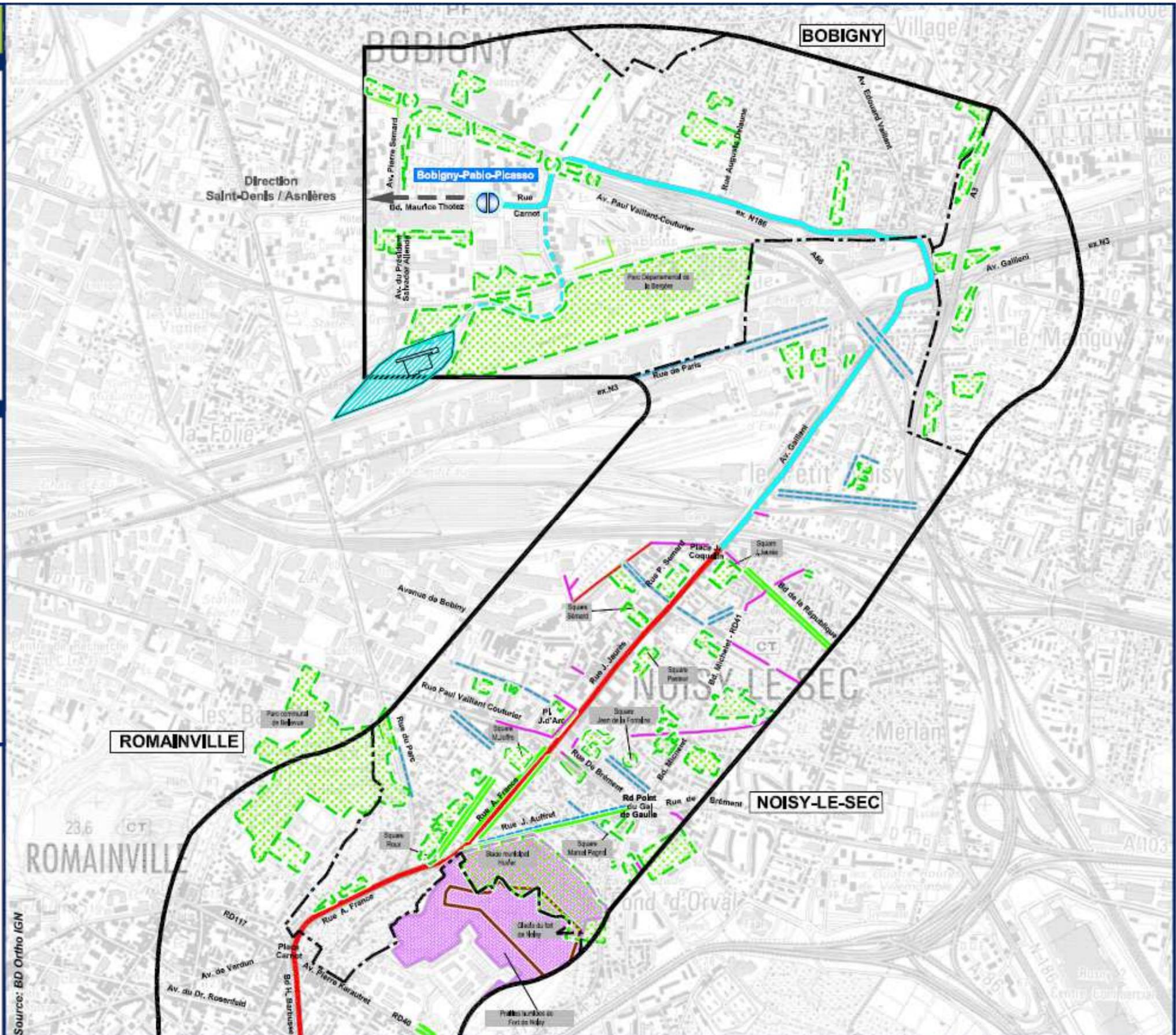
-  Arrêté de protection de biotope
-  Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique de type 1
-  Plantations d'alignement double
-  Plantations d'alignement simple
-  Alignements d'arbres à protéger
-  Espaces verts
-  Zone classée des murs à peches
-  Sites inscrits

-  Zone d'étude
-  Limite communale



0 250m 500m

Source: BD Ortho IGN



### 1.3. Incidence du projet sur l'environnement

#### Incidences générales

De manière générale, le tramway est un mode de transport en commun pratique, régulier et accessible aux personnes à mobilité réduite. Efficace pour concurrencer la voiture lors de déplacements de banlieue à banlieue, il offre également un maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet.

Le tramway influence la circulation générale notamment du fait des reports des automobilistes vers les transports en commun et de la réduction du nombre de bus en circulation. L'utilisation de l'énergie électrique diminue les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants émis par les véhicules utilisant des carburants fossiles. Il participe ainsi à une diminution des pollutions dans l'air. De plus, ce mode de transport est peu bruyant et peut contribuer à l'amélioration générale du niveau sonore.

À terme, le paysage urbain est destiné à évoluer. La réalisation du prolongement du tramway T1 s'accompagne d'aménagement de voiries dont les ambitions sont de proposer la meilleure intégration possible du tramway et de repenser l'organisation spatiale jusqu'aux façades. C'est une opportunité pour reconnecter des secteurs, repenser la place des piétons et cycles et créer des aménagements en faveur d'une meilleure accessibilité.

L'arrivée du tramway T1 dans le secteur contribue à dynamiser la réflexion urbaine sur les ensembles immobiliers existants d'une part et d'autre part requalifier l'espace public traversé. Le projet s'articule avec les projets de rénovation urbaine, et de recomposition des espaces extérieurs engagés sur les cités limitrophes, favorisant ainsi la dynamique urbaine et la réouverture sur l'espace public.

#### Incidences sur le site Natura 2000

Un site Natura 2000, comprenant 15 grandes entités regroupées sous l'appellation « Sites de Seine-Saint-Denis » (ZPS n°FR1112013), a été identifié sur le département de Seine-Saint-Denis. Le département du Val de Marne n'est quant à lui concerné par aucun site Natura 2000.

L'infrastructure de tramway projetée ne s'inscrit pas à l'intérieur du site Natura 2000. Néanmoins, trois entités sont localisées à proximité de la zone d'étude, sur le territoire des

communes de Montreuil (Parc Communal des Beaumonts et Parc Départemental Jean-Moulin – Les Guillauds) et de Rosny-Sous-Bois (Futur Parc Intercommunal du Plateau d'Avron).

Il n'y a aucune entité à moins de 3 km du tracé du T1 à Bobigny (cf. carte Natura 2000 – ZPS, p8).

En vertu de l'article R. 121-16 du code de l'urbanisme, « une évaluation environnementale est réalisée à l'occasion des procédures d'évolution suivantes : 1° Les procédures d'évolution des documents d'urbanisme mentionnés à l'article R.121-14 qui permettent la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ; »

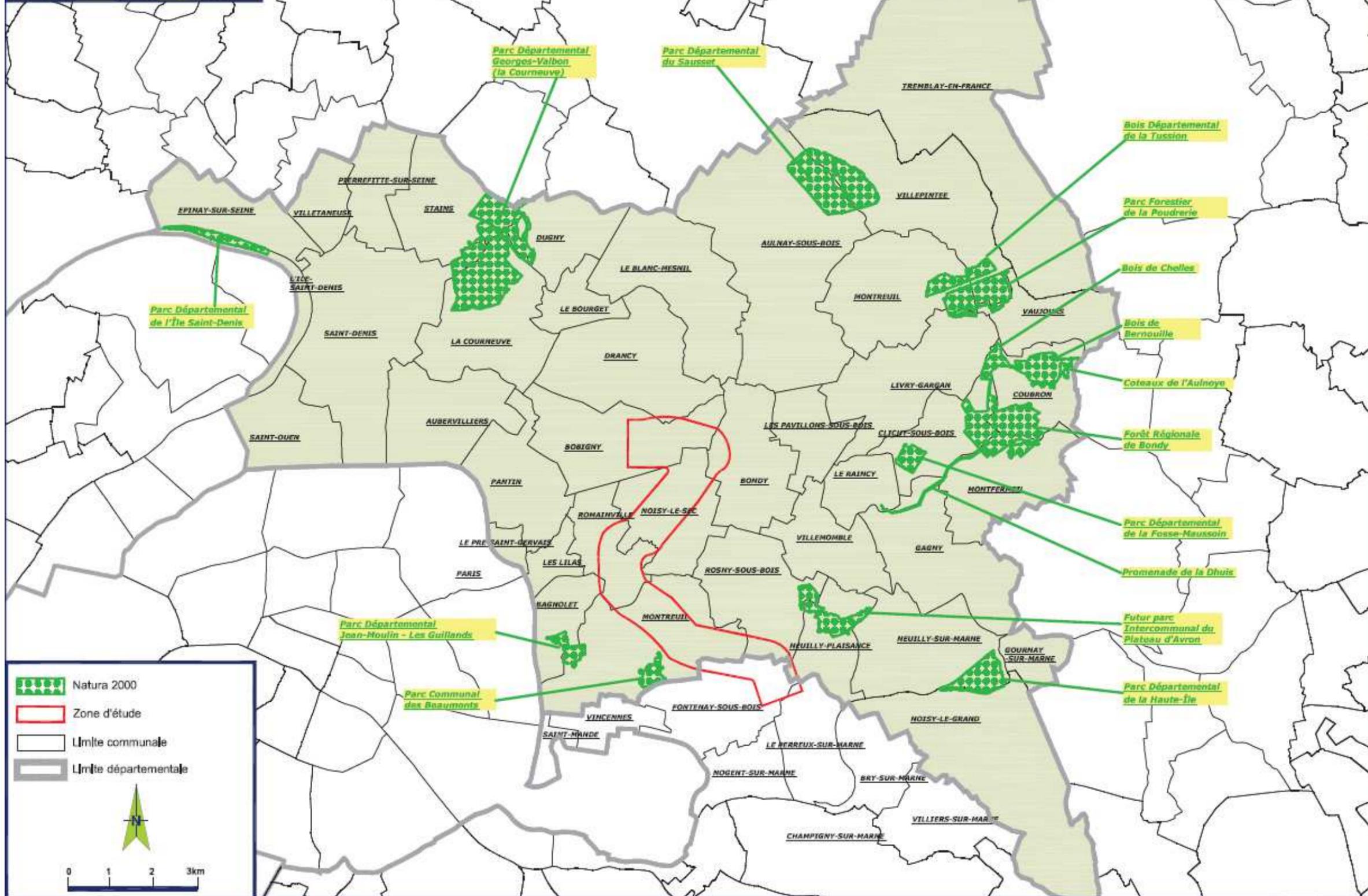
L'article R. 414-23 du code de l'environnement décrit les modalités d'évaluation des incidences Natura 2000. Cette évaluation a été réalisée et intégrée dans le dossier d'enquête publique (pièce G – Etude d'impact). Elle conclut que les entités Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis » restant relativement éloignées du prolongement du tramway T1, elles ne constituent pas une contrainte importante dans le cadre de la réalisation de la ligne de tramway T1 Bobigny à Val de Fontenay. En ce sens, le projet tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay n'affecte pas de manière significative les sites Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis ».

C'est pourquoi, la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'est pas susceptible d'avoir un impact sur Natura 2000 et à ce titre, n'est pas soumise à évaluation environnementale. L'étude d'impact du projet, incluse dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, présente plus précisément les mesures prises au titre de l'environnement.

#### Incidences sur les autres espaces protégés

Sans objet.

**NATURA 2000 - ZPS**  
(Sites de Seine-Saint-Denis)



## 2. Situation du projet vis-à-vis des orientations générales d'aménagement

### 2.1. Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le prolongement du T1 répond aux objectifs du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé en avril 1994. Il prévoit :

- «d'étendre et diversifier le réseau de transports collectifs» et notamment de réaliser des rocade et tangentiels ferrées.
- la création, en proche et moyenne couronne, d'un transport en commun de rocade en site propre, grâce à l'extension à l'Ouest et à l'Est, de la ligne de tramway Saint-Denis / Noisy-le-Sec.

### 2.2. Compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)

Le projet doit s'inscrire dans le Plan de Déplacements Urbains de la Région, approuvé en décembre 2000. Il définit les principes permettant d'organiser les déplacements des personnes et des marchandises et coordonne l'usage des différents modes de déplacements en privilégiant les modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie (transports collectifs, vélos, notamment).

Le tramway T1, répond aux orientations du PDUIF :

- en poursuivant la réalisation de liaisons en transports en commun de rocade en proche banlieue, afin d'aboutir à la mise en place du Grand Tram ;
- en améliorant la desserte en transport en commun des communes avoisinantes ;
- en garantissant par le site propre, un bon niveau de régularité et de vitesse commerciale pour le tramway ;
- en assurant le maillage de la ligne de tramway T1 avec le RER E à Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, le RER A à Val de Fontenay, les futurs prolongements des lignes de métro 11 à Romainville place Carnot et 9 à Montreuil, de la TLN à Noisy-le-Sec, le futur TZen 3 à la station Pont de Bondy, les futures stations de l'arc orange du Grand Paris Express ;
- en reliant les centres urbains entre eux, recréer les liaisons entre quartiers ;
- en aidant au développement social des quartiers en rompant leur isolement par un accès direct et rapide aux transports collectifs.

**Le projet est donc conforme aux orientations régionales.**

### 2.3. Compatibilité avec les orientations du Plan d'Occupation des Sols de Bobigny

Le document en vigueur est le Plan d'Occupation des Sols (POS) de Bobigny du 1er juin 1981 révisé à plusieurs reprises, la dernière mise à jour date du 4 octobre 2012.

Le tramway T1 s'inscrit dans les orientations figurant dans le rapport de présentation du POS au sein de deux thématiques :

- favoriser le développement des transports en commun dans le cadre des projets de tramway et d'ouverture de la ligne de la grande ceinture au trafic de voyageurs,
- poursuivre l'amélioration du cadre de vie des quartiers.

***Le projet est conforme aux orientations générales inscrites au sein du rapport de présentation.***

### 3. Mise en compatibilité du POS de Bobigny

#### 3.1. Contexte

La présente partie du dossier de mise en compatibilité relatif au POS, approuvé le 1er juin 1981, vérifie la compatibilité de l'opération avec les éléments réglementaires constituant le POS (zonage, servitudes, emplacements réservés) présents sur le tracé et aux alentours du tramway.

Les mises en compatibilité des POS et notamment celui de Bobigny seront effectués, conformément aux dispositions des articles L.123-14 et suivants, L.123-15, L.123-19 du Code de l'Urbanisme.

#### 3.2. Mise en compatibilité du plan et du règlement

##### 3.2.1 Zonage du POS

Le prolongement du tramway traverse la zone UA qui correspond à un centre aggloméré existant affecté essentiellement à l'habitat et aux services, activités et aux équipements de centralité (divisé en trois secteurs) et UYa 1 en dehors de la ZAC Jean Rostand.

**Le règlement est compatible avec les composantes du projet de tramway T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay. En conséquence, il ne nécessite pas de modification.**

##### 3.2.2 Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au POS.

Sans objet.

##### 3.2.3 Emplacements réservés

Des modifications sont apportées aux emplacements réservés existants. Cf. paragraphe 3.3.

#### 3.3. Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés

La liste des emplacements réservés, présente en annexes du règlement de POS, doit être modifiée pour intégrer les emprises nécessaires au projet.

Un emplacement réservé RATP2 correspondant au «prolongement de la ligne de tramway T1 de Saint-Denis à Noisy» figure au sein de la liste actuelle. Le projet susnommé et l'opération de prolongement du tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay sont deux opérations différentes. La suppression ou la réduction des emprises correspondantes à RATP2 se fera dans le cadre d'une autre procédure, s'il y a lieu de les supprimer ou de les modifier.

La mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés du présent dossier consiste à ajouter l'emplacement réservé, nommé RATP3, au bénéfice de la RATP (cf. annexe 1 du présent dossier).

Les emprises reportées sur le plan de zonage correspondent à une régularisation foncière de l'espace public des rue Carnot et avenue Paul Vaillant Couturier et des acquisitions dans le cadre de l'aménagement du double terminus des tramways T1.

L'annexe 1 du présent dossier présente la liste des emplacements réservés actuelle, puis la liste des emplacements réservés mise à jour dans le cadre de la mise en compatibilité du POS.

Des extraits du plan de zonage sont ainsi présentés en annexes 2 et 3.

**La mise en compatibilité modifie le tableau en créant un nouvel emplacement réservé au profit de la RATP.**

#### 3.4. Mise en compatibilité des servitudes d'utilité publique et autres protections réglementaires

##### 3.4.1 Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au POS.

Sans objet, en dehors de tout périmètre de protection, le plus proche étant le périmètre de la Bourse du travail, inscrite à l'inventaire des Monuments Historiques.

##### 3.4.2 Protections archéologiques

Plusieurs sites archéologiques ont été recensés par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) Ile-de-France sur la zone d'étude du tramway. L'un d'eux correspond à une occupation néolithique et protohistorique se situant à Bobigny, au nord de l'A86 proche du

tracé du tramway en service. **Les autorités compétentes sont consultées dans le cadre du projet.**

#### 3.4.3 Proximité aux abords des cimetières

Le projet passe à proximité du cimetière. L'article L.2223-5 du code général des collectivités territoriales soumet à autorisation du maire les habitations, puits, restauration et augmentation de bâtiments existants situés dans la bande de 100 mètres des nouveaux cimetières, transférés hors des communes. **Cette servitude est compatible avec le projet.**

#### 3.4.4 Servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques.

La servitude liée aux communications téléphoniques au POS est inscrite sur le boulevard Maurice Thorez, rue Carnot et l'avenue Youri Gagarine. Instituée en application des articles L.48 à L.53 du Code des Postes et Télécommunications, celle-ci oblige à laisser le passage aux agents en charge de la pose des câbles, du raccordement et de l'entretien des dispositifs. **Le projet tient compte de son existence et des démarches à entreprendre.**

#### 3.4.5 Servitude liée à la présence d'une conduite de gaz haute pression

Le projet est dans le périmètre d'une servitude de canalisation de transports de gaz haute pression. Ce dossier n'a pas pour vocation de modifier la servitude relative à l'établissement des canalisations de transport et de distribution du gaz. **Le projet tient compte de son existence et des démarches à entreprendre.**

#### 3.4.6 Servitude RATP

Le projet croise le tracé de cette servitude. Ce dossier n'a pas pour vocation de modifier la servitude. **Le projet tient compte de son existence et des démarches à entreprendre.**

#### 3.4.7 Autres servitudes

Sont comprises dans le secteur les servitudes :

- servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection la protection contre les obstacles. La station hertzienne Les Lilas –Fort de Romainville – altitudes comprises entre 164 à 200 (cote NGF) sur une largeur de 100 mètres.
- protection des installations sportives.

#### Alignement

La rue Mathurin fait l'objet d'un alignement.

**Le projet tient compte de leurs existences et des démarches à entreprendre. Elles ne compromettent pas l'opération.**

**ANNEXES**

1. ANNEXE 1 : LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES EN L'ETAT ACTUEL ET APRES MISE EN COMPATIBILITE .....	15
2. ANNEXE 2 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN L'ETAT ACTUEL.....	19
3. ANNEXE 3 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE.....	21

## 1. ANNEXE 1 : LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES EN L'ETAT ACTUEL ET APRES MISE EN COMPATIBILITE

### LISTE ACTUELLE MISE A JOUR LE 29 SEPTEMBRE 2011

#### 1. PAR L'ETAT

Sans objet

#### 2. PAR LE DEPARTMENT

Sans objet

#### 3. PAR LA COMMUNE

N° d'opération	DESIGNATION	Largeur (m)	Superficie (m <sup>2</sup> )
C.1	Alignement rue de l' Amicale	10	400
C.2	Alignement rue André Jaouën	10	310
C.3	Alignement rue Arago	10	360
C.4	Alignement rue Nelson Mandela	10	220
C.6	Alignement rue Babeuf	10	280
C.8	Alignement rue du Bois d'Amour	10	330
C.9	Alignement allée de Bonne Nouvelle	10	300
C.10	Alignement rue de la Butte	10	390
C.11	Alignement rue de la Cerisaie	10	170
C.12	Alignement rue des Coquelicots	10	390
C.13	Alignement rue de l'Etoile	10	630
C.14	Alignement rue Eugène Varlin	10	540
C.16	Alignement rue des Fauvettes	10	130
C.18	Alignement rue Gambetta	10	200
C.19	Alignement rue de la Gare	12	1 100
C.20	Alignement rue Gilbert Hanot	10	340
C.21	Alignement rue Giovanelli	12	342
C.22	Alignement rue du grand air	10	340
C.23	Alignement rue Guarnieri	10	280
C.24	Alignement rue Guynemer	10	240
C.25	Alignement rue de l'Harmonie	10	510

C.27	Alignement rue Henri Nozières	10	450
C.28	Alignement rue Herzog	10	260
C.29	Alignement chemin des Huats	10/12	1240
C.30	Alignement rue de l' Illustration	16	3250
C.32	Alignement rue Jean-François Lemaître	10	100
C.33	Alignement rue Jean Grémillon	10	990
C.34	Alignement rue Jules Vallès	10	590
C.35	Alignement rue Lavoisier	10	250
C.36	Alignement de Leningrad	10	440
C.37	Alignement rue du 19 mars 1962	10	200
C.38	Alignement rue Lepetit Vergeat	10	90
C.39	Alignement rue du Lieutenant Lebrun	10	900
C.40	Alignement rue Louise Michel	10	720
C.41	Alignement rue Marcel Brouxau	10	400
C.42	Alignement rue Marcelin Berthelot	10	350
C.44	Alignement rue Maurice Bureau	10	450
C.45	Alignement rue Mendès des Carmes	10	570
C.46	Alignement rue Michel	10	170
C.47	Alignement rue de Monfort	8	250
C.48	Alignement rue d'Odessa	10	710
C.49	Alignement rue des Ormes (en impasse)	8	95
C.51	Alignement rue Pasteur	10	960
C.52	Alignement rue des Pensées	10	90
C.53	Alignement rue Perron	10	250
C.54	Alignement rue Perrusset	10	246
C.55	Alignement rue des Peupliers	10/12	702
C.56	Alignement rue Pierre Curie	10	170
C.57	Alignement rue du Pré Souverain	10/12	1710
C.58	Alignement rue de la Prospérité	10	750
C.59	Alignement rue Raspail	10	180

C.60	Alignement rue de la Paix	10	480
C.61	Alignement rue René Camier	10/12	480
C.62	Alignement rue Saint-André	10	
C.63	Alignement rue Victor Hugo	10	570
C.66	Création d'une voie nouvelle entre l'allée de Ballevue et la rue de Stalingrad	10,5	2537
C.68	Création d'une voie nouvelle au sud de la cité de l'Etoile	11	1 730
C.69	Alignement rue Romain Rolland	14	400
C.70	Création d'une voie nouvelle nord/sud Grémillon	12	2 530
C.71	Création d'une voie nouvelle nord/sud Grémillon	11	1 230
C.72	Création d'une voie nouvelle au nord de la Cité de l'Etoile	10/13	2 560
C.73	Prolongement rue Jollin	9	650
C.74	Création mail Cité de l'Etoile	24	3 900
C.75	Création d'une voie nouvelle le long du Parc Berthe Morisot	9	760
C.76	Création d'une voie nouvelle au cœur de la cité de l'Etoile	8/11	1 650
C.77	Prolongement rue Champignolle	13	2 000
C.78	Redressement rue Voltaire	15	570
<b>C.80</b>	<b>Création d'une voie Bobigny/ Pantin</b>	<b>14</b>	<b>890</b>
C.80	Modification et prolongement rue Karl Marx	20	5 000
C.81	Rue Emile Zola – <b>nouvelle rue Oum Kalsoum</b>	<b>19</b>	<b>1 830</b>
C.83	Création d'une voie nouvelle entre l'avenue J. Jaurès et la rue B. Birsinger au nord de l'école maternelle A. Frank – <b>nouvelles rues Anne Frank et Emile Zola</b>	<b>9/16</b>	<b>2 085</b>
<b>C.84</b>	<b>Création d'une voie nouvelle longeant la voie SNCF au nord, entre l'avenue J. Jaurès et l'avenue du Président Allende</b>	<b>10</b>	<b>4 054</b>
C.101	Equipement public communal		12 700
C.103	Equipement public communal avenue Paul Vaillant Couturier et allée Gabrielle		10 462
C.104	Aménagement d'une issue du groupe Roamin Rolland		208
C.106	Place Django Reinhardt		700
C.107	Square public		1 580
C.108	Square public		1 460
C.110	Parvis des écoles		<b>1 805</b>
C.111	Square public <b>Jean Ferrat</b>		<b>2 490</b>

C.112	Création d'une voie nouvelle – Parc de la Bégère		4 200
<b>C.113</b>	<b>Jardin de poche à l'angle de la rue Bernard Birsinger et de l'avenue Karl Marx</b>		<b>890</b>
<b>C.114</b>	<b>Elargissement des berges pour aménagement de l'espace public</b>	<b>11/15</b>	<b>14 000</b>

#### 4. AUTRES BENEFICIAIRES

N° d'opération	DESIGNATION	Largeur (m)	Superficie (m²)
RFF 1	Tangentielle Nord		27 000
SNCF 1	Tangentielle Nord		1 400
SNCF 1	Doublement des voies		6 200
RATP 1	Aménagement d'un raccordement SNCF / RATP		3 150
<b>RATP 2</b>	<b>Prolongement de la ligne de tramway T1 de Saint-Denis à Noisy-le-Sec</b>		<b>1 247</b>

**LISTE APRES MISE EN COMPATIBILITE**

**5. PAR L'ETAT**  
Sans objet

**6. PAR LE DEPARTMENT**  
Sans objet

**7. PAR LA COMMUNE**

N° d'opération	DESIGNATION	Largeur (m)	Superficie (m²)
C.1	Alignement rue de l' Amicale	10	400
C.2	Alignement rue André Jaouën	10	310
C.3	Alignement rue Arago	10	360
C.4	Alignement rue Nelson Mandela	10	220
C.6	Alignement rue Babeuf	10	280
C.8	Alignement rue du Bois d' Amour	10	330
C.9	Alignement allée de Bonne Nouvelle	10	300
C.10	Alignement rue de la Butte	10	390
C.11	Alignement rue de la Cerisaie	10	170
C.12	Alignement rue des Coquelicots	10	390
C.13	Alignement rue de l' Etoile	10	630
C.14	Alignement rue Eugène Varlin	10	540
C.16	Alignement rue des Fauvettes	10	130
C.18	Alignement rue Gambetta	10	200
C.19	Alignement rue de la Gare	12	1 100
C.20	Alignement rue Gilbert Hanot	10	340
C.21	Alignement rue Giovanelli	12	342
C.22	Alignement rue du grand air	10	340
C.23	Alignement rue Guarnieri	10	280
C.24	Alignement rue Guynemer	10	240
C.25	Alignement rue de l' Harmonie	10	510
C.27	Alignement rue Henri Nozières	10	450
C.28	Alignement rue Herzog	10	260
C.29	Alignement chemin des Huats	10/12	1240
C.30	Alignement rue de l' Illustration	16	3250
C.32	Alignement rue Jean-François Lemaître	10	100

C.33	Alignement rue Jean Grémillon	10	990
C.34	Alignement rue Jules Vallès	10	590
C.35	Alignement rue Lavoisier	10	250
C.36	Alignement de Leningrad	10	440
C.37	Alignement rue du 19 mars 1962	10	200
C.38	Alignement rue Lepetit Vergeat	10	90
C.39	Alignement rue du Lieutenant Lebrun	10	900
C.40	Alignement rue Louise Michel	10	720
C.41	Alignement rue Marcel Brouxau	10	400
C.42	Alignement rue Marcelin Berthelot	10	350
C.44	Alignement rue Maurice Bureau	10	450
C.45	Alignement rue Mendès des Carmes	10	570
C.46	Alignement rue Michel	10	170
C.47	Alignement rue de Monfort	8	250
C.48	Alignement rue d' Odessa	10	710
C.49	Alignement rue des Ormes (en impasse)	8	95
C.51	Alignement rue Pasteur	10	960
C.52	Alignement rue des Pensées	10	90
C.53	Alignement rue Perron	10	250
C.54	Alignement rue Perrusset	10	246
C.55	Alignement rue des Peupliers	10/12	702
C.56	Alignement rue Pierre Curie	10	170
C.57	Alignement rue du Pré Souverain	10/12	1710
C.58	Alignement rue de la Prospérité	10	750
C.59	Alignement rue Raspail	10	180
C.60	Alignement rue de la Paix	10	480
C.61	Alignement rue René Camier	10/12	480
C.62	Alignement rue Saint-André	10	
C.63	Alignement rue Victor Hugo	10	570
C.66	Création d' une voie nouvelle entre l' allée de Ballevue et la rue de Stalingrad	10,5	2537
C.68	Création d' une voie nouvelle au sud de la cité de l' Etoile	11	1 730
C.69	Alignement rue Romain Rolland	14	400
C.70	Création d' une voie nouvelle nord/sud Grémillon	12	2 530
C.71	Création d' une voie nouvelle nord/sud Grémillon	11	1 230

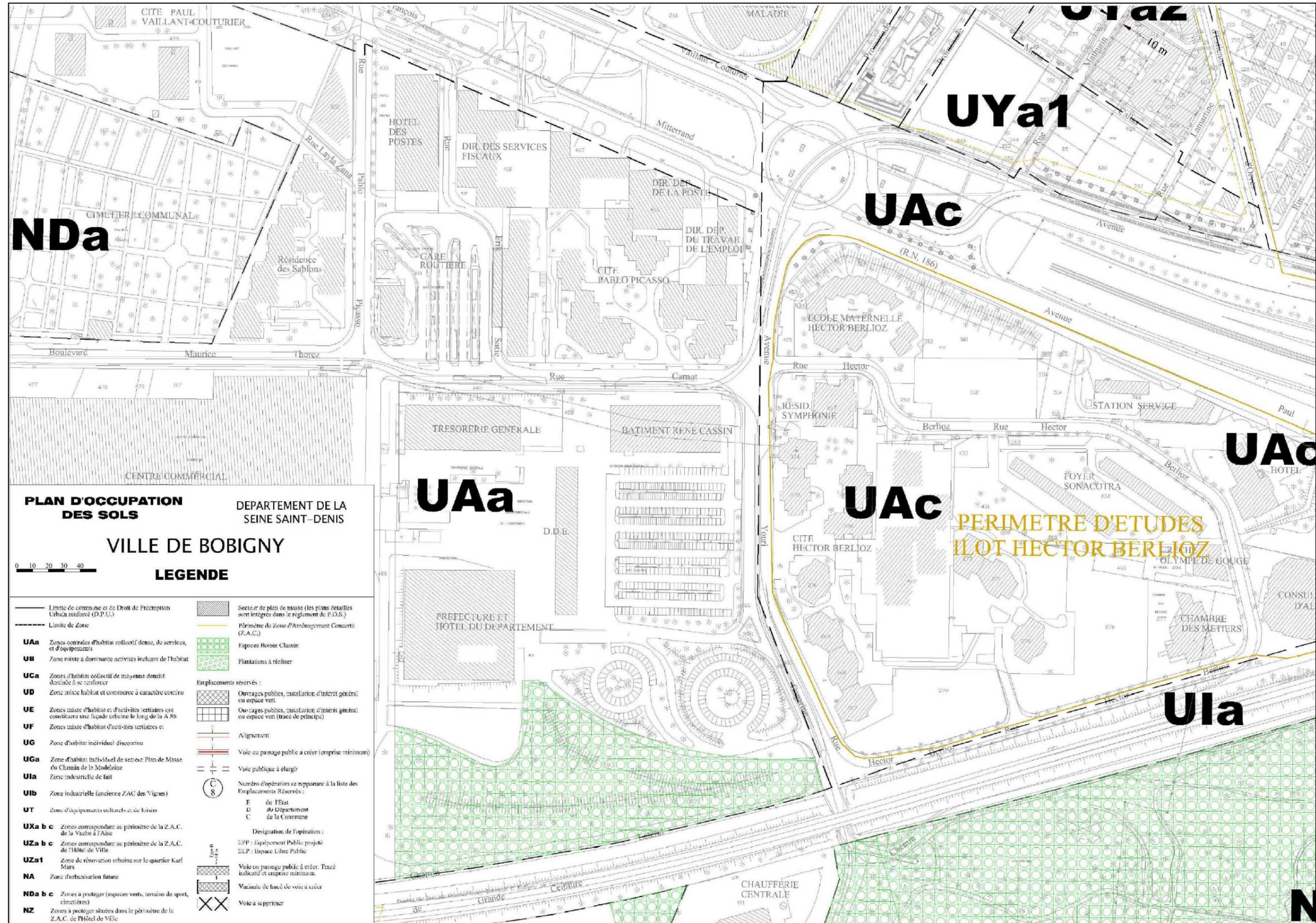
C.72	Création d'une voie nouvelle au nord de la Cité de l'Etoile	10/13	2 560
C.73	Prolongement rue Jollin	9	650
C.74	Création mail Cité de l'Etoile	24	3 900
C.75	Création d'une voie nouvelle le long du Parc Berthe Morisot	9	760
C.76	Création d'une voie nouvelle au cœur de la cité de l'Etoile	8/11	1 650
C.77	Prolongement rue Champignolle	13	2 000
C.78	Redressement rue Voltaire	15	570
<b>C.80</b>	<b>Création d'une voie Bobigny/ Pantin</b>	<b>14</b>	<b>890</b>
C.80	Modification et prolongement rue Karl Marx	20	5 000
C.81	Rue Emile Zola – <b>nouvelle rue Oum Kalsoum</b>	<b>19</b>	<b>1 830</b>
C.83	Création d'une voie nouvelle entre l'avenue J. Jaurès et la rue B. Birsinger au nord de l'école maternelle A. Frank – <b>nouvelles rues Anne Frank et Emile Zola</b>	<b>9/16</b>	<b>2 085</b>
<b>C.84</b>	<b>Création d'une voie nouvelle longeant la voie SNCF au nord, entre l'avenue J. Jaurès et l'avenue du Président Allende</b>	<b>10</b>	<b>4 054</b>
C.101	Equipement public communal		12 700
C.103	Equipement public communal avenue Paul Vaillant Couturier et allée Gabrielle		10 462
C.104	Aménagement d'une issue du groupe Roamin Rolland		208
C.106	Place Django Reinhardt		700

C.107	Square public		1 580
C.108	Square public		1 460
C.110	Parvis des écoles		<b>1 805</b>
C.111	Square public <b>Jean Ferrat</b>		<b>2 490</b>
C.112	Création d'une voie nouvelle – Parc de la Bégère		4 200
<b>C.113</b>	<b>Jardin de poche à l'angle de la rue Bernard Birsinger et de l'avenue Karl Marx</b>		<b>890</b>
<b>C.114</b>	<b>Elargissement des berges pour aménagement de l'espace public</b>	<b>11/15</b>	<b>14 000</b>

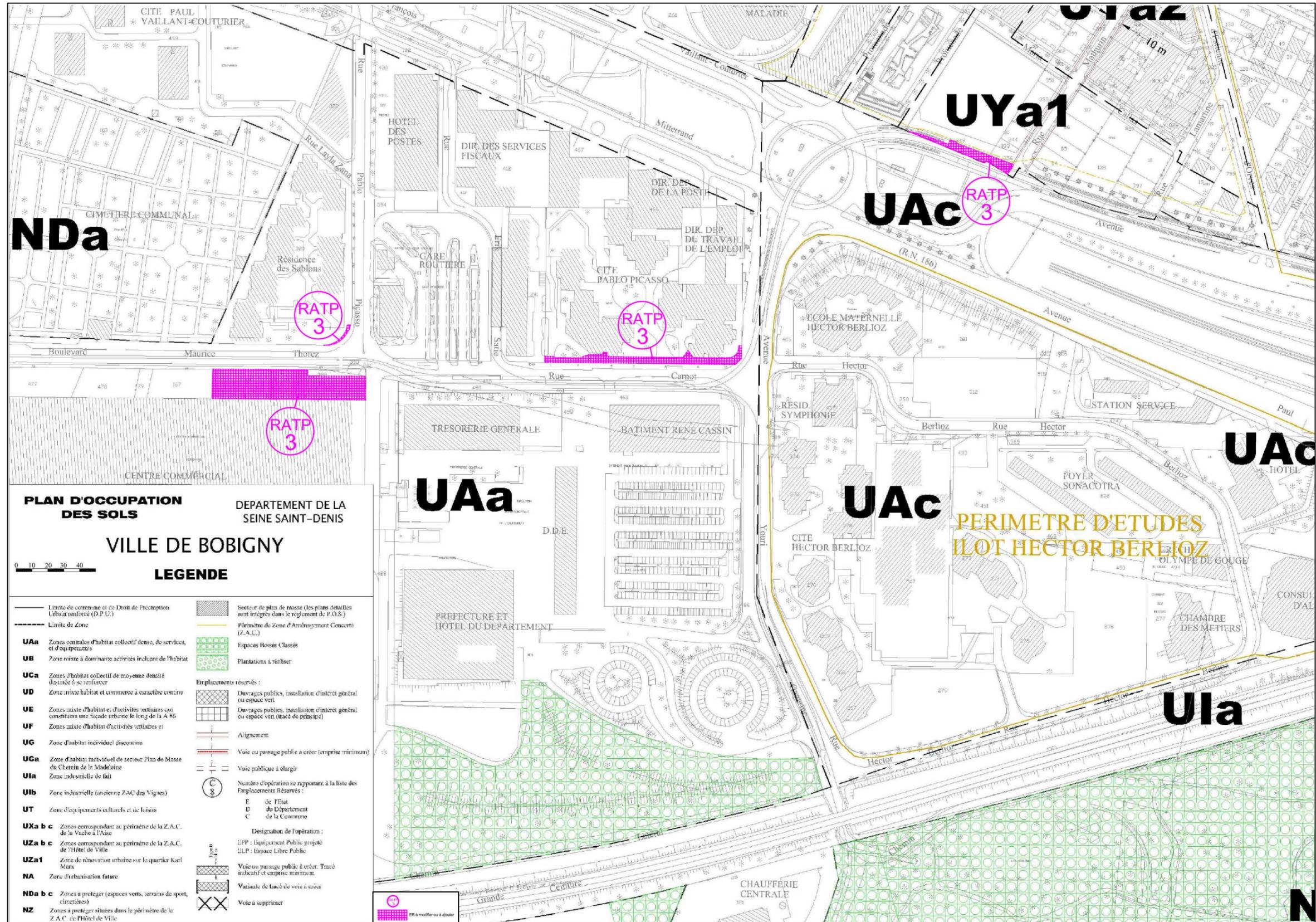
#### 8. AUTRES BENEFICIAIRES

N° d'opération	DESIGNATION	Largeur (m)	Superficie (m²)
RFF 1	Tangentielle Nord		27 000
SNCF 1	Tangentielle Nord		1 400
SNCF 1	Doublement des voies		6 200
RATP 1	Aménagement d'un raccordement SNCF / RATP		3 150
<b>RATP 2</b>	<b>Prolongement de la ligne de tramway T1 de Saint-Denis à Noisy-le-Sec</b>		<b>1 247</b>
<b>RATP 3</b>	<b>Aménagements liés au tramway T1 Bobigny – Val-de-Fontenay</b>		<b>9 428</b>

**2. ANNEXE 2 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN L'ETAT ACTUEL**



**3. ANNEXE 3 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE**



**PLAN D'OCCUPATION DES SOLS**  
 DEPARTEMENT DE LA SEINE SAINT-DENIS  
 VILLE DE BOBIGNY

**LEGENDE**

<p>— Limite de commune et de Droit de Préemption Urbain renforcé (D.P.U.)</p> <p>--- Limite de Zone</p> <p><b>UAa</b> Zones centrales d'habitat collectif dense, de services, et d'équipements</p> <p><b>UB</b> Zone mixte à dominante activités incluant de l'habitat</p> <p><b>UCa</b> Zones d'habitat collectif de moyenne densité destinée à se renforcer</p> <p><b>UD</b> Zone mixte habitat et commerce à caractère continu</p> <p><b>UE</b> Zones mixte d'habitat et d'activités tertiaires qui constitueront une façade urbaine le long de la A 86</p> <p><b>UF</b> Zones mixte d'habitat d'activités tertiaires et</p> <p><b>UG</b> Zone d'habitat individuel discontinu</p> <p><b>UGa</b> Zone d'habitat individuel de secteur: Plan de Masse du Chemin de la Madeleine</p> <p><b>Ula</b> Zone industrielle de fait</p> <p><b>Ulb</b> Zone industrielle (ancienne ZAC des Vignes)</p> <p><b>UT</b> Zone d'équipements culturels et de loisirs</p> <p><b>UXa b c</b> Zones correspondant au périmètre de la Z.A.C. de la Vache à l'Aïse</p> <p><b>UZa b c</b> Zones correspondant au périmètre de la Z.A.C. de l'Hôtel de Ville</p> <p><b>UZa1</b> Zone de rénovation urbaine sur le quartier Karl Marx</p> <p><b>NA</b> Zone d'urbanisation future</p> <p><b>Nda b c</b> Zones à protéger (espaces verts, terrains de sport, cimetières)</p> <p><b>NZ</b> Zones à protéger situées dans le périmètre de la Z.A.C. de l'Hôtel de Ville</p>	<p>■ Secteur de plan de masse (les plans détaillés sont intégrés dans le règlement de P.O.S.)</p> <p>— Périmètre de Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.)</p> <p>■ Espaces Boisés Classés</p> <p>■ Plantations à réaliser</p> <p>Emplacements réservés :</p> <p>■ Ouvrages publics, installation d'intérêt général ou espace vert</p> <p>■ Ouvrages publics, installation d'intérêt général ou espace vert (tracé de principe)</p> <p>— Alignement</p> <p>— Voie ou passage public à créer (emprise minimum)</p> <p>— Voie publique à élargir</p> <p>⊙ Numéro d'opération se rapportant à la liste des Emplacements Réservés :</p> <p>E de l'Etat</p> <p>D du Département</p> <p>C de la Commune</p> <p>Designation de l'opération :</p> <p>ELPP : Equipement Public projeté</p> <p>ELLP : Espace Libre Public</p> <p>— Voie ou passage public à créer. Tracé indicatif et emprise minimum.</p> <p>— Variante de tracé de voie à créer</p> <p>XX Voie à supprimer</p> <p>ER à modifier ou à aboler</p>
---	---