

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

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE
DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE ROMAINVILLE

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



seine-saint-denis

SOMMAIRE

PREAMBULE	2
1. PRESENTATION DU PROJET	4
1.1. Contexte général	4
1.2. Description du projet sur la commune	5
1.3. La prise en compte de l'environnement.....	10
2. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT	11
2.1. Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	11
2.2. Compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)	11
2.3. Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Romainville	11
3. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE ROMAINVILLE	12
3.1. Contexte	12
3.2. Mise en compatibilité du rapport de présentation et du règlement	12
3.3. Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés	12
3.4. Mise en compatibilité du plan de zonage.....	13
ANNEXES	14

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 réglementaires.

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 Romainville.

La commune dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). Par ailleurs, le schéma directeur (SDRIF) et le Plan de Déplacements Urbains de la Région (PDUIF) sont des documents de référence qui s'applique 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 PLU 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 PLU 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 PLU.

Déroulement de la procédure d'adoption du PLU mis en compatibilité

L'examen du dossier par le Préfet

Le Préfet détermine si le projet est compatible ou non avec les dispositions du PLU 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 PLU 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 PLU de la commune, dès lors que cette opération n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme.

L'avis du Conseil Municipal

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, 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 PLU 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

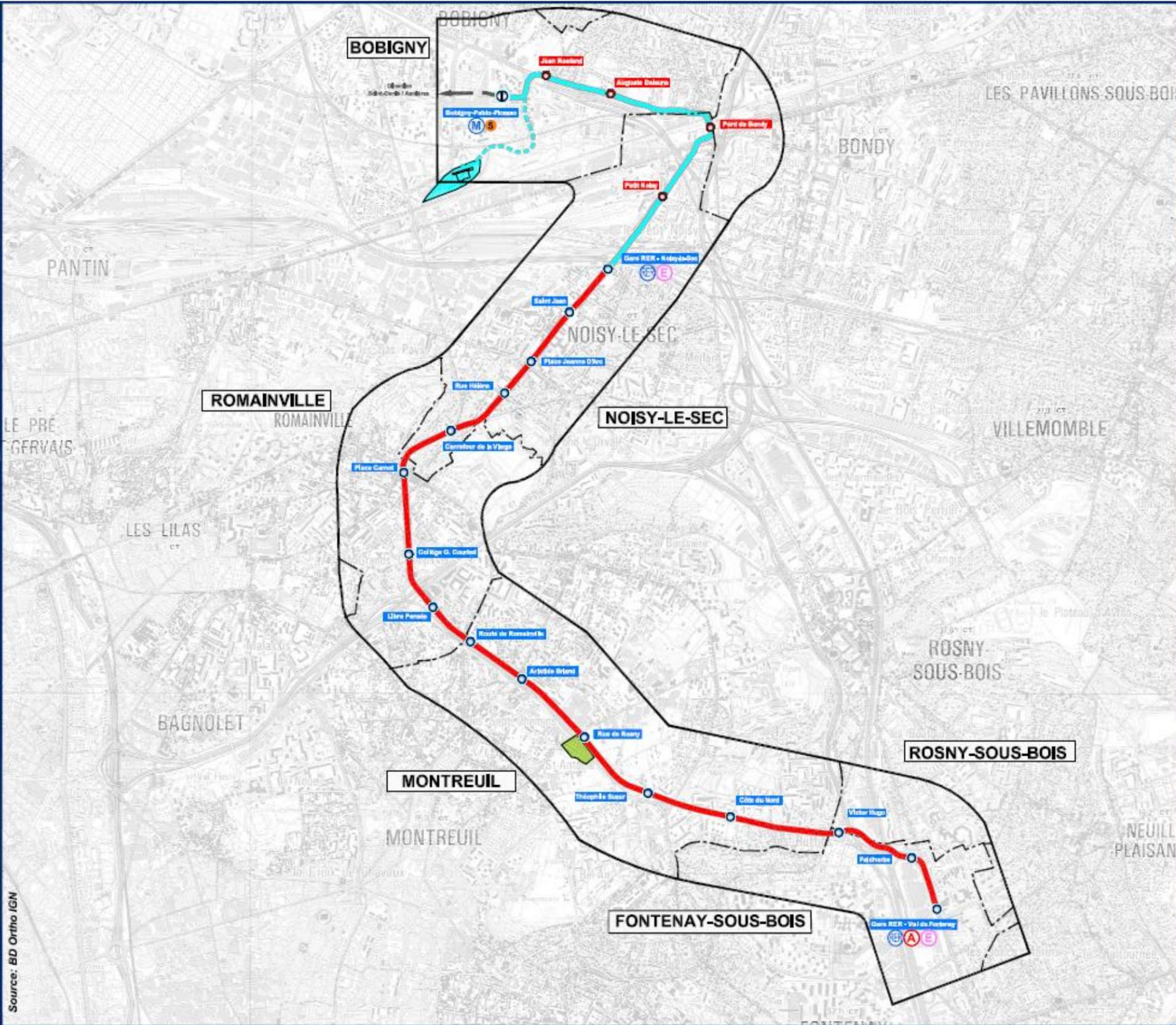
POSITIONNEMENT DU TRACÉ

- Tracé Tramway T1 projet
- Tracé Tramway T1 existant
- - - Vole d'accès au site de maintenance et de remisage
- Stations nouvelles
- ◐ Double terminus
- Stations réaménagées
- 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

Description

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 km 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-Bols (93) et Fontenay-sous-Bols (94)
Départements	Selne-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"> ■ RER E à Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, ■ RER A à Val de Fontenay, ■ Ligne 5 du métro à Bobigny Pablo Picasso, ■ Tangentielle légère Nord à Noisy-le-Sec, ■ Futurs prolongements des lignes de métro 11 à Rosny-sous-Bols par la place Carnot, et ultérieurement, M9 à Montreuil, M1 à Val de Fontenay, ■ Futur T Zen 3 de l'ex RN3, au niveau de la station Pont de Bondy ■ Dix-huit lignes de bus, dont les lignes Mobillien 105, 121, 143 et 318, ■ Futur prolongement du T4 à Noisy-le-Sec, ■ Gares prévues dans le Grand Paris Express notamment à Bobigny Pablo Picasso, à Pont de Bondy et Val de Fontenay, ■ Extension du TVM à Val de Fontenay.
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
Trafic 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 ²)
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 Tzen 3, le RER E, le futur prolongement du T4, le Nouveau Grand Paris, le futur prolongement du métropolitain 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

A Romainville, l'itinéraire d'environ 1,3 km passe au sud-est de la commune, empruntant :

- la place Carnot,
- le boulevard Henri Barbusse,
- le futur franchissement de l'autoroute A3,
- la rue du Général Gallieni.

Trois stations sont créées à proximité de la place Carnot, du collège Courbet et de la rue de la Libre pensée.

Le projet intègre notamment le réaménagement de la place Carnot, la mise en sens unique du Boulevard Henri Barbusse, la reconfiguration des échanges autour de l'autoroute A3 en particulier la suppression du viaduc de troisième niveau, supportant la bretelle de liaison A186/A3 vers Paris, le réaménagement du pont Branly existant et la création d'un ouvrage de

franchissement de l'A3 entre le boulevard Henri Barbusse et la future avenue paysagère sur l'emprise de l'A186 déconstruite.

La place Carnot

En bordure est du quartier centre ville, la place Carnot a un positionnement stratégique ; lieu de convergence de nombreuses voies (4 voies pénétrantes, 6 voies sortantes) et concentrant également nombre de commerces et de services.

Actuellement, c'est un vaste espace circulaire où l'emprise de la voiture est déterminante sans pour autant être très lisible, ce qui entraîne des conflits d'usages.

Par une démarche de régénération urbaine en lien avec l'arrivée de la station de métro M11, le projet entend rationaliser l'espace autour de la place Carnot pour en faire un pôle multimodal efficace.

Le tramway traverse la place en position axiale. Le terre plein est réorganisé pour fluidifier les flux. La station Carnot est implantée à la sortie de la place, sur le boulevard Barbusse. Dès lors, le tramway prend une position latérale et vient se positionner sur la rive Ouest. La station dispose du même traitement que la place pour réaliser un espace unitaire. Aussi, le quai Ouest est sans rupture de niveau pour faciliter les échanges multimodaux (bus et métro).

Le système de circulation de la place Carnot est reconfiguré autour du terre plein central :

- modification du nombre de voies pénétrantes notamment avec la mise en sens unique du boulevard Barbusse,
- diminution de la largeur de chaussée au sein du carrefour avec une partie franchissable de l'îlot central (facilitation des girations des bus et poids lourds),
- augmentation globale de la largeur des trottoirs avec la création d'un parvis devant le Trianon et la pharmacie.

Par ailleurs, la reprise de l'itinéraire cyclable, provenant de la rue Anatole France, continue en direction de l'A3 par la rue de la République et rejoint le boulevard Barbusse en empruntant l'espace piétonnier commun aux stations de tramway et de métro.

Le boulevard Henri Barbusse

La section place Carnot / boulevard Henri Barbusse est caractérisée par :

- un alignement de bâti aux typologies variées des deux côtés de la rue,
- une forte concentration d'équipement et de services de proximité,
- des façades urbaines continues,
- une faible présence d'espaces verts hormis le square des Mares, peu mis en valeur.

La largeur d'emprise disponible sur cet axe et l'implantation des entrées charretières obligent à un positionnement latéral du tracé et à une circulation en sens unique sur le boulevard dans le

sens "autoroute A3 / Place Carnot". L'étroitesse de cette section contraint à un aménagement réduit et à la mutualisation de certaines espaces. Ainsi, l'implantation des places de stationnement n'est possible que ponctuellement. Notons qu'un parking public sera créé dans le cadre d'un projet de construction.

Le square des mares est reconfigurée dans le respect des fonctionnalités existantes, faisant de cet espace de proximité une polarité locale raccordée aux établissements scolaires environnants.

La station "Collège Gustave Courbet", implantée au droit du parvis du collège, présente des quais en vis à vis. La localisation de la station, au coeur du pôle scolaire, permet de créer un espace urbain sécurisant les traversées piétonnes. Ainsi, pour limiter la vitesse des véhicules, la voirie est réaménagée en plateau surélevé.

Le franchissement de l'A3

Le projet prévoit une modification profonde des infrastructures routières dans ce secteur et la requalification de la rue Gallieni en amorce d'une avenue paysagère à créer.

Le franchissement de l'A3 et le pont Branly

Dans le cadre du projet, il est prévu de reconfigurer les échanges de part et d'autre de l'A3 par :

- La suppression du viaduc de 3ème niveau (OA n°81) qui sert d'échangeur entre l'A186 et l'A3 en direction de Paris. Cet ouvrage sera déconstruit .
- La création d'un ouvrage de franchissement de l'A3 accueillant l'ensemble des circulations entre le boulevard Barbusse et l'avenue paysagère.
- La réorganisation des flux, par l'aménagement en carrefour à feux, notamment les accès et sorties de l'autoroute pour une meilleure lisibilité des échanges et favoriser les projets urbains de la ville de Romainville.
- Le réaménagement du pont Branly.

L'amorce de l'avenue paysagère

La démolition de l'A186 permet de créer l'avenue paysagère à la sortie de l'ouvrage d'art. Dès lors, la voie retrouve une configuration 2x1 voie et la piste cyclable vient s'insérer latéralement sur la rive Sud.

La station "Libre pensée" est implantée entre les rues de la Fraternité et Louis Aubin et propose des quais en vis à vis. La rue du général Gallieni est reconfigurée en contre allée pour permettre la desserte des îlots situés au nord de celle ci.

La différence de niveau est traitée grâce à un perré et un escalier situé au niveau de l'ouvrage d'art qui permet les échanges entre le niveau bas et le niveau haut. Cette portion de la rue Gallieni est traitée en voie en impasse à double sens. L'accessibilité aux riverains est maintenue par des contre allées au Nord et de la voirie au Sud.

L'A186, large de 70m, sera remplacée par une avenue paysagère (2x1 voie) bordée d'espaces plantés sur les deux rives.

Enfin, est prévu un itinéraire cyclable continu et lisible sur le trottoir Sud. Cette liaison intercommunale favorise la connexion entre les quartiers et les réseaux de transports en commun.

Le détail des aménagements par séquence figure dans la pièce C du dossier d'enquête préalable à la DUP

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

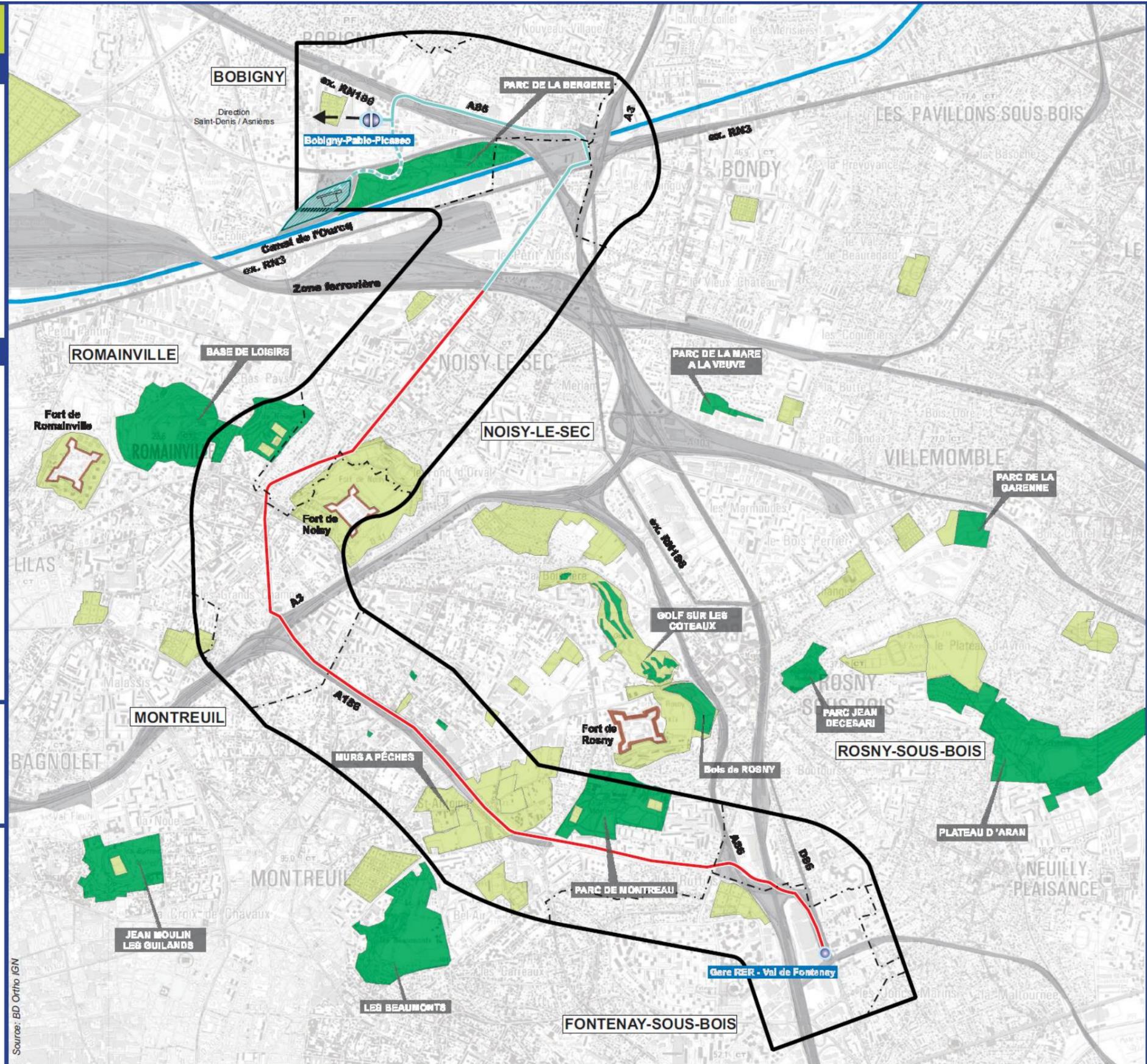
STRUCTURE PAYSAGERE

-  Infrastructures de transport
-  Espaces verts
-  Parcs
-  Canal

-  Zone d'étude
-  Limite communale



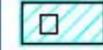
0 0.5 1km



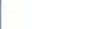
Source: BD Ortho IGN

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

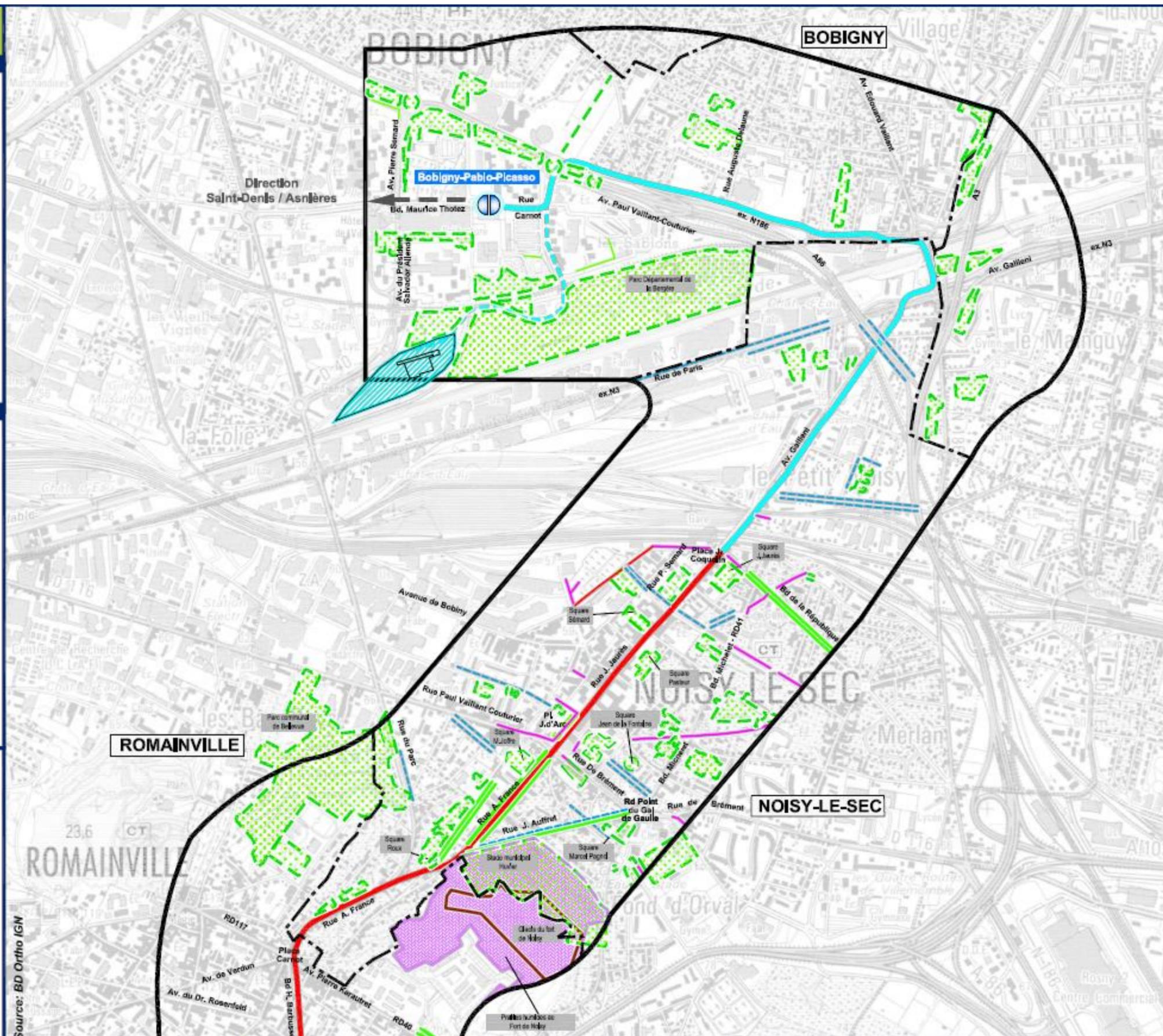
-  Arrêté de protection de biotope
-  Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique de type 1
-  Plantations d'alignement double
-  Plantations d'alignement simple
-  Alignements d'arbres à protéger
-  Espaces verts
-  Zone classée des murs à péches
-  Sites inscrits

-  Zone d'étude
-  Limite communale



0 250m 500m

Source: BD Ortho IGN



MILIEU NATUREL 1/2

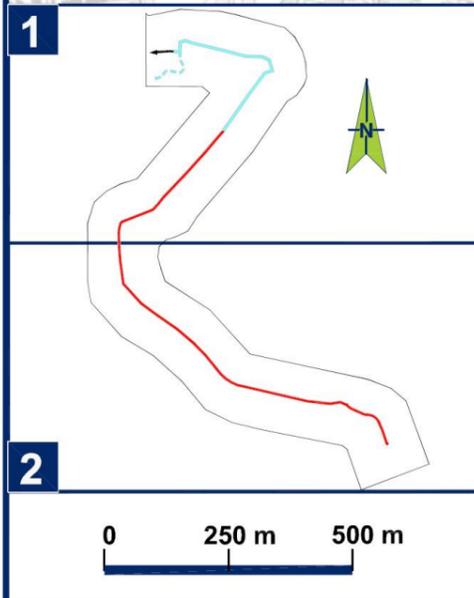
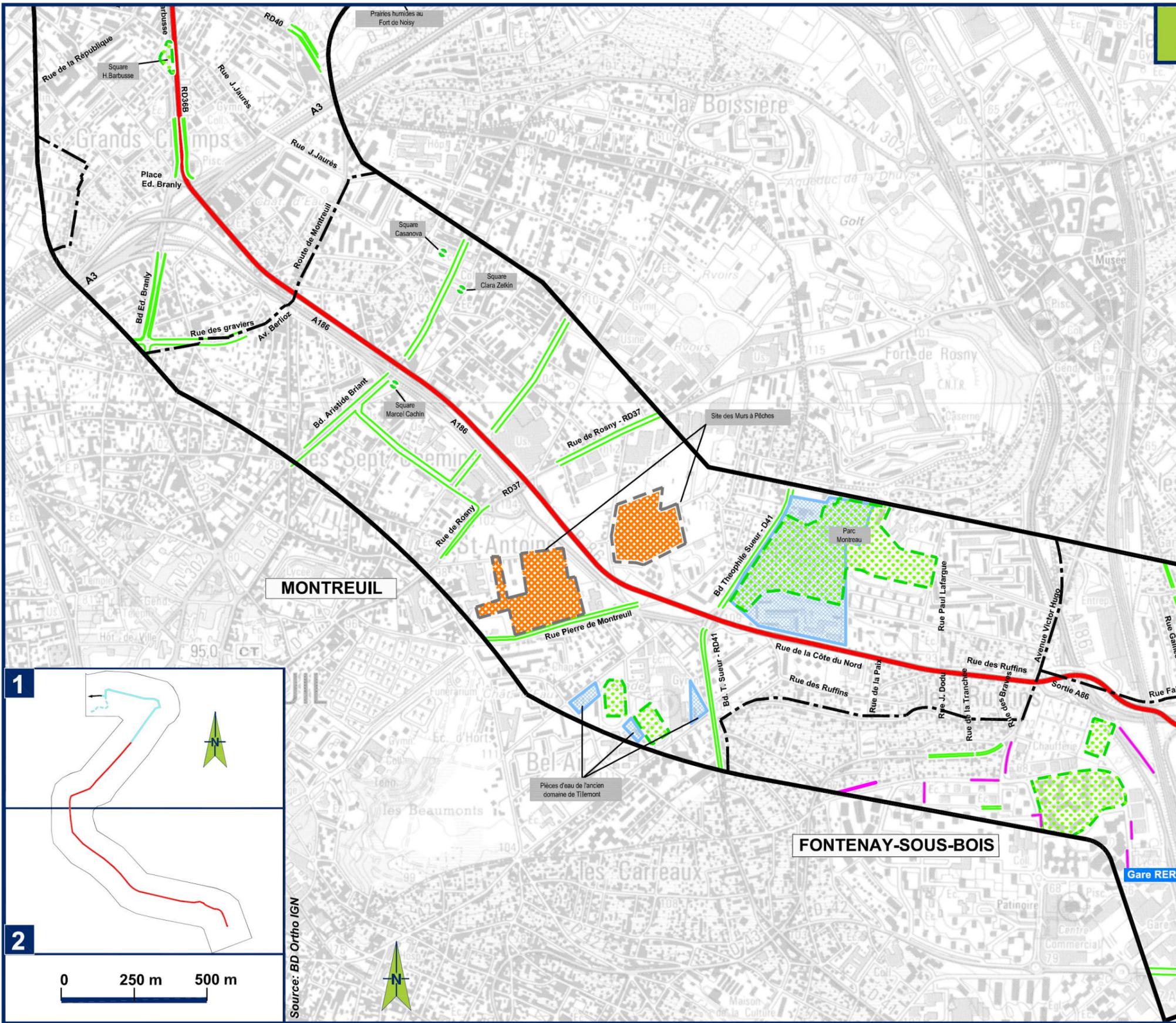
POSITIONNEMENT DU TRACE

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

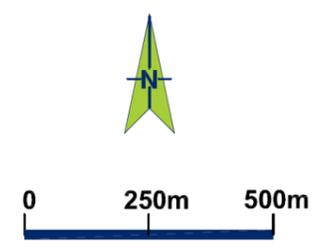
MILIEU NATUREL

-  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 pêches
-  Sites inscrits

-  Zone d'étude
-  Limite communale



Source: BD Ortho IGN



1.3. La prise en compte de 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 permettre parfois de repenser l'organisation spatiale jusqu'aux alignements. C'est une opportunité pour reconnecter des secteurs et créer des aménagements en faveur d'une meilleure accessibilité et de repenser la place des piétons et cycles.

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 recomposition 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). L'entité la plus proche du tracé du T1 à Montreuil est le parc des Beaumonts situé à plus de 500 mètres du projet, à l'extrémité sud de la zone d'étude (cf. carte Natura 2000 – ZPS, p8), sur le territoire de la commune de Montreuil.

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).

L'évaluation des incidences Natura 2000 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 et 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

Le tracé passe le long d'un espace bénéficiant d'un arrêté de protection du biotope dont l'objet est le glacis du fort de Noisy-le-Sec pris le 11 mai 1995. Les prairies de cet espace sont par ailleurs inventoriées au programme des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique de type 1 (ZNIEFF) qui ne lui confère aucune protection et sont inscrits en espace boisés classés au PLU de la commune.

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 s'inscrit dans le projet de 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 qui 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, conformément aux orientations du PDUIF :

- poursuit la réalisation de liaisons en transports en commun de rocade en proche banlieue, afin d'aboutir à la mise en place du Grand Tram ;
- améliore la desserte en transport en commun des communes avoisinantes ;
- garantit par le site propre, un bon niveau de régularité et de vitesse commerciale pour le tramway ;
- assure 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 ;
- relie les centres urbains entre eux, recréer les liaisons entre quartiers ;
- aide au développement social des quartiers en rompant leur isolement par un accès direct et rapide aux transports collectifs.

2.3. Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Romainville

Le document en vigueur est le PLU approuvé le 25 mars 2009, modifié les 25 novembre 2009, 30 juin 2010, 26 janvier 2011 et révisés les 25 janvier 2012 et 20 mars 2013.

Le tramway T1 s'inscrit dans les enjeux thématiques du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) au sein de cinq thématiques :

- mettre en place et accompagner une politique d'aménagement structurante et durable,
- mieux organiser les déplacements,
- mettre en place les conditions de développement de nouvelles dynamiques économiques,
- développer l'offre en équipements publics en appui aux projets de la commune et aux objectifs d'équilibre,
- penser les grands projets (base de loisirs, arrivée du métro et du tramway, couverture de l'A3, requalification des Bas-Pays...) dans leur dimension intercommunale.

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de Romainville est compatible avec le projet. Il est mentionné au chapitre 1 relatif aux enjeux (pages 6, 18 et 24) ainsi qu'au chapitre 2 relatif aux projets structurants pages 28 et 32.

La création de la ligne de tramway figure au même titre que le métro ou la couverture de l'A3 parmi les grands projets d'avenir pour Romainville. Outre, le développement des transports en commun, l'opération participe à la cohésion du territoire de la commune. Le prolongement du tramway et son insertion urbaine, la création de l'avenue paysagère et la reconfiguration de l'accès à l'autoroute notamment constitue des accroches structurantes pour créer une continuité vers les quartiers sud séparés entre eux avec le centre ville. Il constitue par ailleurs un levier de revitalisation des quartiers sud et de redynamisation commerciale du centre-ville jusqu'à la place Carnot.

Le projet est conforme et concrétise les orientations inscrites au sein de ces documents.

3. Mise en compatibilité du PLU de Romainville

3.1. Contexte

La présente partie du dossier de mise en compatibilité relatif au PLU, approuvé le 25 mars 2009, révisé par une révision simplifiée approuvée le 25 janvier 2012 et une modification approuvée le 20 mars 2013, vérifie la compatibilité de l'opération avec les éléments réglementaires constituant le PLU (zonage, servitudes, emplacements réservés) présents sur le tracé et aux alentours du tramway.

Les mises en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et notamment celui de Romainville seront effectués, conformément aux dispositions des articles L.123.12, L.123-14 et suivants, L.123-15 du Code de l'Urbanisme.

3.2. Mise en compatibilité du rapport de présentation et du règlement

- Rapport de présentation

Des modifications sont apportées à la page 63 du rapport de présentation. Cf. annexe 4.

- Compatibilité avec l'occupation des sols

Le prolongement du tramway traverse les zones UB et UG :

- UB, zone couvrant les espaces identifiés comme devant être le support principal du développement
- UG, zone principalement résidentielle mêlant habitat collectif, individuel et de l'artisanat.
- Linéaire de protection renforcée du commerce de proximité et de l'artisanat à créer ou à développer – pôle de la place Carnot. Ce linéaire développer introduit des dispositions particulières au sein des articles 1 et 2 du règlement du PLU.
- Le périmètre de réflexion du plateau de Romainville,
- Les périmètres en attente de projet d'aménagement PAPA 1 et PAPA3

Les articles UB 1 et UB 2 énumèrent les occupations et utilisations du sol interdites ou soumises à condition particulière. Seuls les linéaires de protection renforcée du commerce de proximité et de l'artisanat à créer ou développer identifiés au règlement graphique auraient pu

représenter une contrainte pour la construction des installations nécessaires au tramway. Or, ces dispositions ne s'appliquent pas aux services publics ou d'intérêt collectif.

Par ailleurs, l'article UG 2 autorise en 2/4 les installations techniques directement liées à un service public à la condition d'être compatible avec le caractère de la zone.

Le projet est compatible avec ces articles.

Le périmètre de réflexion prévu à l'article L.111-7 du code de l'urbanisme permet à l'autorité compétente de sursis à statuer sur toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations.

Le périmètre en attente de projet d'aménagement prévu à article L.123-2-a où l'utilisation des terrains répertoriés est gelé pour 5 ans à compter de la modification permet une extension de 5 % de la SHOB des constructions existantes dans la limite de 50 m² est autorisable.

Le projet est compatible avec ces dispositions.

- Protections patrimoniales et paysagères inscrites dans le règlement du PLU

Espaces boisés classés

Le projet passe à proximité d'un espace boisé classé (article L. 130-1 du code de l'urbanisme) sur la rue Anatole France.

L'opération ne touche pas son périmètre et est sans incidence sur les dispositions réglementant cet espace. Aucune modification n'est apportée aux dispositions du PLU.

3.2.4 – 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 doit être modifiée pour intégrer les emprises nécessaires au projet.

La mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés consiste à :

- supprimer les emplacements existants D1 relatif à la création d'un plateau piétonnier et D2 correspondant à un élargissement de rues inscrit au profit du Département au niveau de la Place Carnot,

- modifier l'emplacement D4 relatif à l'élargissement de la RD 36 au bénéfice du Département pour l'intégrer au D1 au sud du boulevard Barbusse,
- modifier les emplacements E1 au bénéfice de l'Etat, C1 au profit de la Commune,
- recréer un emplacement D1 nommé « aménagements liés au tramway T1 » au profit du Département de la Seine-Saint-Denis qui englobent les anciens D1, et D2, une partie des D4, E1 et C1 ainsi que de nouvelles surfaces sur les terrains à proximité de la bretelle A 186,
- créer l'emplacement RATP1 au profit de la RATP pour les aménagements liés au tramway T1 et plus particulièrement la création d'un poste de redressement.

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 PLU. Les nouvelles emprises nécessaires à la réalisation du projet de prolongement du T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay sont reportées sur le plan de zonage. Des extraits du plan de zonage sont ainsi présentés en annexes 3 et 4.

3.4. Mise en compatibilité du plan de zonage

- Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au PLU.

Sites inscrits et classés au titre de l'article L 621.27 du code du patrimoine

Le tracé du tramway passe rue Anatole France et place Carnot, le long du cinéma Le Trianon, sis Place Carnot et de l'Eglise Saint-Germain de l'Auxerrois (place de l'Eglise), inscrits à l'inventaire des monuments historiques

Le projet modifie l'environnement direct et les perspectives du cinéma Le Trianon. Le parti d'aménagement suit les prescriptions des autorités compétentes, consultées dans le cadre de ce projet.

- Canalisation de gaz

Le projet est dans le périmètre d'une servitude de canalisation de transports de gaz haute pression en service. 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 dans ce cadre. Elle ne compromet pas l'opération.**

- Autres servitudes

Sont comprises dans le secteur les servitudes :

- aéronautiques de dégagement de l'aéroport du Bourget (côte NGF de 180 m à 200 m)
- faisceau hertzien de « fort de Romainville – Cucharmoy » (côte NGF 207 -198 sur 200m de large)
- faisceau hertzien de « Andilly-Chennevières » (côte NGF 160 sur 200 de large)
- transmission radioélectriques, protection contre électromagnétisme sur un rayon de 1500 m de l'URSSAF de Montreuil et de 3000 m des Mercuriales de Bagnolet
- de protection des installations sportives.

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 : EXTRAITS DU PLAN DE ZONAGE EN L'ETAT ACTUEL	17
3. ANNEXE 3 : EXTRAITS DU PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE	20
4. ANNEXE 4 : EXTRAITS DE LA PAGE 63 DU RAPPORT DE PRESENTATION.....	23

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

ANNEXE AU REGLEMENT (révision simplifiée n°1)

En rouge les emplacements faisant l'objet de la mise en compatibilité

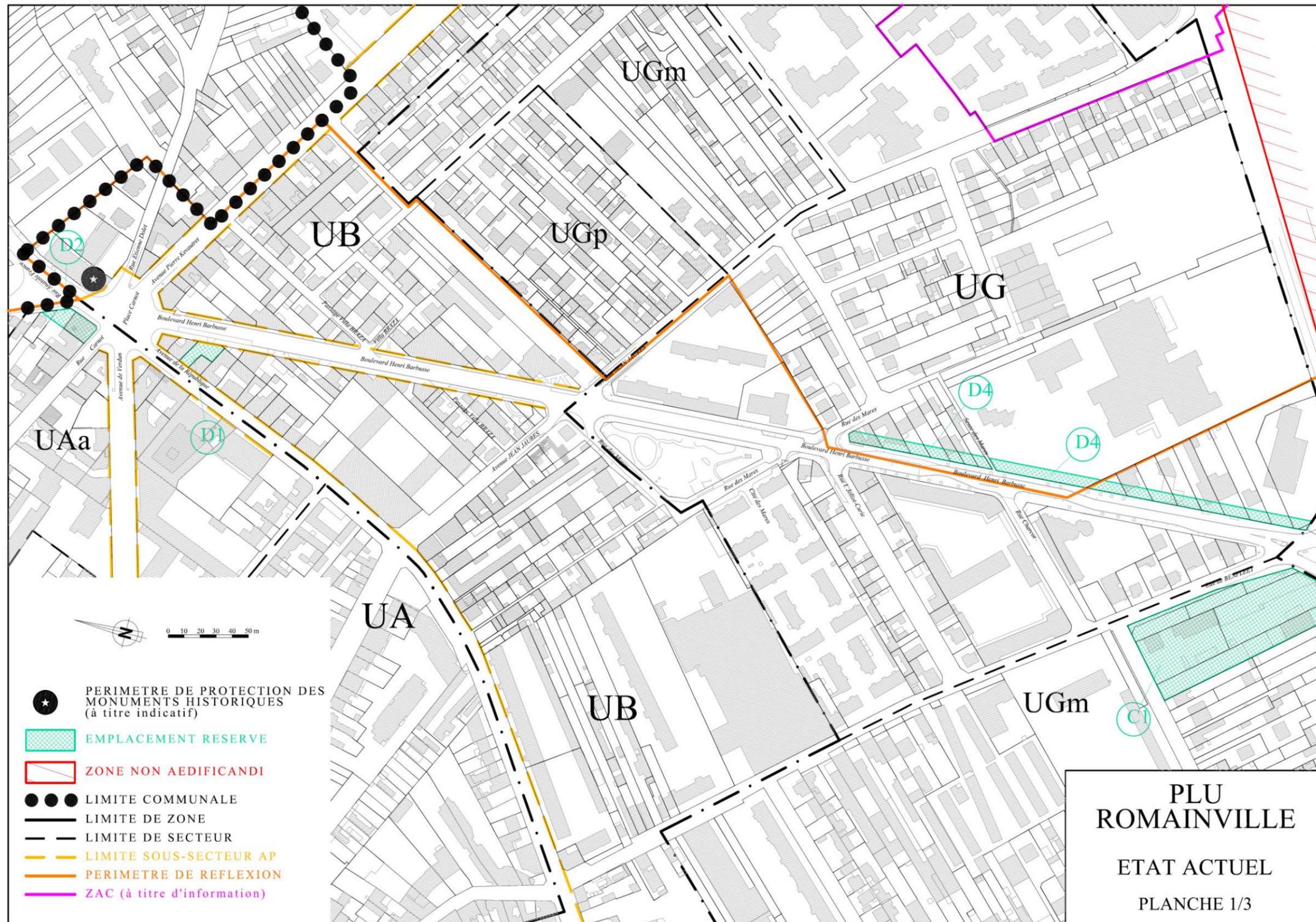
LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES			
Bénéficiaire	N° d'opération	DESIGNATION	Superficie
Etat		Voirie Nationale	
	E1	Création d'une bretelle de liaison entre l'autoroute A3 province et l'autoroute A186 au niveau de l'échangeur par la rue de la Libre Pensée	
Région Ile-de-France	R1	Espaces verts et équipement sportif et/ou de loisirs et/ou culturel	27 708 m²
	R2	Espaces verts et équipement sportif et/ou de loisirs et/ou culturel	304 738 m²
	R3	Espaces verts et équipement sportif et/ou de loisirs et/ou culturel	20 243 m²
	R4	Espaces verts et équipement sportif et/ou de loisirs et/ou culturel	118 431 m²
Conseil Général de la Seine-Saint-Denis		Voirie Départementale	
	D1	Création d'un plateau piétonnier lié à la future station de tramway dite « place Carnot »	221 m²
	D2	Elargissement à l'angle de la rue Veuve Aublet et de la Place Carnot	458 m²
	D5	Elargissement unilatéral de la RD 40 Route de Montreuil entre la rue Jean Jaurès et la rue Mirabeau Emprise 15,85 m	
	D4	Elargissement de la RD 36 bis (boulevard Henri Barbusse, Edouard Branly) entre la V205 (rue Jean Jaurès) et la limite communale de Montreuil Sous Bois Emprise 22,5 m et 24 m (dans la partie sud de l'autoroute)	
Commune de Romainville	C1	Espaces verts rue de Beenfleet	6200 m²
	C2	Equipements publics	3500 m²
SEDIF		Services publics : syndicat des Eaux d'Ile de France	
	SP	Reconstruction d'un réservoir	3700 m²

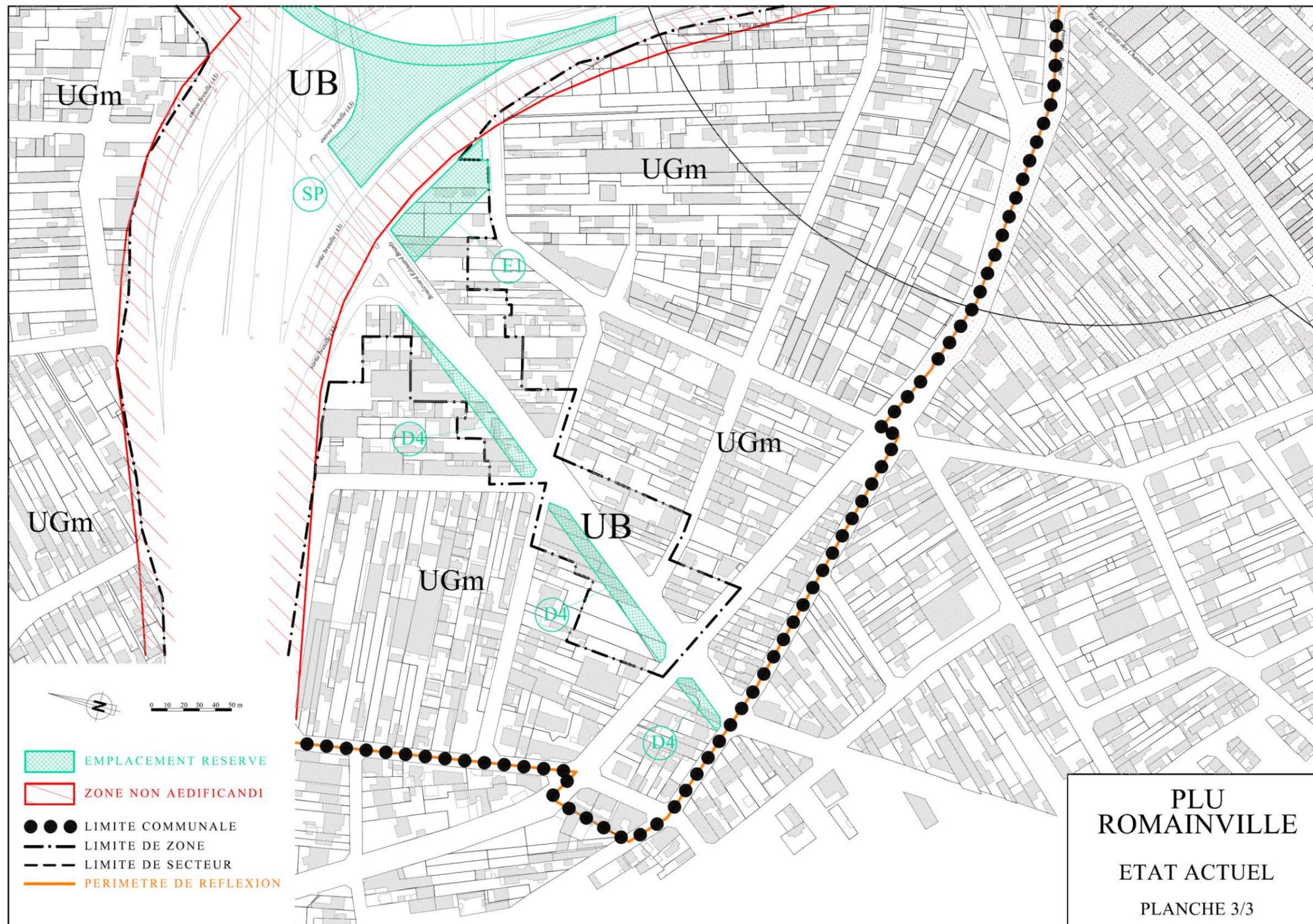
ANNEXE AU REGLEMENT (mise en compatibilité avec le projet T1)

En rouge les emplacements faisant l'objet de la mise en compatibilité

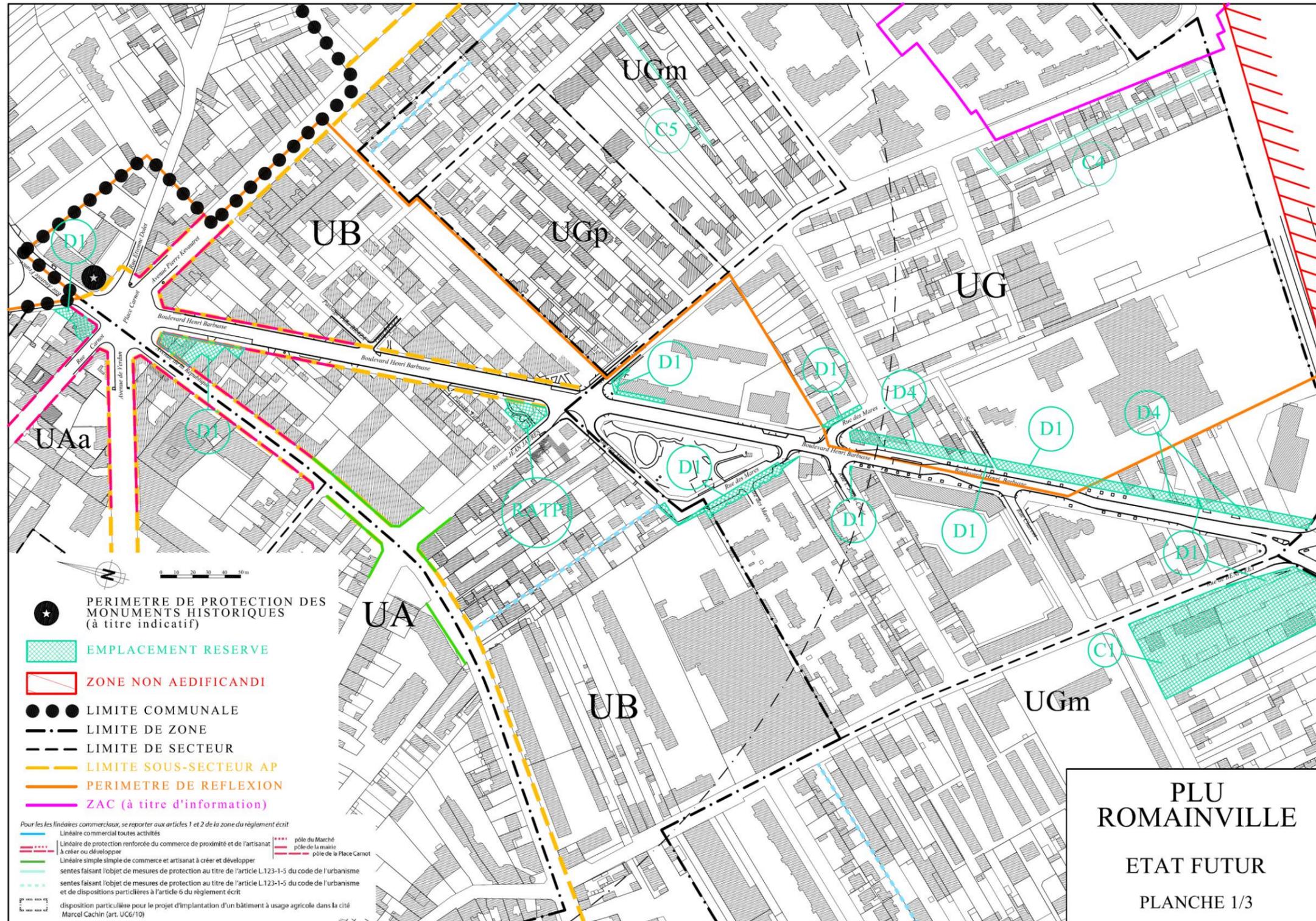
LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES			
Bénéficiaire	N° d'opération	DESIGNATION	Superficie
Etat		Voirie Nationale	
	E1	Création d'une bretelle de liaison entre l'autoroute A3 province et l'autoroute A186 au niveau de l'échangeur par la rue de la Libre Pensée	
Région Ile-de-France	R1	Espaces verts et équipement sportif et/ou de loisirs et/ou culturel	27 708 m²
	R2	Espaces verts et équipement sportif et/ou de loisirs et/ou culturel	304 738 m²
	R3	Espaces verts et équipement sportif et/ou de loisirs et/ou culturel	20 243 m²
	R4	Espaces verts et équipement sportif et/ou de loisirs et/ou culturel	118 431 m²
Conseil Général de la Seine-Saint-Denis		Voirie Départementale	
	D1	Aménagements liés au tramway T1 Place Carnot – Boulevard Henri Barbusse – Rue des Mares – Rue de Beenfleet – Rue du Général Gallieni	1811 m²
	D4	Elargissement de la RD 36 bis (boulevard Henri Barbusse, Edouard Branly) entre la V205 (rue Jean Jaurès) et la limite communale de Montreuil Sous Bois Emprise 22,5 m et 24 m (dans la partie sud de l'autoroute)	
	D5	Elargissement unilatéral de la RD 40 Route de Montreuil entre la rue Jean Jaurès et la rue Mirabeau Emprise 15,85 m	
	Commune de Romainville	C1	Espaces verts rue de Beenfleet
C2		Equipements publics	3500 m²
SEDIF		Services publics : syndicat des Eaux d'Ile de France	
	SP	Reconstruction d'un réservoir	3700 m²
RATP		Services publics : régie autonome des transports parisiens	
	RATP1	Aménagements liés au tramway T1	300 m²

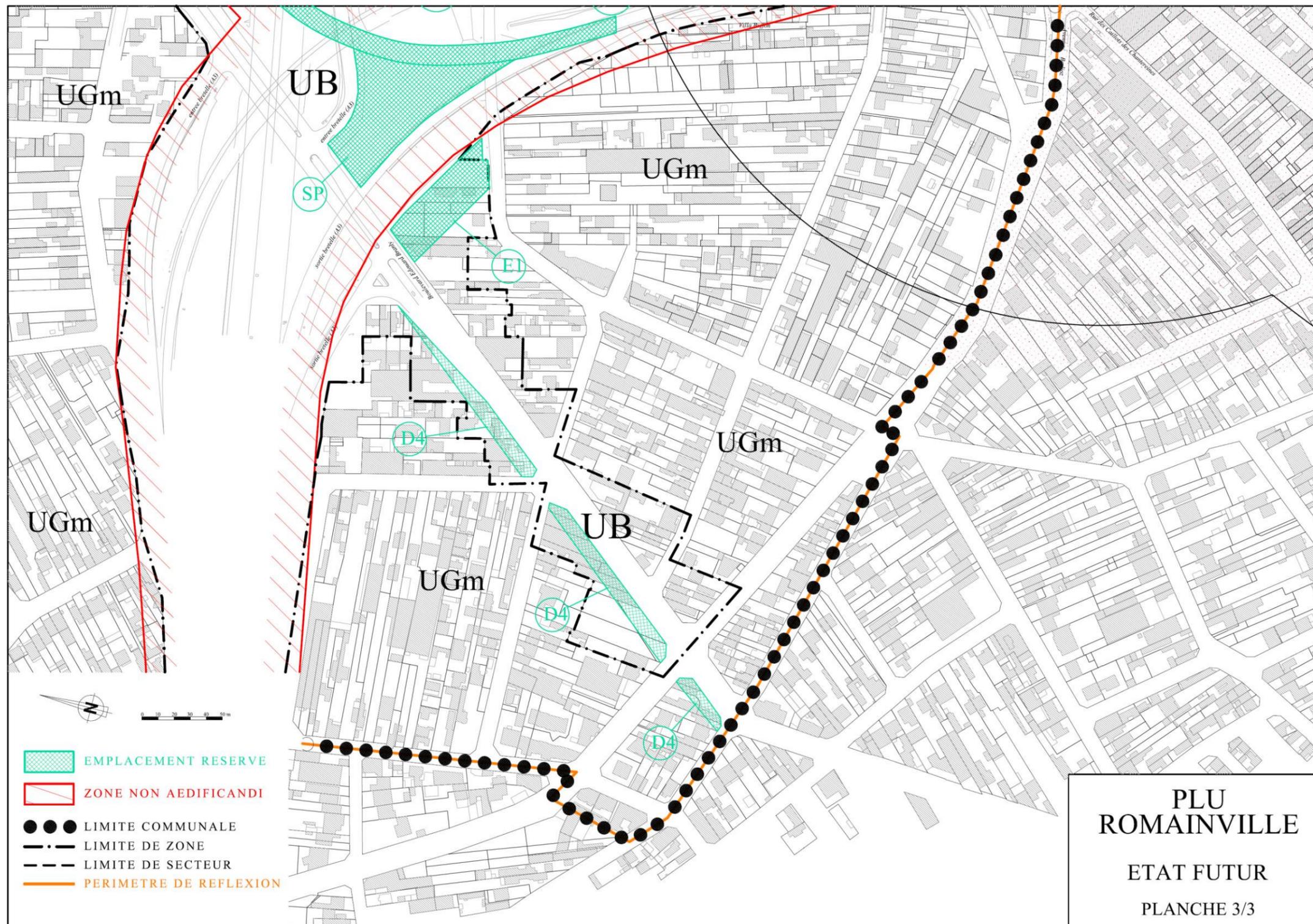
2. ANNEXE 2 : EXTRAITS DU PLAN DE ZONAGE EN L'ETAT ACTUEL





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





4. ANNEXE 4 : EXTRAITS DE LA PAGE 63 DU RAPPORT DE PRESENTATION

Avant mise en compatibilité :

Le projet du tramway

Le prolongement de la ligne de tramway T1 (Saint -Denis-Bobigny) qui relie la gare RER E de Noisy-le-Sec à la gare RER A du val de Fontenay traverse deux secteurs urbains bien différenciés, limités par l'autoroute A3. Sur la partie au nord de l'A3, le tramway emprunte des rues de faible largeur avec un tissu urbain constitué (la rue Anatole France, à Noisy-le-Sec et la rue Henri Barbusse à Romainville). Le tramway circulera en position latérale et devrait modifier le plan de circulation : les rues A. France et H. Barbusse seront mises en sens unique sud-nord. Le tramway franchit l'autoroute par un nouvel ouvrage dans l'axe de la rue Gallieni et s'insère dans un tissu fortement marqué par la B86 et ses réserves foncières. L'emprise de la B86, libérée par la suppression complète de l'échangeur B86/A3, serait requalifiée en avenue paysagère.

Les fréquences du tramway varieraient entre 4 minutes aux heures de pointe et 7 à 8 minutes aux heures creuses. Le trafic prévisionnel est estimé à 5 000 utilisateurs à l'heure, soit un trafic annuel de 11 millions de voyages.

La traversée du tramway sur le territoire de Romainville comporte de nombreuses difficultés d'aménagement, et tout particulièrement sur le boulevard Henri Barbusse. La mise en site propre du tramway demande non seulement la réduction de la chaussée mais également la suppression du stationnement latéral public, qui manque déjà largement dans le secteur. L'aménagement prévu devrait en outre permettre l'élargissement de certains trottoirs du boulevard, notamment sur la partie au nord du square Barbusse.

Après mise en compatibilité:

Le projet du tramway

Le prolongement de la ligne de tramway T1 (Saint-Denis-Bobigny) qui relie la gare RER E de Noisy-le-Sec à la gare RER A et E de Val-de-Fontenay traverse deux secteurs urbains bien différenciés, limités par l'autoroute A3. Sur la partie au nord de l'A3, le tramway emprunte des rues de faible largeur avec un tissu urbain constitué (le boulevard Henri Barbusse). Le tramway circulera en position latérale sur ce boulevard et modifiera le plan de circulation puisque le boulevard Henri Barbusse sera mis à sens unique sud-nord. Le tramway franchit l'autoroute A3 par un nouvel ouvrage dans l'axe de la rue du général Gallieni et s'insère dans un tissu fortement marqué par l'autoroute A186 et ses réserves foncières. L'emprise de l'A186, libérée par la suppression complète de l'échangeur A186/A3, sera requalifiée en avenue paysagère.

Les fréquences du tramway varieront entre 4 minutes aux heures de pointe et 7 à 8 minutes aux heures creuses. Le trafic prévisionnel est estimé à environ 53 000 voyageurs/jour.

La traversée du tramway sur le territoire de Romainville comporte de nombreuses difficultés d'aménagement, et tout particulièrement sur le boulevard Henri Barbusse. La mise en site propre du tramway demande non seulement la réduction de la chaussée mais également la

suppression d'une partie du stationnement. L'aménagement prévu devrait en outre permettre l'élargissement de certains trottoirs du boulevard, et également permettre le réaménagement du square Barbusse.