

LES ACTEURS

LES PARTENAIRES

L'État et la Région Île-de-France

Dans le cadre du Contrat de projets 2007-2013, l'État et la Région Île-de-France participent financièrement au développement des transports franciliens. Ils co-financent les études du projet de T1 entre Bobigny et Val de Fontenay.

Le STIF

Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. En tant qu'autorité organisatrice, le STIF veille au respect du programme, du calendrier et des coûts du projet. Il finance le matériel roulant.

LA CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE

Le Département de la Seine-Saint-Denis

Il est responsable des études et travaux d'aménagement de voirie et des espaces publics le long du tracé du tramway et assure la coordination générale du projet. Il est également co-financier avec l'État et la Région Île-de-France.

La RATP

Sur l'ensemble du projet, la RATP est responsable des études et travaux du système de transport, des stations et du site de maintenance et de remisage des rames.

Le Département du Val-de-Marne

Il a délégué la maîtrise d'ouvrage au Département de la Seine-Saint-Denis sur la commune de Fontenay-sous-Bois.

UN PROJET MOTEUR POUR LA PETITE COURONNE FRANCILIENNE

Depuis la mise en service de son premier tronçon en 1992, les différents prolongements à l'Est et à l'Ouest du Tramway T1 ont confirmé sa **vocation de ligne en rocade en Île-de-France, le Grand Tram**. Le prolongement jusqu'à Val de Fontenay est une nouvelle étape importante pour cette ligne de tramway. Il va desservir de nouveaux territoires, créer de nouvelles correspondances avec le réseau de transports en commun francilien et former une rocade en petite couronne qui **reliera avec une correspondance, Asnières-Gennevilliers (92) à Val de Fontenay (94)**. Le projet répond aux nombreux besoins de déplacements à l'intérieur de la petite couronne et à l'extension de l'urbanisation.

Le projet de tramway T1 présenté en enquête publique reliera Bobigny à Val de Fontenay et répond à :

- >> un objectif de transport visant à **densifier le maillage et la desserte en transport en commun de l'Est parisien** ;
- >> un objectif d'aménagement de l'espace public par l'amélioration du cadre de vie des riverains et la création de liaisons douces (vélo, piéton...).

Un nouveau tramway pour un territoire en mouvement

À terme, **le tramway T1 desservira trois départements de la région Île-de-France, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne**. Il sera l'une des colonnes vertébrales des transports en commun en rocade autour de Paris et présage du **réseau dense** et moderne que sera celui de la Seine-Saint-Denis à l'horizon 2030 avec le **Nouveau Grand Paris**.

Des trajets plus rapides et plus fiables

Le projet de tramway T1 sera un moyen de transport en site propre sur la majorité du parcours. Il sera prioritaire aux feux de signalisation pour assurer des trajets et une fréquence fiables. Un matériel roulant de nouvelle génération apportera le confort des usagers. Il sera possible d'aller de la gare RER de Noisy-le-Sec à la Place Carnot en 8 minutes au lieu de 14 aujourd'hui et de la Place Carnot à Val de Fontenay en 19 minutes au lieu de 32.

Réaliser un réseau de transports en commun plus dense

Le projet du T1 de Bobigny à Val de Fontenay apparaît comme un maillon essentiel pour favoriser les trajets de banlieue à banlieue en Seine-Saint-Denis, se **connecter à d'autres lignes existantes (RER A, RER E) ou à venir (ligne 11 et ligne 15 du métro, T Zen 3)**, et desservir des quartiers qui ne bénéficient pas aujourd'hui de transports en commun adaptés. **Le projet T1 de Bobigny à Val de Fontenay traverse les communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois**. Il présente une longueur de 10,7 km dont 7,7 km de ligne nouvelle et comporte 21 stations dont 16 nouvelles. Un double terminus entre les deux arcs du T1 est réalisé à la station Bobigny Pablo Picasso, afin d'améliorer la fiabilité des temps de parcours du T1 existant.

Améliorer le cadre de vie autour du T1

Il entraîne le réaménagement des espaces publics traversés ou situés à proximité. Il accompagne les politiques publiques des municipalités concernées pour améliorer le quotidien des voyageurs, mais également celui des riverains du tracé. La sécurité est un enjeu fort lorsqu'un tramway est réalisé en milieu urbain. L'infrastructure permet de protéger les déplacements des piétons et des cycles et les lieux de rassemblement comme les parvis de gare et les abords des établissements scolaires.

Un nouveau réseau de cheminements piétons et cyclables sera créé le long du tracé du tramway. L'ensemble des quais et du matériel roulant sera également **accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR)**. Concrètement, ces principes se traduisent par des réalisations spécifiques tout au long du tracé. Ainsi, l'adaptation des stations entre Bobigny et Noisy-le-Sec, l'amélioration de l'accès à la gare RER de Noisy-le-Sec, l'aménagement des rues Jean-Jaurès et Anatole-France à Noisy-le-Sec, de la Place Carnot à Romainville, la requalification de l'A186 en avenue paysagère et la rénovation du quartier des Ruffins à Montreuil-sous-Bois représentent quelques exemples des changements qui seront réalisés.

UN PROJET EN DISCUSSION DEPUIS 2001

Deux concertations ont été organisées afin de présenter le projet à la population et aux élus du territoire. La première concertation a eu lieu en 2001 dans les villes traversées par la nouvelle infrastructure, et a été complétée en 2005 avec la présentation de différents tracés dans la ville de Noisy-le-Sec.

En 2006, suite à sa saisine par le STIF, la Commission nationale du débat public a décidé de la tenue d'une nouvelle phase de concertation sous l'égide d'un garant, Michel Gaillard. Cette nouvelle phase de dialogue a été organisée du 3 novembre au 30 décembre 2008 et a permis de présenter les évolutions du projet, les variantes de tracé sur Noisy-le-Sec et les résultats des nouvelles études menées.

Suite à cette concertation, **le Conseil du STIF a délibéré le 8 juillet 2009** et inscrit la poursuite du projet sous la maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine-Saint-Denis et de la RATP.

Il a précisé le cadre des études pour les années à venir :

- >> **la desserte du centre-ville de Noisy-le-Sec par la rue Jean-Jaurès ;**
- >> **l'abandon de la mise en tranchée de la rue des Ruffins à Montreuil-sous-Bois ;**
- >> **l'étude de l'amélioration de la desserte des quartiers Ouest de Noisy-le-Sec ;**
- >> **un matériel roulant de nouvelle génération et adapté aux territoires traversés du tronçon prolongé.**

Les maîtres d'ouvrage ont tiré les enseignements des différentes concertations sur le projet du tramway T1 jusqu'à Val de Fontenay. Ils ont régulièrement complété les échanges avec les élus, les riverains, les associations et les acteurs du territoire, en organisant des réunions de travail, des présentations du projet et des rencontres pour adapter au mieux le projet à son territoire et aux besoins de la population.

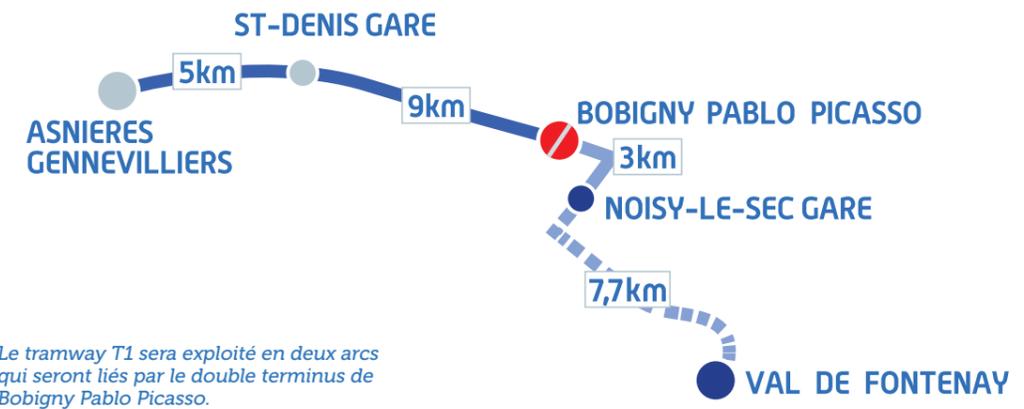
LE NOUVEAU FONCTIONNEMENT DU T1

Le T1 constituera lors de sa mise en service le transport en commun en rocade le plus long autour de Paris.

Afin de garantir une exploitation optimale sur près de 25 km, les études ont démontré l'intérêt d'un fonctionnement du T1 en deux arcs. Ainsi, un double terminus sera réalisé à la station Bobigny Pablo Picasso. Il permettra d'assurer une meilleure performance sur l'ensemble du T1, de Asnières-

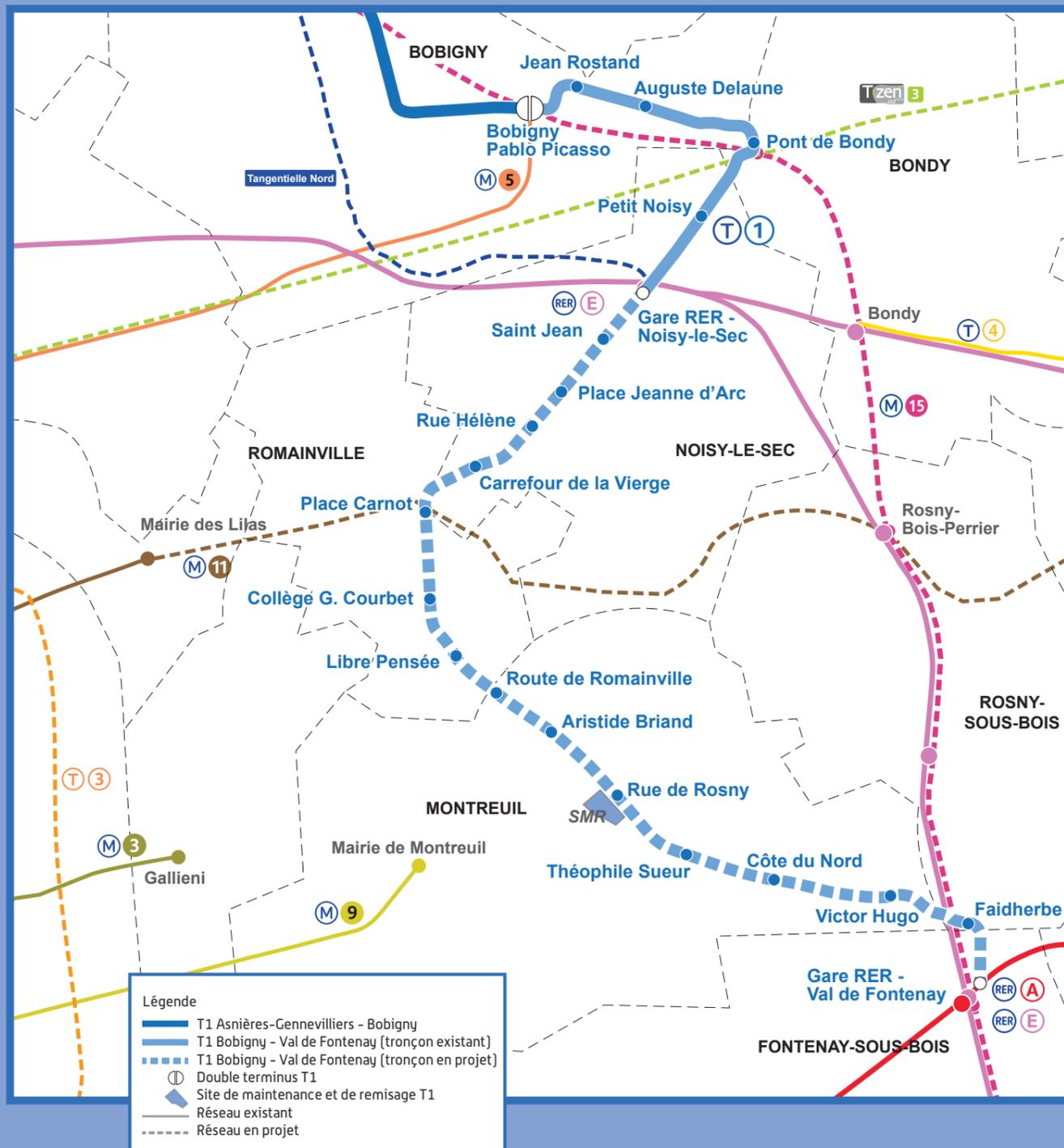
Gennevilliers à Bobigny d'une part et de Bobigny à Val de Fontenay d'autre part.

Les quais des stations existantes entre Bobigny Pablo Picasso et Noisy-le-Sec **seront allongés pour s'adapter au nouveau matériel roulant**, lequel sera entreposé sur le nouveau Site de Maintenance et de Remisage (SMR) situé sur la commune de Montreuil.

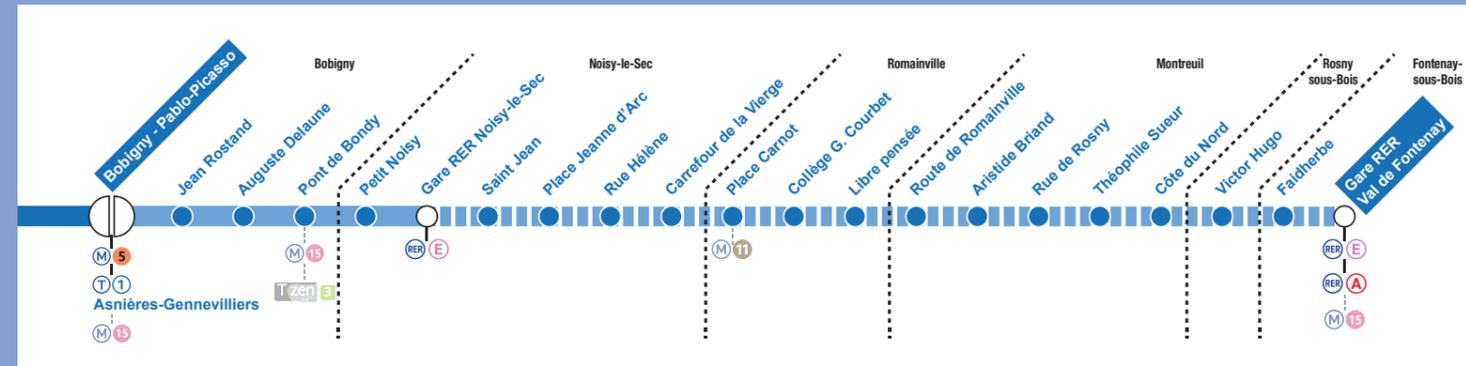


Le tramway T1 sera exploité en deux arcs qui seront liés par le double terminus de Bobigny Pablo Picasso.

LES PROJETS DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE



LA LIGNE T1 BOBIGNY - VAL DE FONTENAY



LES GRANDS CHIFFRES DU PROJET

10,7 km

dont **7,7 km** de ligne nouvelle

21 stations

dont **16** nouvelles

50 300 voyageurs

par jour attendus

19 min

au lieu de 32 min actuellement pour aller de la Place Carnot à Val de Fontenay

8 min

au lieu de 14 min actuellement pour aller de la gare RER de Noisy-le-Sec à la Place Carnot

800 tonnes

de CO₂ rejetés en moins par an

+ de 500

arbres supplémentaires plantés le long du tracé

200 places

dans une rame

4 min

aux heures de pointe

6 min

aux heures creuses

LE CALENDRIER DU PROJET

- 2008 Concertation recommandée par la Commission nationale du débat public, avec garant
- 2009 Études suite à la concertation en collaboration avec les collectivités traversées
- 2012 Approbation du schéma de principe par le Conseil du STIF
- 2013 **DU 17 JUIN AU 31 JUILLET ENQUÊTE PUBLIQUE**
- 2014 Déclaration d'utilité publique
- 2014 Début des travaux
- 2017 (fin) Mise en service

LE COÛT DU PROJET

Le coût du projet T1 de Bobigny à Val de Fontenay intègre les dépenses nécessaires à la construction de la ligne de tramway (voie, stations, site de maintenance, alimentation électrique, ouvrage d'art au dessus de l'A86...) et au réaménagement des espaces publics (voirie, mobilier urbain, pistes cyclables, plantations, ouvrage de franchissement de l'A3, démolition de l'A186...). Ce coût comprend également les acquisitions foncières.

Coût estimé
484 M d'euros HT
(hors coût matériel roulant, financé par le STIF).

LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS DU PROJET

Le double terminus à Bobigny

Avec son prolongement jusqu'à Fontenay-sous-Bois, la ligne complète du tramway T1 parcourra près de 25 km. Pour des questions de confort, de régularité, d'exploitation et afin de permettre un service de qualité pour les voyageurs, il a été décidé d'aménager **un double terminus à Bobigny Pablo Picasso**. Au centre de la ligne du T1, les deux portions partiront de Bobigny, à l'Ouest vers Asnières et à l'Est vers Val de Fontenay. Ce double terminus sera intégralement aménagé afin de créer un lieu de vie et d'échange avec les autres moyens de transport (gare routière de bus, lignes 5 et 15 du métro) en intégrant les futurs projets urbains portés par la ville.

La reprise des stations existantes entre Bobigny et Noisy-le-Sec

Les stations existantes seront réaménagées afin d'être compatibles avec le nouveau matériel roulant et l'identité du T1 Bobigny - Val de Fontenay. Cela consiste en l'allongement des quais et leur mise à niveau pour **faciliter les montées et descentes** de tous les usagers et permettre de **réduire les temps d'arrêt** à ces stations. Ces travaux concernent les stations Jean Rostand, Auguste Delaune, Pont de Bondy et Petit Noisy.

Faciliter les déplacements sur l'avenue Gallieni

Les travaux de requalification sur l'avenue Gallieni permettront d'intégrer en toute sécurité des itinéraires cyclables sur cet axe mais également des traversées piétonnes plus aisées et plus lisibles.

L'amélioration des échanges entre la gare RER et la station du tramway à Noisy-le-Sec

La station, qui ne sera plus terminus, permettra un accès direct à la gare RER avec un quai trottoir. Elle garantira une **plus grande sécurité pour les usagers du tramway** qui n'auront plus à traverser la rue Jean-Jaurès pour atteindre la gare et seront directement sur le parvis.

La traversée de Noisy-le-Sec

Une partie de la rue Jean-Jaurès sera réaménagée **en double sens de circulation dite « banalisée »** : le tramway, les automobiles et les deux roues circuleront sur les mêmes voies. Les espaces publics seront entièrement redessinés pour créer une identité paysagère homogène le long de cet axe tout en maintenant l'accessibilité aux commerces et au marché.



Le passage sur le boulevard Henri Barbusse

L'aménagement de la place Carnot

Les arrivées du T1 et de la ligne 11 du métro vont modifier le profil de cette place en limite des communes de Romainville et de Noisy-le-Sec et en faire un **point de correspondance important** pour les voyageurs et une liaison directe vers Paris.

Le passage sur le boulevard Henri Barbusse

Le T1 emprunte le boulevard Henri Barbusse et passe devant le collège Gustave Courbet et le square des Mares. L'étroitesse du boulevard nécessite le passage à une circulation en sens unique dans le sens « autoroute A3 - Place Carnot ». Le square des Mares sera également réaménagé et restera un lieu de détente.

Le franchissement de l'A3

Un ouvrage sera créé afin de permettre au tramway, aux véhicules, aux piétons et aux vélos, de franchir l'A3 sans emprunter l'actuel Pont Branly.

La requalification de l'A186

Le tronçon de l'A186 sera complètement réaménagé. **Les ouvrages autoroutiers seront détruits** et une nouvelle avenue sera créée pour accueillir le tramway. Cette avenue paysagère sera connectée au réseau routier existant et sera au même niveau que les rues adjacentes, afin d'améliorer les liaisons entre les quartiers de la ville. La disparition des infrastructures actuelles permettra également une **baisse des nuisances sonores et des pollutions dues au trafic**.



L'avenue Gallieni



Le double terminus à Bobigny



Le franchissement de l'A3



La rénovation du quartier des Ruffins et le franchissement de l'A86

La réalisation du Site de maintenance et de remisage (SMR) à Montreuil-sous-Bois

Le SMR sera construit dans le secteur des Murs à Pêches. Il remplacera l'actuel échangeur depuis l'A186 vers la rue de Rosny. La capacité d'accueil a été fixée à 40 rames de tramway. De nombreux échanges avec les acteurs du territoire ont permis de définir un projet architectural spécifique. Il répond ainsi aux contraintes du site par une intégration paysagère cohérente **tout en réduisant l'emprise du bâtiment.**

La rénovation du quartier des Ruffins

Le quartier des Ruffins ne bénéficie pas aujourd'hui d'un réseau de transport en commun en lien avec les équipements situés à proximité. L'arrivée du tramway sera l'occasion d'une **mise en valeur du quartier**, tout en conservant les

activités existantes comme le marché, et de favoriser la réalisation de plusieurs projets d'aménagements le long du tracé.

Le franchissement de l'A86

La réalisation de ce tronçon constitue un enjeu technique important. Ce nouveau pont construit en parallèle de celui existant sera exclusivement dédié au tramway. L'insertion paysagère des bretelles d'accès sera améliorée et **une place plus importante sera accordée aux modes doux** dans cette zone.

Le terminus à Val de Fontenay

Le terminus du T1 sera implanté pour permettre **une correspondance piétonne à la gare RER A et E de Val de Fontenay** dans un souci de confort et de sécurité.



Le terminus à Val de Fontenay

LES DIFFÉRENTES ÉTAPES DE LA PHASE TRAVAUX

Les travaux se dérouleront en plusieurs phases :

>> les acquisitions foncières : elles sont nombreuses sur ce projet et ont débuté en 2001. Le Département de la Seine-Saint-Denis, les communes et l'État possèdent déjà une grande partie du foncier ;

>> les travaux préparatoires (à partir du 1^{er} trimestre 2014) : ce sont les premiers travaux et ils peuvent débuter très rapidement après la Déclaration d'utilité publique. Les responsables des réseaux d'eau potable, d'assainissement, d'électricité, de gaz, de télécommunication vont mener des travaux de déviation afin d'installer leurs réseaux

en dehors de la future plateforme de circulation du tramway pour qu'ils demeurent accessibles en toute sécurité ;

>> les travaux d'infrastructure (à partir de fin 2014) : ils représentent la partie la plus importante des travaux. Ils regroupent les travaux des aménagements urbains (trottoirs, voiries, aménagements paysagers...) et du système de transport (pose des rails et des caténaires, réalisation des stations, locaux techniques et site de maintenance et de remisage, ...).

>> les périodes d'essais et de marche à blanc (fin 2017).

LA MAÎTRISE DES IMPACTS DU CHANTIER

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à prendre l'ensemble des mesures nécessaires pour minimiser les impacts du chantier sur l'environnement urbain - les riverains, les activités économiques et commerciales, les automobilistes, les usagers des transports en commun - comme sur les milieux naturels. Ils veilleront à ce que les entreprises chargées des travaux appliquent toutes les mesures de sécurité.

Une charte sera établie afin de garantir par les entreprises une conduite responsable quant à la gestion des déchets, tenue du chantier, poussières, circulation des camions, sécurité des usagers de la voie... Selon les phases, des mesures spécifiques seront prises pour réduire les nuisances du chantier.

Un dispositif particulier sera mis en place afin de garantir une information continue et en amont des différentes phases des travaux, afin notamment de prévenir d'éventuelles

modifications de circulation, de stationnement ou d'accès aux transports en commun. Quelques exemples d'actions à mettre en place :

>> des agents de proximité seront présents pour gérer les relations entre les riverains et les équipes de chantier ;

>> des supports de communication (plan de circulation, signalétique, Infos chantier...) seront régulièrement diffusés pour **informer des évolutions du chantier** ;

>> des rencontres ou réunions publiques auront lieu selon les besoins et les opportunités ;

>> des aménagements d'aires de stationnement et de livraisons selon les lieux des travaux ;

>> des cheminements piétons à maintenir le long du linéaire du projet ;

>> une commission de règlement amiable sera créée pour examiner les préjudices commerciaux occasionnés par les travaux du tramway et les indemniser le cas échéant.

LE PHASAGE AVEC LES AUTRES PROJETS

D'autres projets vont avancer en parallèle à proximité du territoire concerné par le projet de T1 de Bobigny à Val de Fontenay. Une fine coordination sera mise en place entre les maîtres d'ouvrage pour rendre cohérentes les interventions sur le territoire.

>> À Romainville le prolongement de la ligne 11 à l'Est jusqu'à Rosny-sous-Bois dans un premier temps, et jusqu'à Noisy-Champs dans un second.

>> À Noisy-le-Sec le projet de T Zen 3 de Porte de Pantin à la gare de Gargan à Pavillon sous Bois.

>> À Bobigny, Bondy et Fontenay-sous-Bois le Nouveau Grand Paris avec la ligne 15.

>> À Noisy-le-Sec la Tangentielle Légère Nord ;

>> La réorganisation future du réseau de bus à proximité du projet.

>> Les projets urbains le long du tracé notamment à Montreuil-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Romainville.

LES EFFETS DU TRAMWAY T1 SUR LE TERRITOIRE

La réalisation d'un projet de tramway dans un territoire urbain est soumise à de nombreuses contraintes. Les études menées depuis des années permettent d'évaluer les effets de l'insertion d'un nouveau mode de transport et d'apporter des solutions afin de limiter les impacts du projet à long terme.

Ces effets ne remettent pas en question les bénéfices individuels et collectifs d'un tel projet : désenclavement d'une partie du département, densification du réseau de transport francilien, amélioration du cadre de vie et valorisation de l'environnement.

Conditions de déplacements

La réorganisation du réseau de bus

Le tracé de la ligne du tramway se superpose partiellement à certaines lignes de bus actuelles. Ainsi, une **réorganisation du réseau est prévue** pour être complémentaire de la nouvelle offre T1, et dans l'objectif d'optimiser l'intermodalité et la desserte fine des quartiers traversés.

La plupart des lignes du futur réseau existent aujourd'hui et les modifications de tracés proposées viendront améliorer leur lisibilité, les temps de parcours et les correspondances.

La réflexion autour de cette action est encore en cours aujourd'hui, sous l'égide du STIF. Le territoire concerné pour la réorganisation est plus large que celui des 6 communes du tracé et **les changements doivent être coordonnés** avec les projets importants du territoire, comme **la nouvelle branche du T4, le prolongement de la ligne 11 et le T Zen 3**. Cette réorganisation sera mise en place à la mise en service du T1.

Le développement des circulations douces et la prise en compte des personnes à mobilité réduite

Tout au long du tracé prolongé, **la circulation des piétons et des vélos sera facilitée**. Le projet prendra également en compte les obligations réglementaires liées à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, sur les aménagements neufs et sur la reprise des quais existants.

L'évolution de la circulation automobile

Des études de circulation sur le territoire ont été réalisées pour observer l'évolution du trafic à l'horizon 2020 en prenant en compte la réalisation des projets urbains et du tramway.

Le modèle de trafic, utilisés pour tous les aménagements de transport en commun, intègre également les adaptations ponctuelles du plan de circulation à proximité du tracé :

- > circulation à double sens banalisé sur la rue Jean Jaurès et mise à double sens du boulevard Michelet;
- > rue Anatole France à double sens;
- > rue Henri Barbusse à sens unique Sud->Nord;
- > requalification de l'A186 en avenue paysagère;
- > suppression de la circulation dans le secteur des Murs à Pêches;
- > mise à double sens de la rue des Ruffins;
- > accès à Péripole *via* un accès unique.

Les simulations de trafic effectuées montrent des volumes de trafic en baisse et confirment la coexistence apaisée de tous les modes de transport (tramway, bus, automobile, cycles, piétons). La mise en place du système Gerfaut 2 permettra de fluidifier la circulation sur le territoire en gérant à distance et en temps réel les feux.

L'offre de stationnement

Le désenclavement du territoire par un nouveau mode de transport en commun va permettre à une partie des riverains d'abandonner l'usage quotidien de la voiture. Cette maîtrise du trafic automobile est un enjeu commun à l'ensemble des

projets de transport en commun. La réorganisation du stationnement est autant un objectif qu'un effet de la réalisation du tramway. En l'état des études, le projet prévoit la suppression d'environ 445 places de stationnement sur l'ensemble du tracé. Il s'agit d'un chiffre conforme aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU). **Des aires de livraison et des déposes minutes seront créés pour compenser cet effet et assurer la pérennité des activités.**

Cadre de vie

Paysage urbain renouvelé

La construction de l'infrastructure du tramway et des projets d'aménagements connexes permettront un renouvellement du paysage urbain. **Le tramway sera un élément identitaire du territoire** en assurant une cohérence dans les aménagements réalisés : matériel roulant, mobilier urbain, plantations. **La création d'une identité propre au tramway** garantira une **meilleure insertion** sur l'ensemble du tracé.

Impact foncier

Une enquête parcellaire est réalisée conjointement à l'enquête publique pour recenser les biens fonciers concernés. Des négociations seront engagées afin de privilégier des acquisitions à l'amiable.

Nuisances sonores et vibrations

La réalisation du tramway T1 contribue à un meilleur environnement sonore sur le territoire traversé. Pour **la partie existante entre Bobigny et Noisy-le-Sec**, le changement de matériel roulant, plus silencieux, et la hausse de la fréquence **ne modifient pas l'ambiance sonore**, largement masquée par le bruit prépondérant des automobiles.

Sur la partie entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, la baisse des nuisances sonore est plus grande du fait de la baisse attendue du trafic routier.

L'impact sur les nuisances sonores du T1 est donc positif tout au long du tracé. Des mesures seront réalisées ponctuellement après la mise en service du tramway afin de confirmer ces résultats.

Par ailleurs, l'insertion du projet sur des axes parfois étroits nécessite la pose de voies spécifiques pour limiter les vibrations.

Elles seront posées au cas par cas, conformément à la réglementation. Les voies concernées seront recensées lors d'études ultérieures.

Environnement

Le traitement des eaux

Toutes les eaux usées, pour le nettoyage des rames et l'arrosage des espaces végétalisées, sont recyclées et stockées. Une partie de l'eau traitée sera mise à disposition pour l'arrosage des cultures à proximité du tracé du tramway. Aucun rejet ne sera effectué directement dans les eaux souterraines ou superficielles sur site. **L'impact de l'infrastructure sera donc faible.**

Les effets sur le paysage

L'aménagement paysager du tramway a peu d'impact sur les voies existantes de la partie de Bobigny à Noisy-le-Sec, sauf pour la réalisation du double terminus. Il faut considérer celui situé entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay avec l'implantation de l'ensemble de l'infrastructure et un point particulier pour le SMR à Montreuil-sous-Bois. **Le projet intégrera des plantations en lien avec l'environnement** proche du tramway pour proposer une meilleure insertion de l'infrastructure. Au total, la réalisation du projet permettra la plantation de plus de 500 arbres supplémentaires par rapport à la situation actuelle. **Le choix des plantations prendra également en compte la robustesse des espèces** pour garantir un paysage homogène de qualité.



Le T1 à la sortie du site des Murs à pêches

L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET SES MODALITÉS

Qu'est-ce qu'une enquête publique ?

L'enquête publique est une procédure qui s'applique à tous les grands projets. Son objectif est d'informer le public et de recueillir son avis sur le projet afin d'éclairer les décisions à prendre par les maîtres d'ouvrage. Pour le projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, l'enquête publique doit permettre de :

- >> **présenter l'insertion du projet dans son environnement**, ses effets sur le cadre de vie et les mesures mises en œuvre pour les supprimer, les réduire ou les compenser, au regard du Code de l'environnement ;
- >> **reconnaître l'utilité publique du projet** ;
- >> **adapter les documents d'urbanisme** pour permettre la réalisation du projet, au regard du Code de l'urbanisme.

La commission d'enquête

L'enquête publique sur le projet de tramway T1 est organisée par une commission d'enquête nommée par le préfet. Elle est présidée par M. Vitel, et composée de deux membres titulaires, M. Durafour, et Mme Bellacicco, et d'un membre suppléant, M. Linet. La commission est chargée d'assurer le bon déroulement de l'enquête, de recueillir les observations du public et d'établir, à l'issue de cette phase d'échange et de concertation, un rapport sur la tenue de l'enquête et un avis sur le projet.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, vous pouvez consulter le dossier d'enquête publique et présenter vos observations sur les registres mis à disposition dans les mairies et lieux annexes où se déroulent l'enquête aux jours et heures habituelles d'ouverture.

Permanences de la commission d'enquête

Bobigny

bâtiment administratif
(9-19 rue du Chemin Vert)
> **Lundi 17 juin** > de 14h30 à 17h30
> **Mercredi 10 juillet** > de 8h30 à 11h30
> **Mercredi 31 juillet** > de 8h30 à 11h30

Fontenay-sous-Bois

Maison de l'habitat et du cadre de vie
(6 rue de l'Ancienne mairie)
> **Mardi 18 juin** > 9h à 12h
> **Mercredi 10 juillet** > de 9h à 12h
> **Mercredi 31 juillet** > de 9h à 12h

Montreuil-sous-Bois

Mairie annexe (77 rue des Blancs Vilains)
> **Lundi 17 juin** > de 10h à 12h30
> **Jeudi 27 juin** > de 14h à 17h
> **Mardi 2 juillet** > de 9h30 à 12h30
> **Mardi 23 juillet** > de 9h30 à 12h30
> **Mercredi 31 juillet** > de 9h30 à 12h30

Noisy-le-Sec

Mairie (place du Maréchal Foch)
> **Lundi 17 juin** > de 9h à 12h
> **Jeudi 27 juin** > de 15h à 18h
> **Jeudi 11 juillet** > de 9h à 12h
> **Mardi 23 juillet** > de 9h à 12h
> **Mercredi 31 juillet** > de 15h à 18h

Romainville

Mairie (4 rue de Paris)
> **Lundi 17 juin** > de 8h30 à 11h30
> **Jeudi 27 juin** > de 14h à 17h
> **Jeudi 11 juillet** > de 8h30 à 11h30
> **Mardi 23 juillet** > de 8h30 à 11h30
> **Mercredi 31 juillet** > de 14h à 17h

Rosny-sous-Bois

Maison des projets
(Espace Malraux – 23 rue Gallieni)
> **Lundi 17 juin** > de 15h à 18h
> **Mardi 2 juillet** > de 15h à 18h
> **Mercredi 31 juillet** > de 15 à 18h.

TOUS LES DOCUMENTS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE SONT DISPONIBLES ET TÉLÉCHARGEABLES SUR LE SITE INTERNET www.t1bobigny-valdefontenay.fr



Direction de la publication : État, Région Île-de-France, Département de la Seine-Saint-Denis, Département du Val-de-Marne, RATP, STIF
Crédit photo : Département de la Seine-Saint-Denis, Bertrand Holsnyder.

d'infos : www.t1bobigny-valdefontenay.fr

Page [facebook](https://www.facebook.com/t1bobignyvaldefontenay) [t1bobignyvaldefontenay](https://www.facebook.com/t1bobignyvaldefontenay)