

Perspective du perré de la rue du Général Gallieni (vue non contractuelle réalisé sous logiciel Sketshup)



*Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON*

Dans ce contexte où la fluidité du trafic local, et le contrôle des vitesses de circulation se conjuguent avec les nécessités de girations liées à la présence des bus, et des secteurs d'activité environnants, la largeur de voirie varie de 3,25 m à 3,5 m, portant le profil de l'avenue paysagère à 6,5 m en section et 10 m sur les carrefours importants.

La rue du Général Gallieni est réaménagée en contre-allée et permet la desserte des îlots situés au nord de celle-ci. Entre la rue de la Fraternité et l'ouvrage d'art de franchissement, la rue du Général Gallieni est située en contre bas de l'avenue paysagère et du tramway. Cette différence de niveau est traitée grâce à un perré, et un escalier situé au niveau de l'ouvrage d'art qui permet l'échange entre le niveau bas et le niveau haut. Un trottoir longeant la plate-forme offre une rampe permettant de rejoindre le niveau bas au carrefour Gallieni/fraternité. Cette portion de la rue du Général Gallieni est traitée en voie en impasse à double sens.

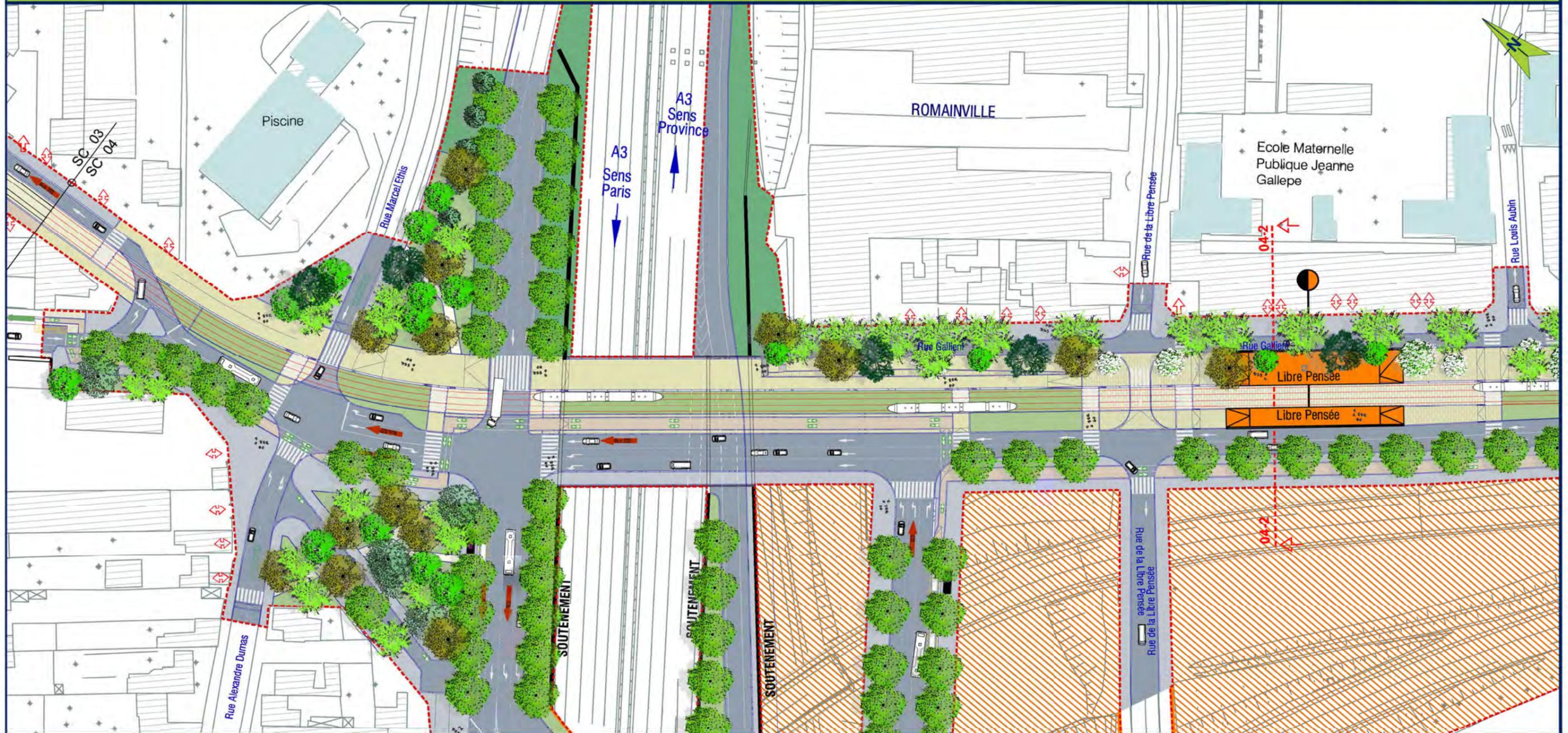
A partir de la rue de la fraternité, la rue du Général Gallieni est réaménagée en contre allée à sens unique dans le sens Montreuil/Paris afin de permettre la desserte des accès riverains côté plate-forme. La vitesse de circulation y est volontairement apaisée.

La circulation piétonne s'installe sur l'ensemble de l'espace situé entre la plate-forme et la rue du Général Gallieni. De part et d'autre de l'avenue paysagère et de la rue du Général Gallieni, des trottoirs de plus petite taille desservent les îlots existants et futurs. La circulation cyclable s'installe quant à elle au sortir du franchissement de l'A3 sur le trottoir sud. La linéarité de la frange sud est renforcée par la plantation d'un alignement végétal qui se poursuit tout au long de l'avenue paysagère.

Perspective du secteur de l'autoroute A3 (vue non contractuelle)



*Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON*



REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalte noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMÉNAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

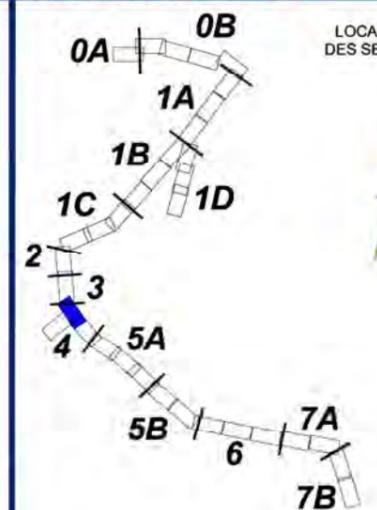
VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON -TECHNICITE"



LOCALISATION DES SEQUENCES





Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON - TECHNICITE"

REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalt noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

PERIMETRES ET LIMITES

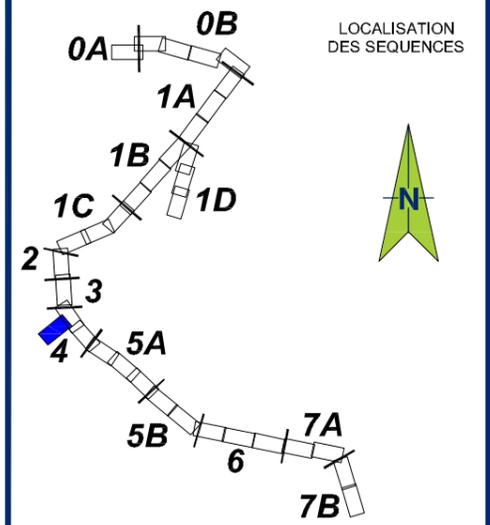
- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

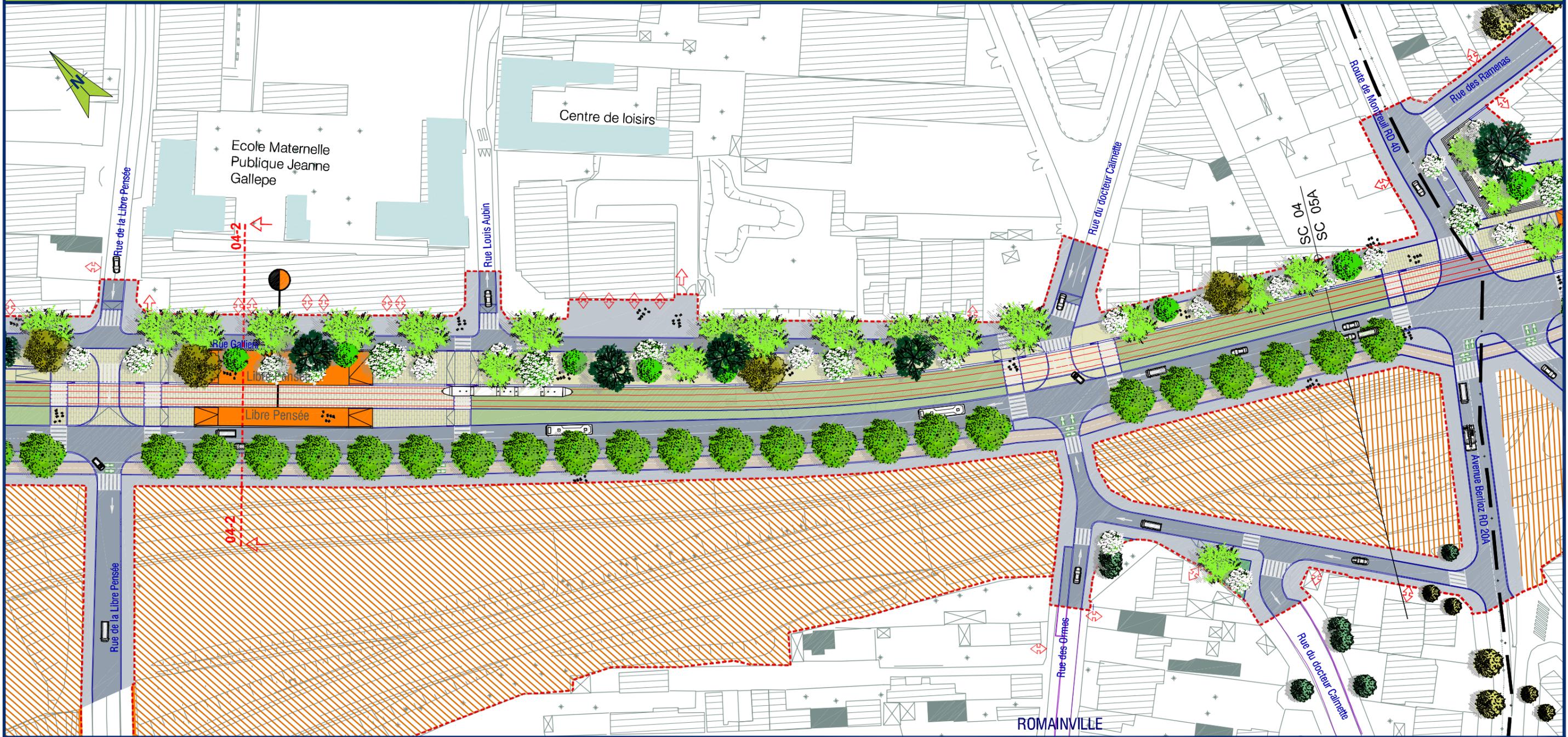
VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts



LOCALISATION DES SEQUENCES





Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON - TECHNICITE"

REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalt noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

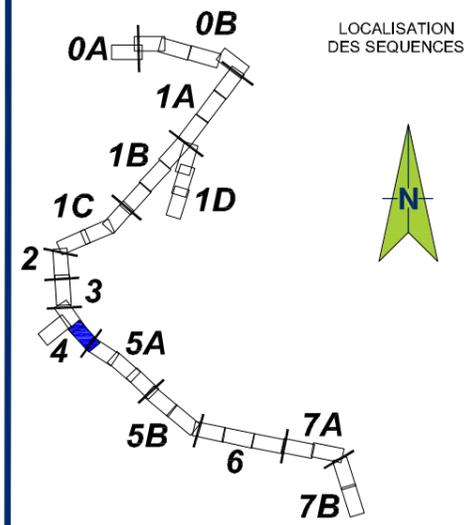
PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

LOCALISATION DES SEQUENCES



3.3.11. Séquence 5A : Les hauts de Montreuil

3.3.11.1. Éléments marquants du site

De par sa situation géographique particulière, entre le haut et le bas Montreuil, ce site est doté d'une forte qualité paysagère, et de vues dégagées peu exploitées, notamment à cause de la forte emprise physique et visuelle de l'A186.

Le paysage et le tissu urbain sont fortement marqués par les ouvrages et la présence de l'A186. Cette séquence présente peu de carrefours avec les voies transversales. L'A186 a largement modifié le paysage de par les mouvements de terrains qu'elle a engendré mais aussi parce qu'elle est constituée pour deux tiers d'ouvrages en surplomb ou en tranchée, et pour un tiers sur le niveau naturel du site. La perméabilité du tissu urbain de part et d'autre de l'axe est très limitée tant pour les véhicules que pour les modes doux. L'A186 représente une vraie rupture dans le territoire qu'elle traverse, tant dans le paysage que dans les usages.



Vue de la rive nord de l'A186

3.3.11.2. Description du projet

Les principes qui ont conduit au projet actuel, issus du programme, sont les suivants :

- Suppression des ouvrages autoroutiers existants,
- Réalisation en lieu et place de l'A186 d'une nouvelle voie support du tramway. L'interruption du trafic automobile, souhaitée par la ville, au niveau des Murs à Pêches donne à cet axe la fonction prioritaire de desserte locale,
- Implantation de l'avenue et de la plateforme du tramway au nord pour dégager du foncier au sud, tout en favorisant la densification et la requalification du tissu urbain de part et d'autre de la nouvelle voie créée,
- Prise en compte du projet urbain de la ville de Montreuil,
- Préservation et valorisation du patrimoine paysager du site.

Cette séquence est également caractérisée par une nette dissymétrie entre l'urbanisation de la frange Nord, composée autour d'un tissu urbain flou et majoritairement pavillonnaire, et la future urbanisation des délaissés situés au Sud, aux alignements plus stricts.

Le parti d'aménagement urbain tire donc parti de ces caractéristiques et s'oriente vers la recherche d'une grande régularité du tracé et de l'emprise au Sud de la plateforme, tout en ménageant des traitements d'espaces plus flous sur la frange Nord. Cette configuration offre l'avantage de proposer une hiérarchie claire entre les différents espaces tout en ménageant une grande flexibilité quant à l'évolution des programmes urbains qui pourront se décliner le long de l'avenue.

La plateforme est située latéralement à l'avenue paysagère, elle sert de frontière à la dissymétrie du parti d'aménagement.

Sur la rive Sud caractérisée par le futur front bâti à l'alignement, la mise en œuvre de formes urbaines traditionnelles, tels que les trottoirs en asphalte et les alignements d'arbres, préfigurent les futurs programmes urbains :

- Trottoir planté de 3 m,
- Piste cyclable bi-directionnelle sur trottoir de 3 m,
- Chaussée 2x1 voie avec une largeur de voie de 6,25 m,
- Alignement d'arbres haute tige bordant la voirie.

Les espaces compris entre la plateforme et la rive Nord interagissent quant à eux avec le tissu pavillonnaire environnant pour créer des lieux plus paysagers qui incitent à la promenade. L'espace mêle les circulations piétonnes et les dessertes riveraines dans des espaces partagés au traitement uniforme.

Sur la frange Nord, trois ambiances se succèdent sur cette séquence.

ENTRE LA ROUTE DE MONTREUIL ET LE BOULEVARD ARISTIDE BRIAND

La station Route de Romainville, située au carrefour entre la route de Romainville (RD40) et la rue Berlioz (RD20A), accueille des quais vis-à-vis. Le quai Sud, aménagé dans la continuité de la surlargeur plantée présente une dimension de 3,85 m, le quai Nord traité en quai trottoir propose une dimension de 5,70 m.

Dans cette partie, les axes traversants de l'avenue paysagère sont :

- Route de Montreuil / Rue de Romainville / Avenue Berlioz,
- Boulevard Aristide Briand.

La rive Nord est longée principalement par des pavillons dont les accès nécessitent le maintien d'une voie de desserte riveraine sur certaines portions. Afin de créer un espace où le piéton peut se promener librement jusqu'à la plateforme, et où la vitesse de circulation des véhicules accédant à leur propriété est réduite, l'ensemble de l'espace public est traité de manière uniforme, le sol est entièrement minéral, du mobilier urbain permet d'orienter les usages, tout en incitant à la souplesse de la promenade.

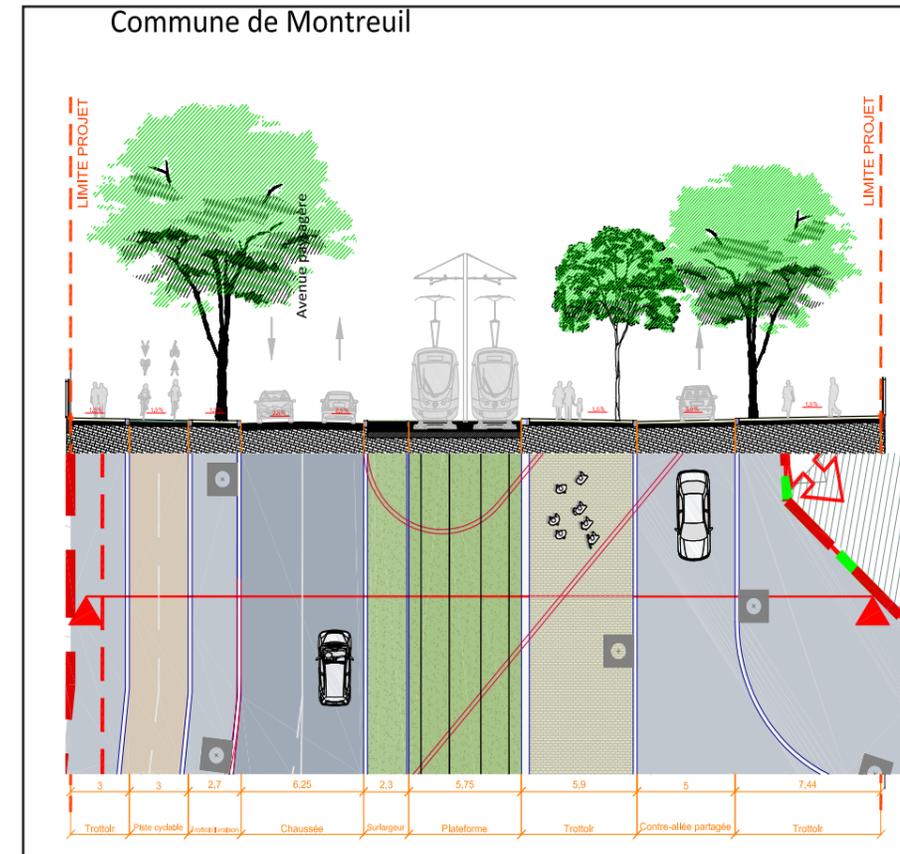
Entre les deux branches de la rue Lecocq et entre la rue Traversière et la rue Combette, cette zone de rencontre permet à la fois la desserte riveraine, sans contraindre les usages actuels et les possibilités d'évolution du tissu urbain à plus long terme.

Cette organisation permet également d'englober facilement dans l'aménagement tous les élargissements du trottoir en les transformant en lieux de qualité.

Ainsi, la largeur de l'espace pouvant être emprunté par les piétons côté plate-forme varie de 3,60 m au droit du pavillon situé au 16 rue Roger Brandon à 11 m sur le reste du secteur, dans l'hypothèse d'un espace partagé avec la voie de desserte riveraine.

Le projet répond également à la végétation des jardins environnants par des plantations d'arbres de taille moyenne aux essences variées. Les arbres intéressants par leur feuillage ou floraison sont implantés de manière aléatoire sur le trottoir.

Coupe au niveau d'une contre-allée (Coupe 05-1)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON

ENTRE LE BOULEVARD BRIAND ET MOZINOR

La station Aristide Briand située entre le boulevard Aristide Briand et la rue Emile Beaufiles, accueille des quais vis-à-vis. Le quai Sud, aménagé dans la continuité de la sur largeur plantée présente une dimension de 3,85 m. Le quai Nord, traité en quai trottoir, propose une dimension de 5,70 m.

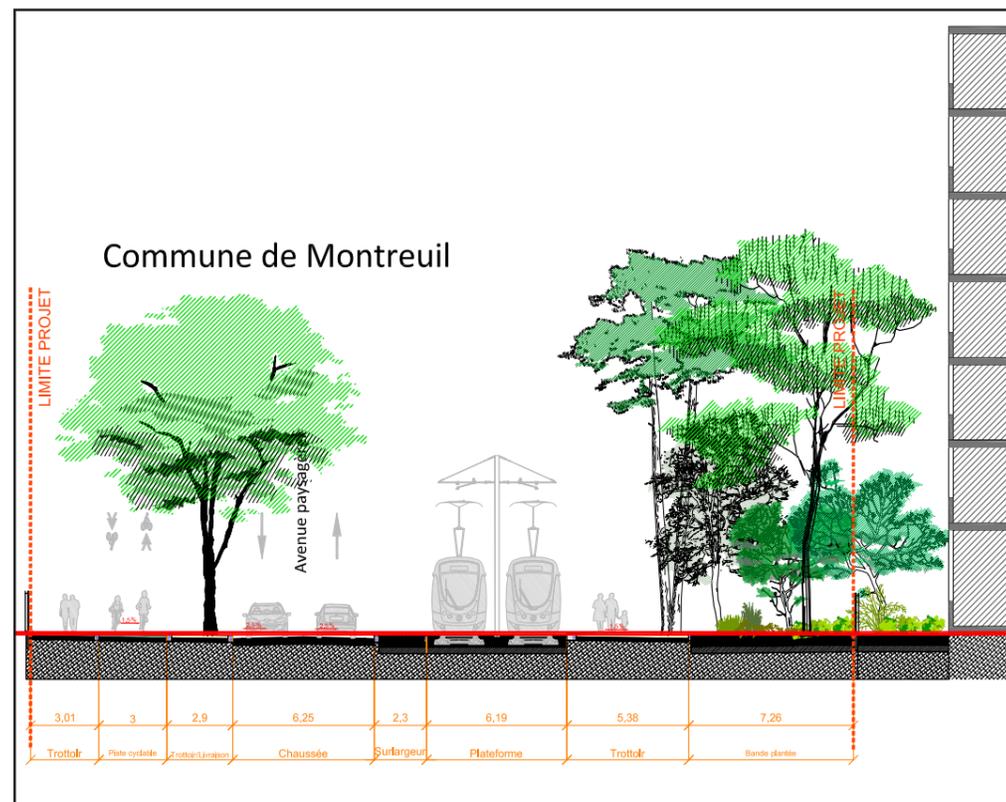
Dans cette partie, les axes traversants de l'avenue paysagère sont :

- Boulevard Aristide Briand,
- Avenue Salvador Allende / rue des Néfliers.

La reconnection de la rue Emile Beaufiles avec l'avenue paysagère est envisagée, notamment pour favoriser la mutation foncière de l'îlot accueillant l'espace de stationnement.

Sur cette partie, le trottoir est longé par des bâtiments collectifs. L'absence d'accès riverains le long de la plate-forme permet de recentrer l'espace sur les liaisons douces. L'échelle change, les arbres sont plus hauts pour répondre aux façades environnantes et le piéton est amené à se promener sous la canopée de ce bosquet implanté de part et d'autre du cheminement. La largeur du trottoir est de 5 m.

Vue en coupe entre l'avenue Aristide Briand et Mozinor (Coupe 05-2)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON

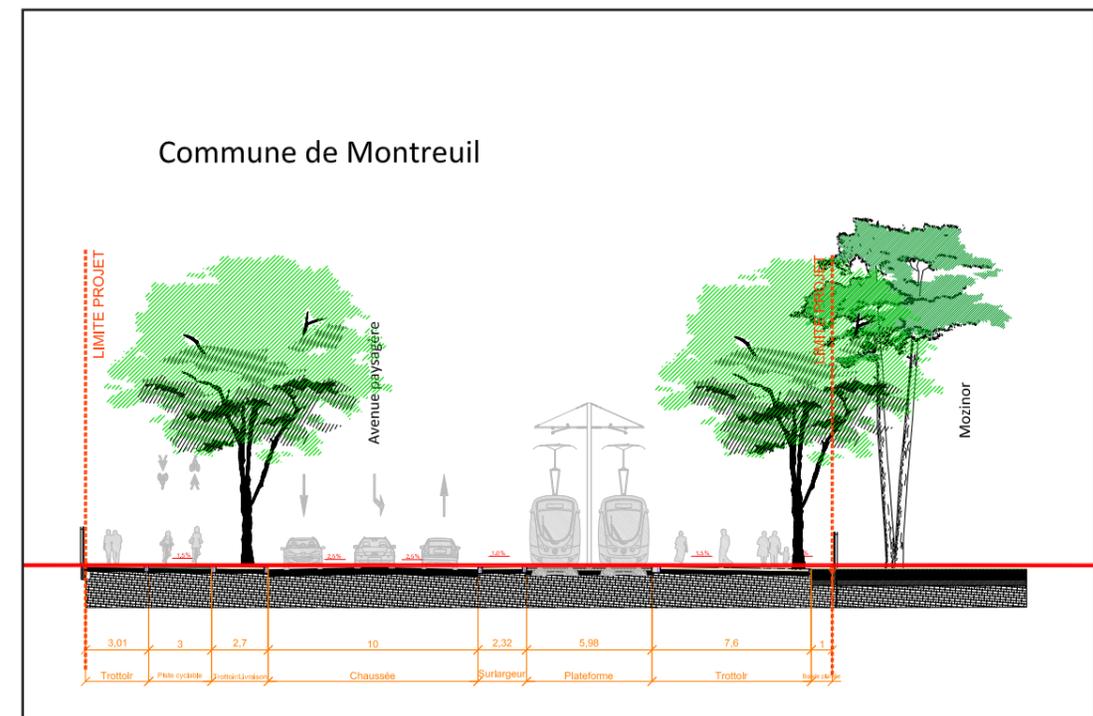
LE LONG DE MOZINOR

Bâtiment emblématique des hauts de Montreuil, Mozinor est un repère urbain fort du paysage environnant. Afin de le mettre en valeur, les plantations se raréfient et l'espace minéral se modifie pour dégager la possibilité future d'aménager un parvis.

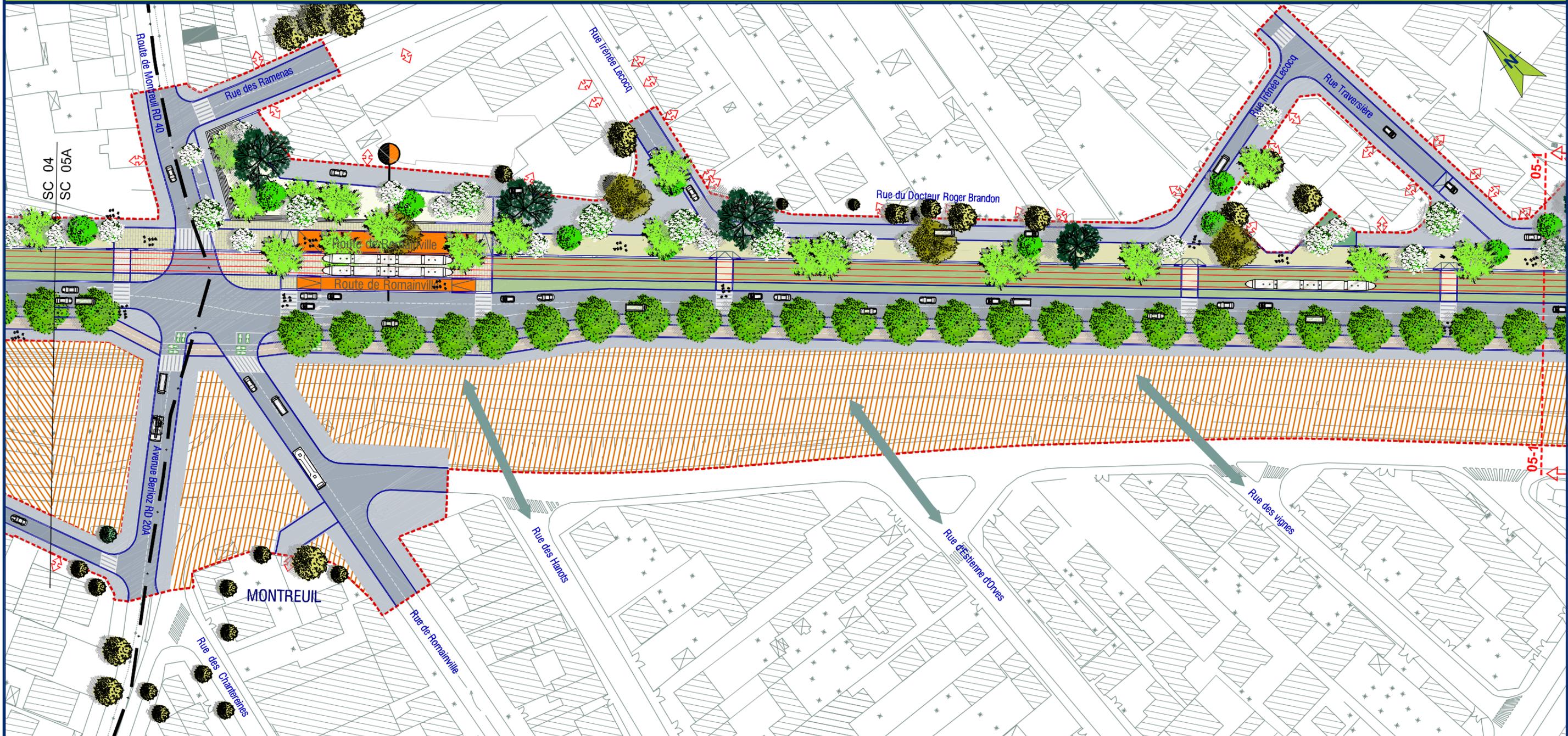
Le parvis situé sur l'emprise foncière de Mozinor ne fait pas partie du périmètre projet, mais l'aménagement de l'espace public est pensé de manière à pouvoir être considéré comme un tout avec la future réhabilitation des abords du bâtiment.

Les quelques arbres existants à l'échelle du bâtiment sont conservés et complétés par quelques sujets de grande taille.

Vue en coupe à proximité de Mozinor (Coupe 05-3)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON



REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalt noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé
- Future voie du plan guide de la ville de Montreuil

PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

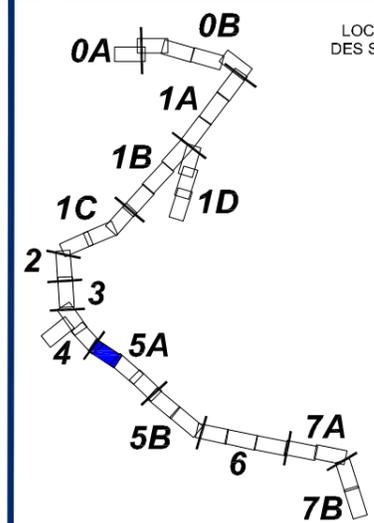
VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON -TECHNICITE"



LOCALISATION DES SEQUENCES





REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalt noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Locaux techniques (poste de redressement et local technique de signalisation)
- Equipements existants
- Projet connexe
- Accès maintenu
- Accès supprimé
- Future voie du plan guide de la ville de Montreuil

PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

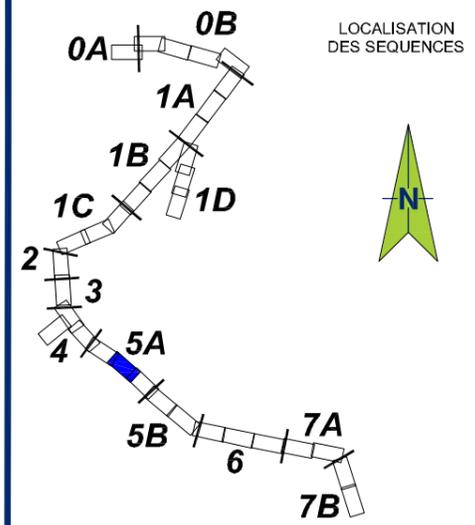
VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON -TECHNICITE"



LOCALISATION DES SEQUENCES





Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON - TECHNICE"

REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalte noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé
- Future voie du plan guide de la ville de Montreuil

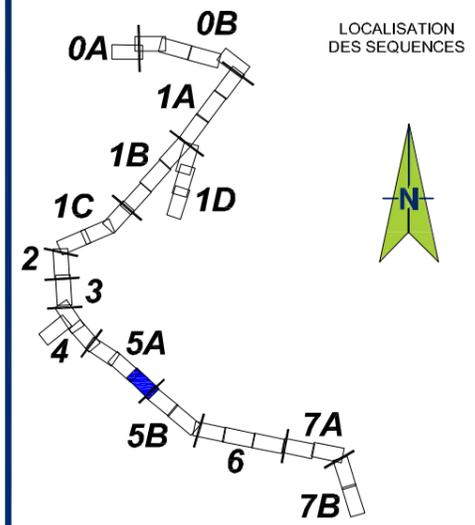
PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

LOCALISATION DES SEQUENCES



3.3.12. Séquence 5B : Les Murs à Pêches

3.3.12.1. Éléments marquants du site

Le secteur de la traversée des jardins des Murs à Pêches est caractérisé par :

- Un paysage fortement imprégné du passé agricole du site,
- Une qualité paysagère reconnue, renforcée par le classement de certains espaces (Espace Boisé Classé, etc.)
- L'implantation de plusieurs projets d'aménagement et d'équipements publics :
 - Le projet agricole des Murs à Pêches, susceptible d'accueillir le conservatoire national botanique et ses jardins et d'autres aménagements destinés à la pratique agricole.
 - Le nouveau collège des hauts de Montreuil,
 - Une maison de retraite intercommunale (EHPAD),
 - Le site de maintenance du tramway inclus au projet,
 - Le centre nautique écologique.

Le projet de parc agricole porté par la ville de Montreuil est sans doute celui qui influe le plus sur le parti d'aménagement et les pratiques urbaines autour de cette partie du tracé. Son objectif est d'insuffler une nouvelle dynamique autour de la culture de terres en ville, par un projet dit "agriculteur", mêlant des activités économiques et sociales de production agricole (incluant des jardins familiaux ou partagés et des projets d'insertion), des activités de découverte du patrimoine horticole, des activités de formation à la biodiversité et à la nature, mais aussi des activités culturelles et de loisirs.



Vue aérienne des « Murs à Pêches »

3.3.12.2. Description du projet

LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)

Le site de maintenance et de remisage est implanté sur la commune de Montreuil, à l'angle de la rue de Rosny et de la future avenue paysagère, le long de la future ligne de tramway, au droit de l'actuelle bretelle autoroutière. Il abrite les bâtiments techniques et administratifs de l'exploitant. Les divers éléments (hall de Maintenance, zone de lavage, faisceau de remisage, ...) sont disposés suivant un enchaînement organisé de fonctionnalités.

Il occupe majoritairement l'emplacement actuel de l'échangeur depuis l'A186 vers la rue de Rosny. Un travail d'optimisation de l'organisation des fonctionnalités, demandé par la Ville, a abouti à la réduction de l'emprise sur le parcellaire existant du côté de la rue Saint-Antoine tout en maintenant les fonctionnalités nécessaires pour le projet T1.

Le terrain dévolu à sa réalisation est d'environ 22 000 m², pour une capacité de 40 rames.



Plan masse du SMR

Le nivellement du terrain tiendra compte des altimétries existantes, en point haut sur la future avenue et en point bas sur la rue de Rosny pour trouver une assiette médiane et limiter ainsi les terrassements et créations d'ouvrages de soutènements et d'accès.

L'accès bidirectionnel des tramways est placé sur la future avenue, au plus proche de la ligne. Les positions d'entrées et sorties des rames sont également placées sur la future avenue, le long de la ligne, au quasi contact avec le portail de l'atelier.

L'accès routier au site de maintenance et de remisage s'effectue, depuis la rue de Rosny, par la rue Paul Signac prolongée. Cette dernière est réalisée, dans le cadre du projet de prolongement du tramway pour mettre notamment à disposition un accès routier au site, suivant le planning du projet T1.

L'optimisation de la surface allouée, a conduit à l'angle Nord Est de la parcelle à profiter du dénivelé de terrain et éviter son comblement, pour y installer un stationnement couvert destiné aux véhicules particuliers. Ce stationnement est directement accessible depuis la rue de Rosny.

Une attention particulière a été portée à la conception architecturale, paysagère et environnementale pour intégrer au mieux le SMR dans l'environnement des Murs à Pêches.

LA DÉMARCHE D'INSERTION ARCHITECTURALE DU SMR

Début 2010, la parcelle à l'angle de l'avenue Paysagère et de la rue de Rosny est définitivement retenue d'un commun accord entre les parties prenantes.

Les études sont approfondies et permettent de confirmer les conditions d'implantation des ateliers à cet endroit en Commission de suivi du 25 novembre 2010.

En 2011, dans un contexte de préparation des dossiers administratifs de schéma de principe et d'enquête publique, la Ville souhaite redéfinir les contours de l'emprise. Ce travail s'effectue en parallèle de la définition architecturale et paysagère du site de maintenance et de remisage de Murs à Pêches.

Certains points sont remis en cause :

- Annulation de l'opération immobilière sur la Rue de Rosny,
- Réduction de 20 à 12 m de la bande réservée le long de l'avenue du tramway,
- Mutualisation de la rue Paul Signac prolongée et voie d'accès routier au SMR,
- Report des positions d'attente le long de la ligne.

Il est possible de répondre favorablement aux attentes de la Ville et des associations locales pour la préservation du quartier des Murs à Pêches.

Les principaux points qui ne sont pas remis en cause sont :

- Les fonctionnalités et la capacité du site de maintenance et de remisage définis lors de la Commission de suivi du 25 novembre 2010,
- Les principes généraux d'insertion du tramway sur l'avenue défini dans le dossier d'Avant Projet réalisé sous Maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis.

En octobre 2011, la restitution de la pointe située à l'angle formé par la future avenue et la rue Saint-Antoine est confirmée.

LA DÉMARCHE D'INSERTION PAYSAGÈRE DU SMR

Les nouvelles conditions d'implantation de l'atelier sont présentées aux habitants et associations de Montreuil, notamment lors d'une séance d'information à La Fabrique le 4 novembre 2011.

Une méthodologie est élaborée en commun avec la ville et les partenaires du projet pour faire travailler des équipes d'Architectes et de Paysagistes de manière à répondre à la fois :

- A la prise en compte des attentes locales,
- A l'engagement du projet de tramway, d'apporter les garanties d'une insertion soignée par le biais d'une démarche architecturale et paysagère,
- Aux prescriptions de qualité environnementales définies en commun par la RATP et la Ville
- Aux contraintes de planning,
- À la garantie des fonctionnalités et faisabilité technique,
- Aux impacts visuels et fonctionnels.

La mission qui leur est confiée consiste, sur la base des critères précités, à proposer une insertion soignée et délicate, dans un quartier souffrant déjà de la présence d'une infrastructure autoroutière.

Les équipes s'appuient sur les perspectives de développement du quartier avec la réalisation d'un collège, d'une piscine écologique, du retour à l'activité agricole des Murs à Pêches pour combiner des propositions d'aménagement au cœur même de l'emprise de l'atelier mais aussi sur l'ensemble de son pourtour pour décliner des réponses de volumétrie, de traitement de façade, d'organisation de fonctionnalité, de traitement des épaisseurs, des vues (transparences opacités), de jeux de traitements végétal et minéral.

Le traitement des pourtours du site est différencié en fonction des relations (physiques, visuelles,...) avec les riverainetés publiques, privées ou semi privées pour moduler la perception du site depuis l'extérieur.

L'issue de la démarche est présentée lors d'un premier jury le 4 mai 2012. Ce jury est l'occasion de recueillir les premières interrogations. Des réponses sont apportées aux premières interrogations et présentées en séance du 25 juin à la Fabrique notamment autour d'une maquette de site.

Un second jury, restitué le 6 juillet 2012, l'ensemble de la démarche de conception architecturale et paysagère en vue de retenir l'équipe qui participera à la réalisation du projet d'atelier.



Vue aérienne vers le nord - vue non contractuelle



Suggestions de prestations pour les aménagements intérieurs de l'atelier- vue non contractuelle

LE SECTEUR DES MURS À PÊCHES

Dans ce secteur si caractéristique, la volonté de préserver le patrimoine horticole exceptionnel du site et de réintroduire l'agriculture en ville dans le cadre du projet agricole porté par la ville a concouru à la mise en place d'une section du tracé sans circulation de véhicules, entre la rue de Rosny et la rue Pierre de Montreuil.

La circulation automobile est déviée à partir de la rue de Rosny vers les axes situés de part et d'autre du secteur des murs à pêche :

- En direction de la rue de la nouvelle France - Bd Théophile Sueur au Nord,
- En direction de la rue Saint-Just - rue Pierre de Montreuil au Sud.

Les rues Saint-Antoine et Nouvelle France sont reconnectées en rues traversantes. L'aménagement en zone 30, la mise en place d'un revêtement qualitatif et les aménagements de sécurité implantés sur ces axes permettent d'assurer une vitesse de circulation des véhicules réduite, tout en maintenant la liaison transversale des territoires situés de part et d'autre des Murs à Pêches.

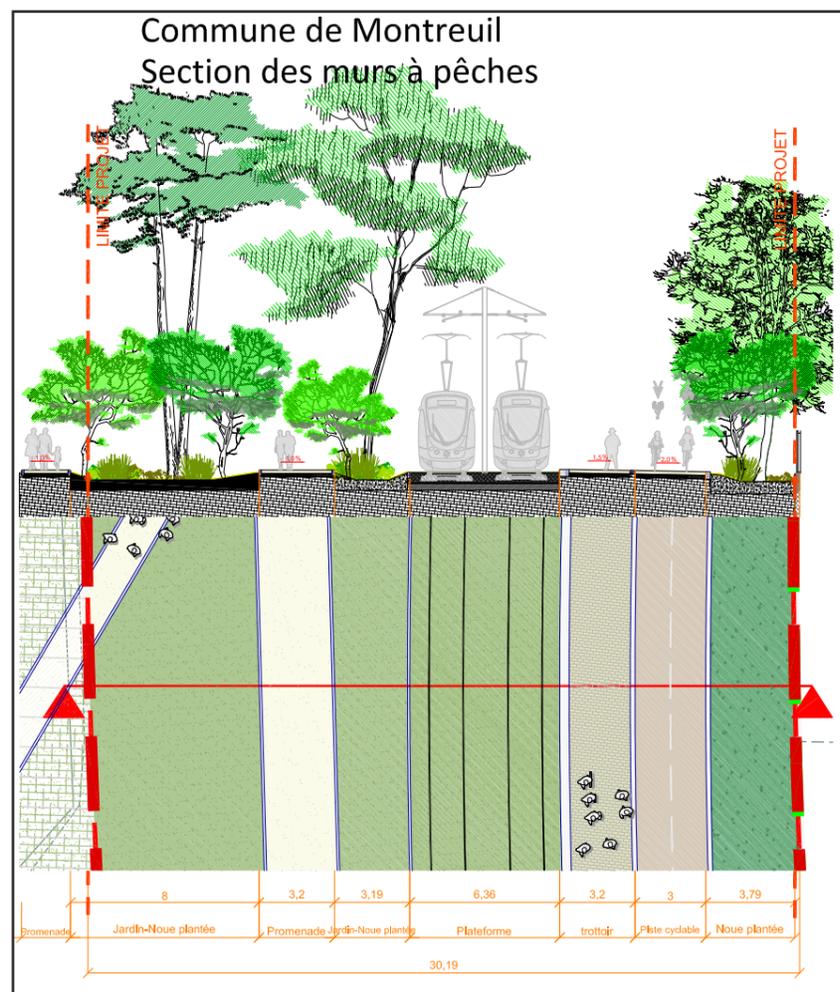
La station Rue de Rosny offre une porte d'entrée sur le site des Murs à Pêches. Elle accueille des quais trottoirs vis-à-vis de dimensions généreuses pour marquer l'entrée dans cet espace dédié aux modes doux. L'espace piétonnier englobant le quai Sud présente une profondeur de 15,50 m, tandis que le trottoir accueillant le quai Nord présente une profondeur de 9,40 m.

L'aménagement se fait "discret" et vise essentiellement à révéler l'environnement d'exception. Les parties minérales sont limitées au strict nécessaire pour les parcours piétons et cyclable.

La piste cyclable bidirectionnelle de 2,5 m de large bascule au long de la plateforme à partir du carrefour avec la rue de Rosny, et contribue à conserver des fonctionnalités structurées sur la rive Nord, tandis que l'aménagement de la frange Sud se fait plus flou, en réponse à la zone naturelle des Murs à Pêches.

Les trottoirs ont une largeur de 3 m. Les plantations rappellent le paysage des Murs à Pêches et sont étudiées en cohérence avec le projet agricole. La présence de bandes plantées en limite d'emprise permet de prendre en compte une partie des contraintes liées à l'assainissement et facilite l'accueil des futurs équipements. La gestion des eaux pluviales se fait par des noues paysagères, permettant en fonction de l'évolution du projet du parc agricole d'envisager leur récupération et leur réutilisation, notamment pour l'arrosage des parcelles cultivées.

Coupe au niveau des Murs à Pêches (Coupe 05-4)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -

Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON

LE SECTEUR THÉOPHILE SUEUR

La sortie des Murs à Pêches se concrétise par l'arrivée sur la station Théophile Sueur. Cette station dessert le nouveau centre aquatique écologique et la place du marché. C'est également un lieu de d'échanges entre plusieurs lignes de bus et le tramway.

La station présente des quais vis-à-vis standard d'une dimension de 7 m en direction de Val de Fontenay et 5 m en direction de Bobigny. Les circulations douces situées en arrière de station se raccordent sur le parvis du nouveau centre aquatique, offrant une aire piétonne englobant le parvis et la station.

Sur la rue Pierre de Montreuil plusieurs postes à quais destinés aux bus en arrêt ou en terminus sont prévus afin d'assurer un maillage du territoire efficace. Des positions d'arrêt minute pour les cars sont également aménagées, notamment pour permettre la dépose des scolaires qui se rendent au centre aquatique. Afin de permettre le retournement des bus en terminus sur la station, un barreau de circulation double sens est créé sur les délaissés de l'A186 entre la rue de la nouvelle France et la rue Maurice Bouchor, définissant un nouvel îlot urbain.

La rue Maurice Bouchor, mise en double sens par la ville et dont le tracé est modifié par le projet du parvis du centre aquatique, se raccorde à la rue Pierre de Montreuil et au nouveau barreau grâce à une carrefour en croix, permettant une meilleure lisibilité des flux aux abords de la station.

Interface avec les projets connexes :

L'arrivée du tramway T1 dans ce secteur contribue à dynamiser la réflexion urbaine sur les ensembles immobiliers existants de part et d'autre de la ligne et sur leur relation à l'espace public.

Le projet T1 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 de résidences autrefois centrées sur elles-mêmes.

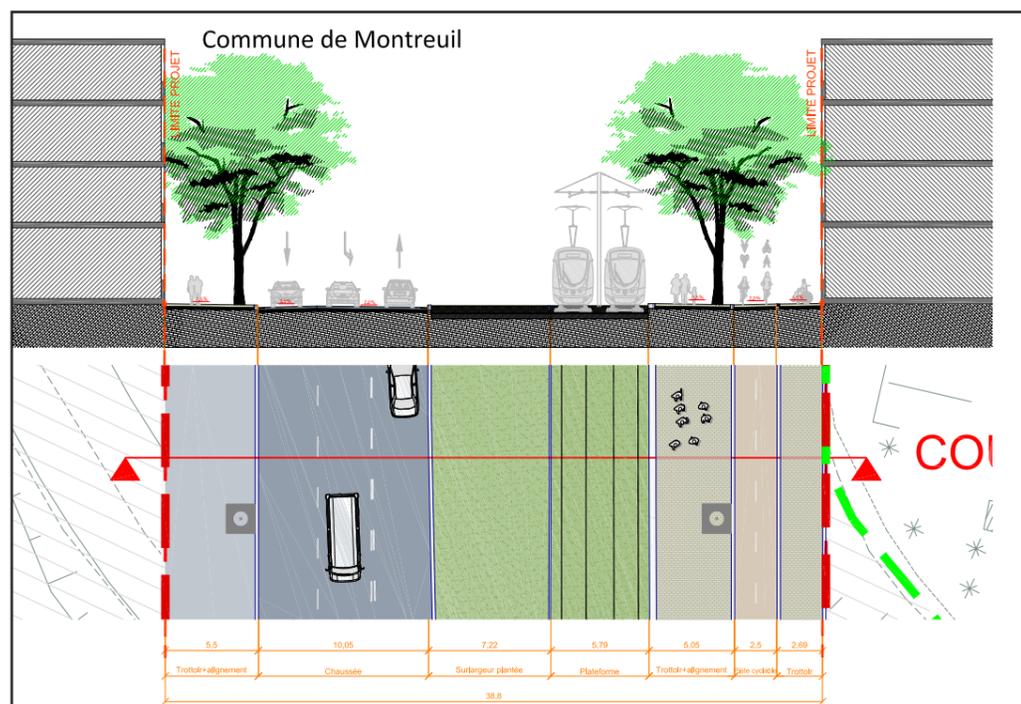
Le long du tramway, les espaces réservés autrefois au prolongement de l'autoroute seront dédiés à plus ou moins long terme à la construction de logements et locaux d'activités, dont des commerces et des services le long du tramway.

À terme donc, le paysage urbain est destiné à évoluer et l'avenue paysagère, qui accueille de nouveau la circulation automobile, sera bordée de bâtiments implantés à l'alignement.

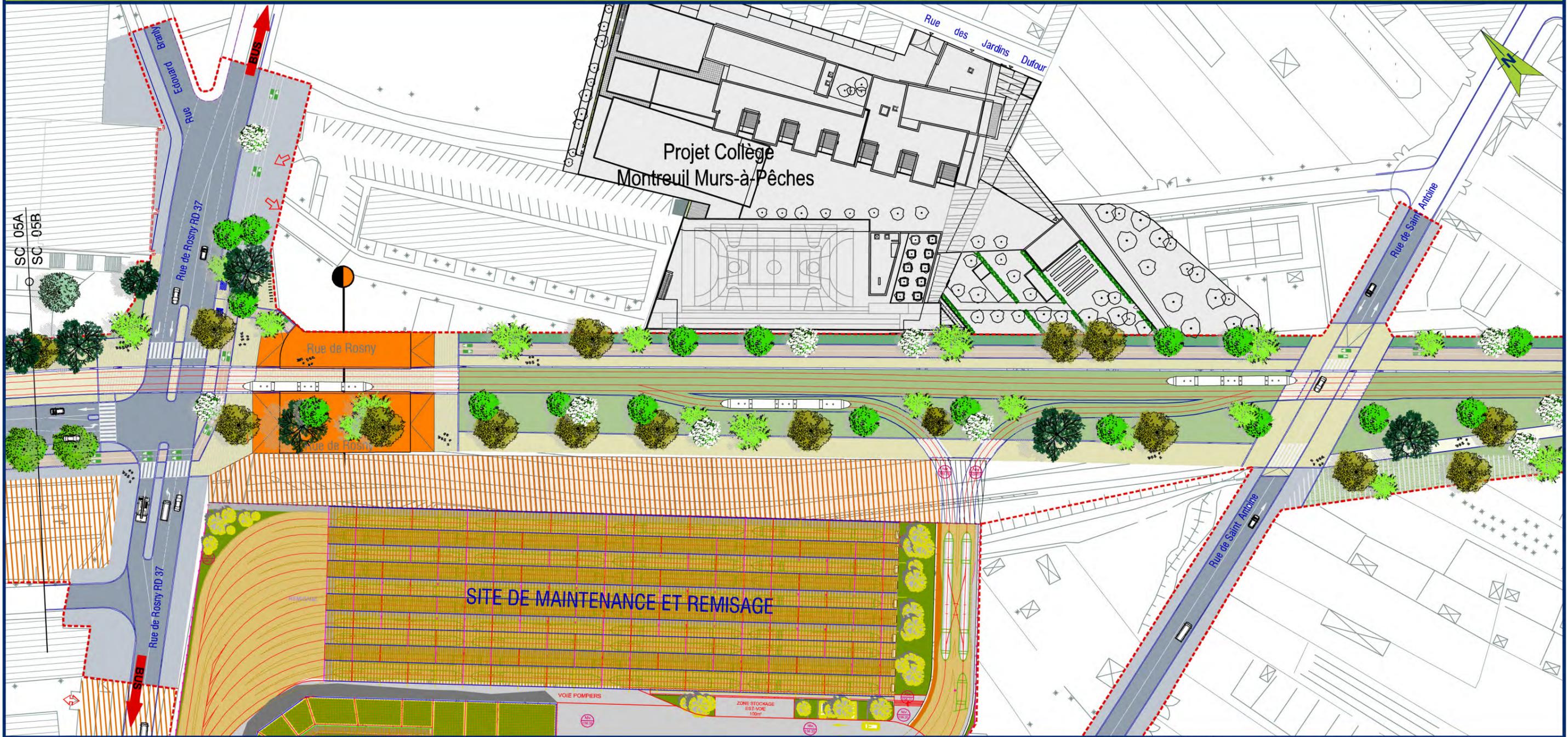
Dans ce contexte, l'aménagement prend des formes plus "classiques" et rompt avec l'aménagement souple des Murs à Pêches. Les espaces de promenade, la piste cyclable et les plantations sont de nouveau organisés de manière parallèle à la ligne de tramway et aux voies de circulation, préfigurant le futur alignement des bâtiments. Les alignements d'arbres de part et d'autre de l'axe offrent également un corridor vert permettant la liaison entre le site naturel des murs à pêche, la place du marché et le parc Départemental Montreuil.

Au nord, le long de la résidence Théophile Sueur, les circulations douces s'implantent sur deux trottoirs d'environ 3 et 4,5 m de large. Cette implantation permet de maintenir un recul suffisant entre les arbres d'alignement et les façades d'un futur front bâti, tout en ménageant la distance nécessaire à l'accessibilité pompiers nécessaire à ces nouvelles constructions. Au sud, le trottoir d'environ 5,5 m de large reprend l'aménagement et les proportions du trottoir de la section 5A.

Coupe au niveau du secteur Théophile Sueur (Coupe 05-5 - en limite séquence 6)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
 Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHN'ICITE / ON



Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON -TECHNICITE"

REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalte noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

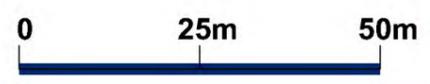
- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

PERIMETRES ET LIMITES

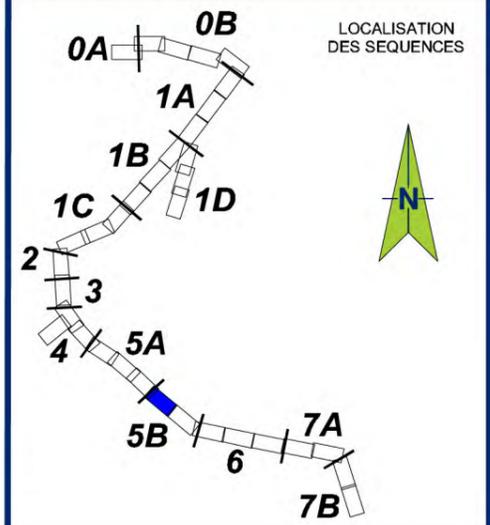
- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts



LOCALISATION DES SEQUENCES





Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON -TECHNICITE"

REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalt noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

PERIMETRES ET LIMITES

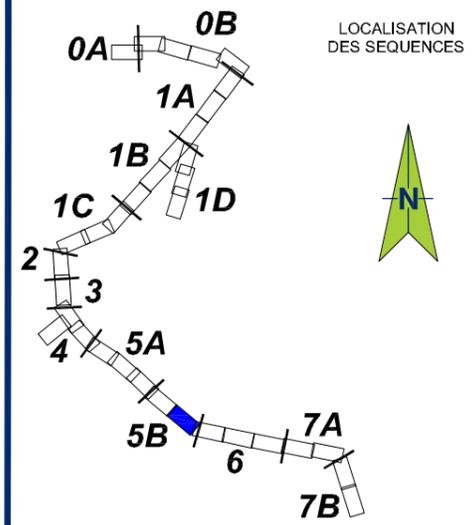
- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts



LOCALISATION DES SEQUENCES



3.3.13. Séquence 6 : Le quartier des Ruffins

3.3.13.1. Éléments marquants du site

Le quartier des Ruffins s'étend depuis la place du Marché située sur le plateau, puis sur le coteau en direction de la Vallée de la Marne en contre-bas. Cette situation géographique particulière présente des contraintes techniques importantes pour l'insertion du tramway. En effet, la pente naturelle sur les coteaux atteint sur certaines sections près de 8 à 10%.

Le quartier des Ruffins présente aujourd'hui une morphologie urbaine mixte, composée à la fois d'ensembles collectifs et d'un tissu pavillonnaire, insérés autour d'un pôle scolaire important. La place du Marché et le Parc Montreau représentent également une polarité importante dans la vie du quartier.

L'attractivité de ce territoire, renforcée par l'arrivée du tramway, est également liée à la qualité de la desserte offerte par l'A86 située en contre-bas du coteaux, à la dominante paysagère qu'offrent le parc Montreau et la place du Marché.

L'arrivée du tramway ne doit donc pas pénaliser ce quartier très pavillonnaire sur les coteaux. Relier, rendre lisible les parcours et s'appuyer sur cette situation géographique particulière, celle de dominer la vallée vers la Marne, ont motivé les choix du projet.



Actuelle place du marché des Ruffins

3.3.13.2. Description du projet

LA PLACE DU MARCHÉ

Répartition des rôles :

Dans le but d'assurer la cohérence urbaine des espaces publics de part et d'autre de la ligne, et d'intégrer au mieux les polarités locales en les raccordant aux nouveaux flux urbains générés par le tramway, les études de réaménagement de la place du Marché sont rattachées à l'opération de prolongement du tramway T1.

A l'issue de la concertation avec les acteurs locaux, la ville et les partenaires du projet, seront définies sur la totalité de la place du Marché les limites de prestations entre les travaux dévolus à l'insertion du tramway portés par de l'opération T1 et ceux portés par la Ville de Montreuil.

La place du marché des Ruffins est une polarité forte de la vie du quartier qui accueille le samedi et le mercredi le marché alimentaire et forain, plusieurs manifestations locales à l'année, et qui sert de lieux d'échange local et social au quartier. Les objectifs de l'aménagement sont les suivants :

- Réorganiser le marché tout en assurant son bon fonctionnement,
- Préserver au mieux les arbres remarquables présents sur le site,
- Relever la présence du parc Montreau tout en améliorant son accès,
- Réorganiser l'espace afin d'en clarifier les limites et les usages, tout en permettant à la place d'accueillir des activités temporaires diversifiées.

Le long de la place du Marché, la plate-forme vient s'insérer en latéral depuis la rue Pierre de Montreuil. Elle conserve son implantation latérale Nord au sortir de la place, le long de la rue de la côte du Nord.

Le projet prévoit :

- Le réaménagement de l'espace destiné à accueillir le marché,
- La libération d'un parvis devant la mare du parc Montreau,
- La confortation de l'espace planté au sud du parvis afin de créer une sorte de prolongation du parc Montreau,
- La clarification des limites entre la place du marché et la résidence Port Royal grâce à la plantation d'une haie le long du chemin prolongé de la mare,
- La requalification du Boulevard Théophile Sueur, afin de clarifier les itinéraire par un carrefour en croix.

LE PLATEAU

Entre le marché et la rue de la Paix, la déclivité est peu importante. La plate-forme est implantée sur la frange Nord de la rue de la Côte du Nord.

Le tramway s'insère dans un tissu urbain composé de vastes entités foncières : tout d'abord des groupes d'habitat collectif de part et d'autre de la rue, puis des groupes scolaires, avant d'entrer dans un tissu pavillonnaire situé plus à l'est.

La rue des Ruffins et la rue de la côte du Nord sont réaménagées : elles présentent une circulation en double sens sur une chaussée de 6,25 m. Une nouvelle implantation de clôture à l'alignement et la plantation de haies permettent de clarifier la limite entre espace public et espace intérieur des résidences situées de part et d'autre.

Au Nord, l'aménagement tout en gardant sa linéarité, s'adapte au contexte. Au long de la résidence Port Royal, le trottoir de plus de 4 m de large est positionné le long de la plate-forme, la piste cyclable longe le trottoir et des plantations alignées viennent souligner la limite de l'espace public.

Deux accès de part et d'autre de la résidence sont conservés depuis la rue de la côte du Nord, afin de fluidifier les flux traversant la plate-forme, notamment aux heures de pointe des entrées / sorties résidents.

Sur la rive sud, l'avenue est traitée en continuité avec l'aménagement précédent : mise en œuvre de formes urbaines traditionnelles :

- Trottoir planté de 5 m de large,
- Chaussée 2 x 1 voie de 6,25 m.

Au niveau de la station Côte du Nord, située en face du groupe scolaire Daniel Renoult, l'aménagement prend la forme d'un large parvis minéral (11 m) parsemé d'arbres de manière irrégulière. Afin de souligner l'unité de cet espace, le trottoir rejoint le niveau des quais doucement, sans rupture de niveau. Cet aménagement permet d'offrir un espace sécurisé au droit de l'entrée du groupe scolaire. Le quai en direction de Val de Fontenay, positionné en vis à vis, présente quant à lui une dimension de 4 m.

Entre le groupe scolaire Daniel Renoult au Nord et le collège Politzer au Sud, les traversées piétonnes sont sécurisées à l'aide d'un plateau surélevé.

LE COTEAU

A partir de la rue Daniel Renoult, la pente naturelle du coteau s'accroît. Ce secteur est caractérisé par une pente importante d'environ 8 à 10%. Les contraintes dévolues à l'implantation de la plate-forme et aux capacités techniques du matériel roulant ne pouvant franchir plus de 7% de pente en alignement droit, obligent à la création de perrés ou de bandes plantées de part et d'autre de la plate-forme, afin de gérer les différences de niveaux entre cette dernière, la rue et les seuils des parcelles situées au Nord. La contrainte du raccord de la plate-forme, au niveau de la traversée de la rue Dodu, impose notamment la création d'un perré minéral qui s'efface progressivement vers la rue de la Paix et la rue Dodu.

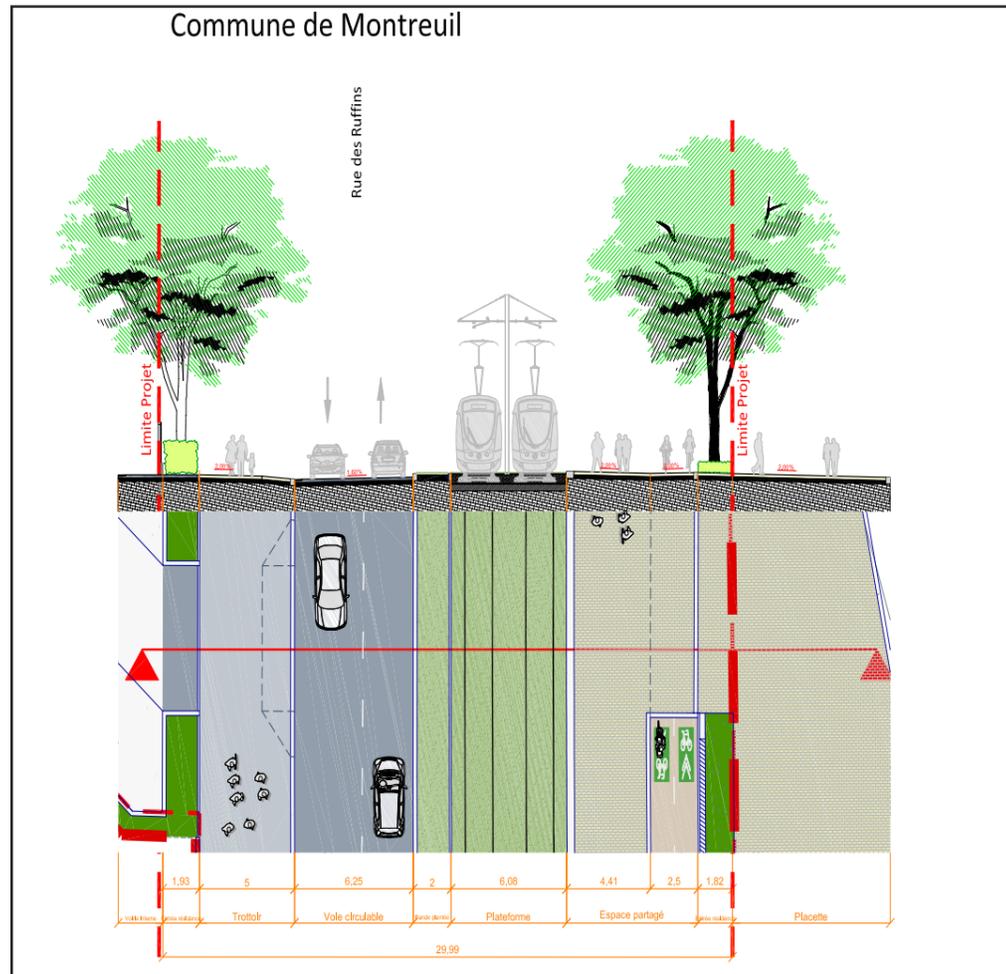
Le nombre d'accès riverains se multiplie sur cette partie de la rue, du fait de l'évolution du tissu urbain, composé majoritairement de pavillons. Compte tenu des contraintes techniques et géographiques précitées, il n'est pas possible de conserver un accès direct depuis la rue de la côte du Nord aux pavillons situés sur la frange Nord. La création d'une contre-allée de desserte riveraine en sens unique montant s'avère donc nécessaire.

L'usage de cette contre-allée étant ponctuel, l'espace est traité en zone de rencontre où se mêlent circulation piétonne, cyclable et desserte des quelques entrées véhicules. Ce trottoir partagé de 5 m de large longe la plate-forme. L'espace de largeur variable entre le trottoir et les clôtures des pavillons est généreusement planté afin de créer une interface végétale qui dialogue avec la végétation des jardins particuliers. Les accès riverains situés au Nord sont généreusement dimensionnés afin de permettre un stationnement ponctuel devant les portes cochères et éviter le stationnement sauvage sur le trottoir partagé.

L'aménagement de la rive sud continue l'aménagement classique précédent :

- Trottoir planté de 4,75 m de large,
- Chaussée 2 voies de 6,25 m.

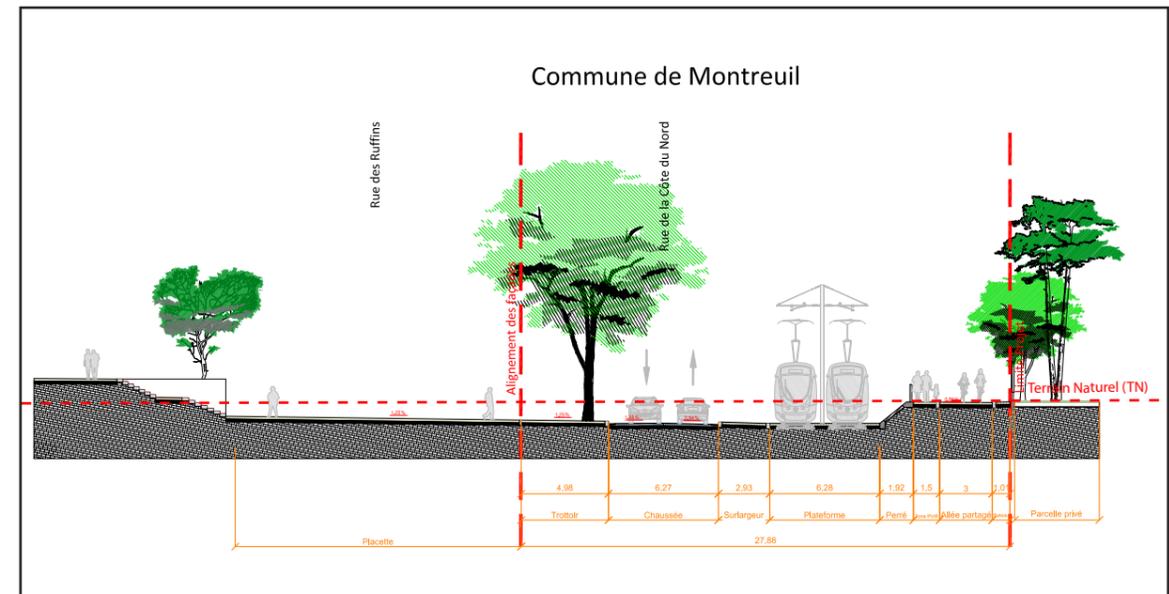
Coupe au niveau de la cité Port Royal (Coupe 06-1)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON

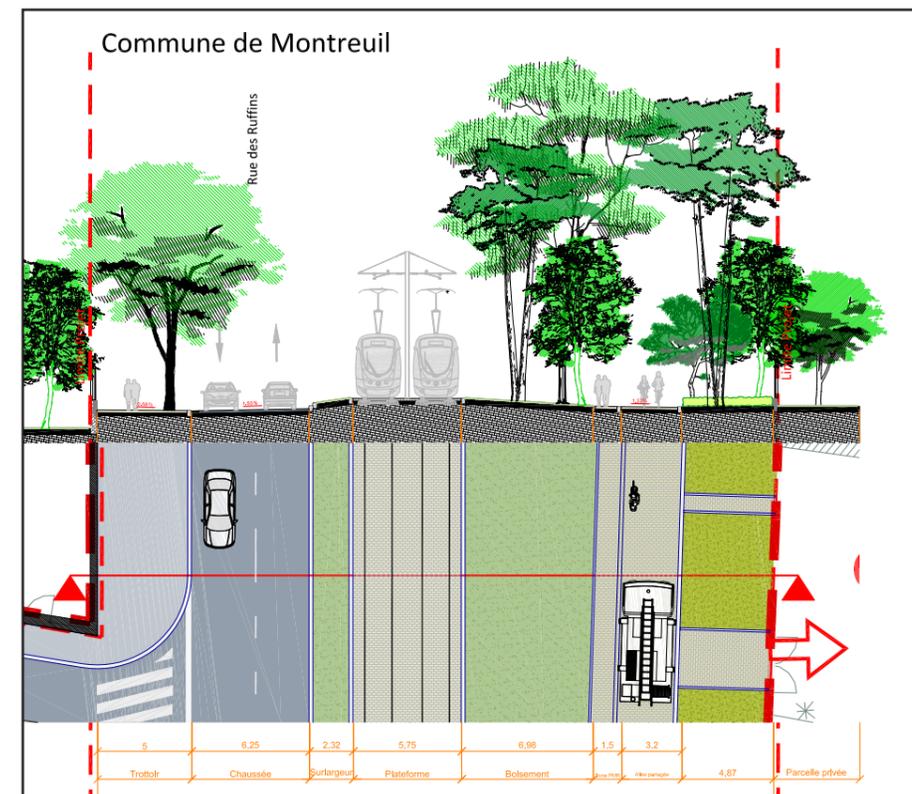
La côte des Ruffins

Coupe de la côte des Ruffins au niveau du perré (Coupe 06-2)

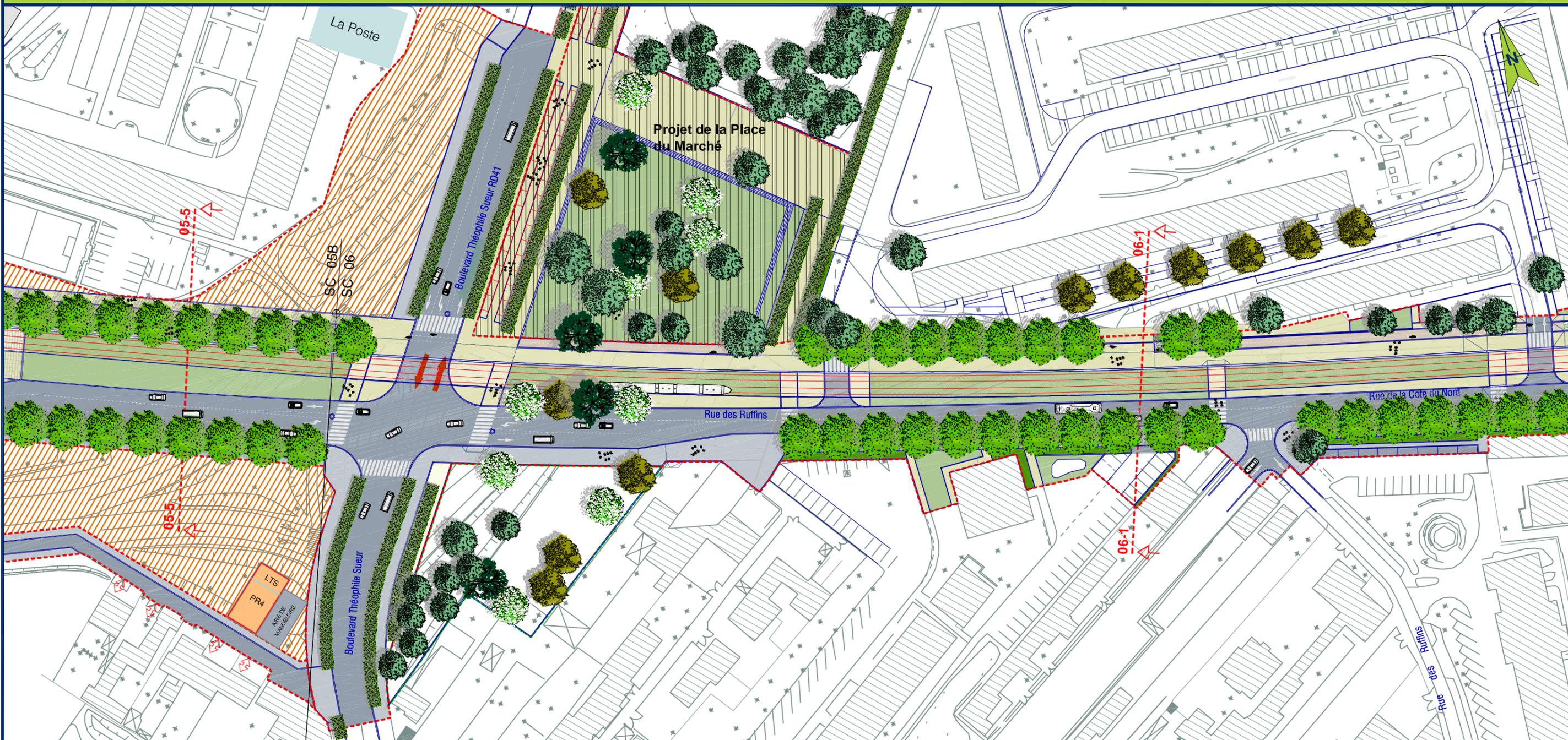


Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON

Coupe au niveau du secteur des Ruffins au niveau de la plate-forme en remblais (Coupe 06-3)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON



Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON - TECHNICITE"

REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalte noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Locaux techniques (poste de redressement et local technique de signalisation)
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

PERIMETRES ET LIMITES

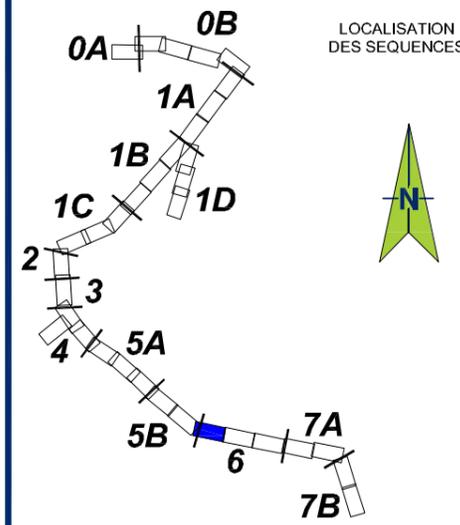
- Périmètre étudié (hors périmètre d'intervention du projet)
- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

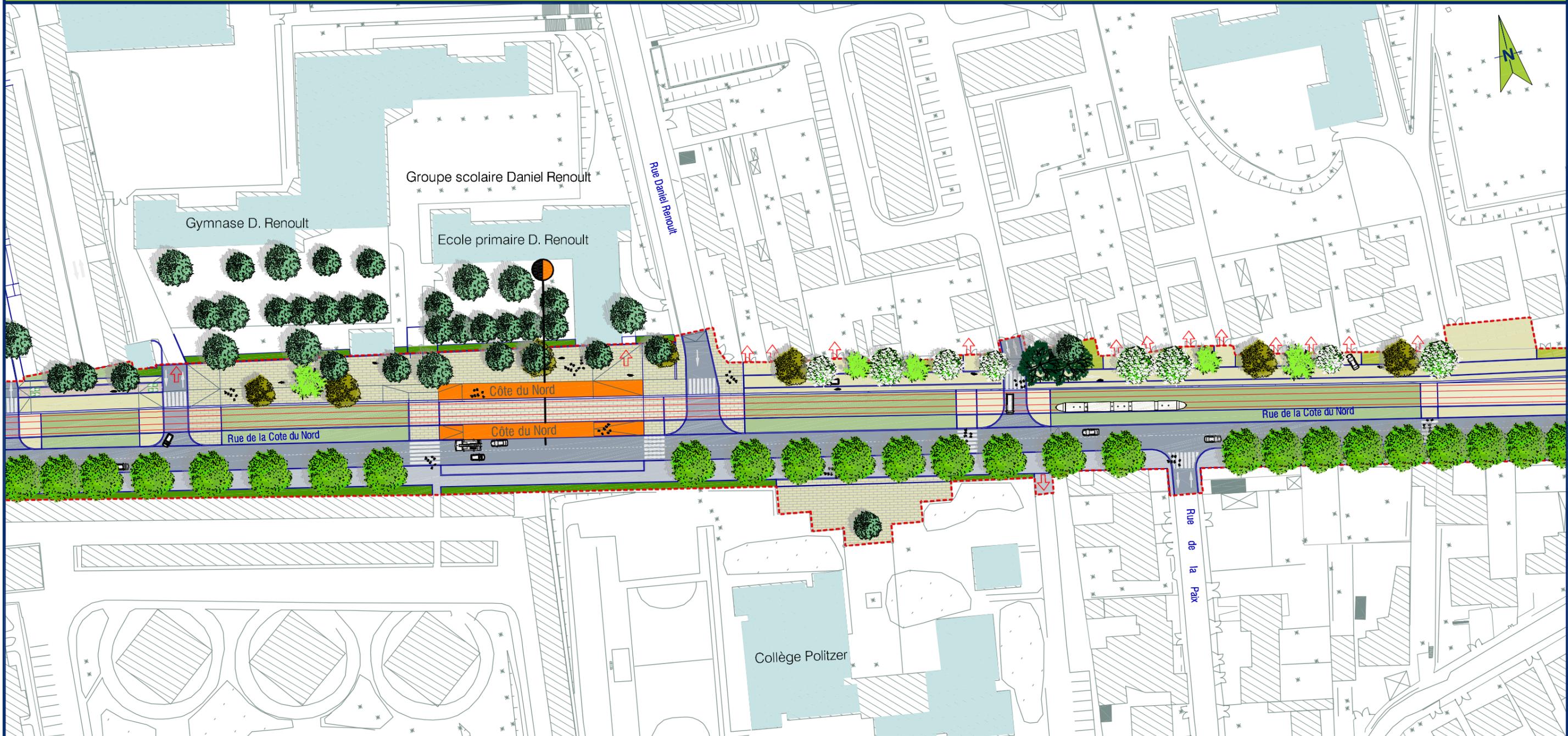
VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts



LOCALISATION DES SEQUENCES





REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalte noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

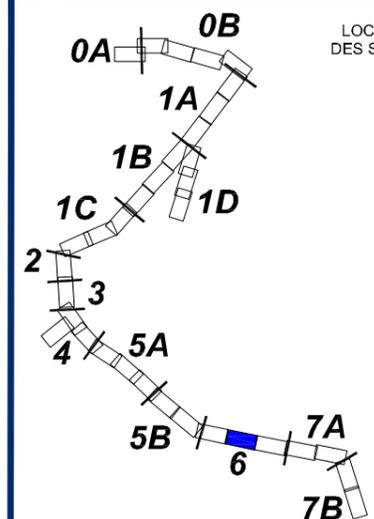
VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

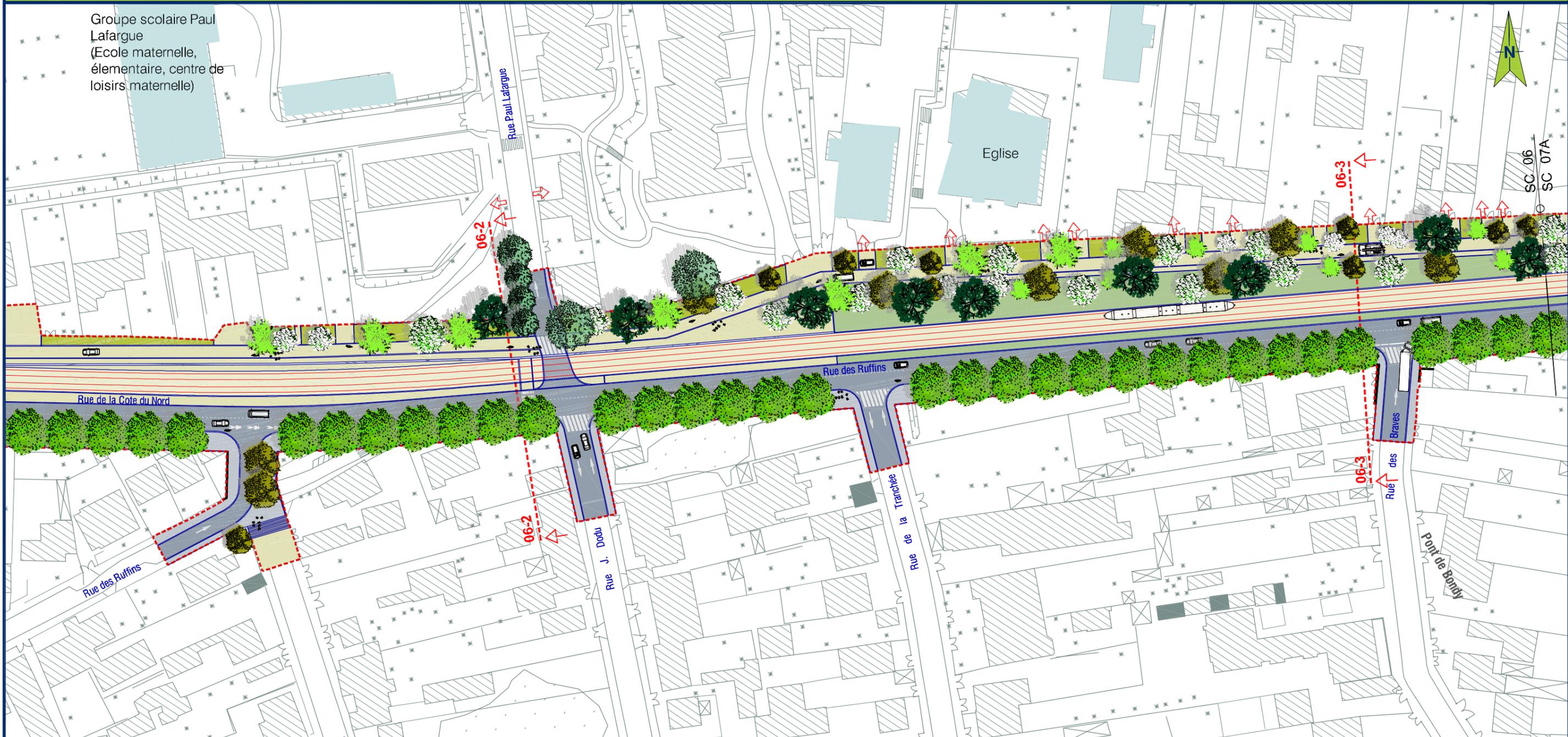
Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON -TECHNICITE"



LOCALISATION DES SEQUENCES



Groupe scolaire Paul Lafargue
(Ecole maternelle, élémentaire, centre de loisirs maternelle)



REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalt noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

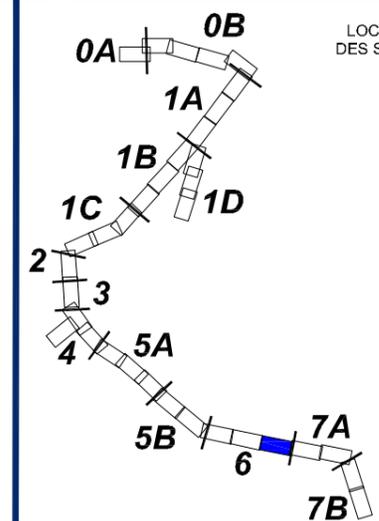
VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

Source : "AVP / Groupement MOE :
ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON - TECHNICITE"



LOCALISATION DES SEQUENCES



3.3.14. Séquence 7A : Le franchissement de l'A86

3.3.14.1. Éléments marquants du site

L'empreinte des infrastructures de transport est forte sur ce secteur avec un grand nombre de bretelles et de ponts liés à la présence de l'autoroute A86 et au réseau RER. Néanmoins, la présence végétale est également importante, noyant partiellement les infrastructures de l'A86 située en contre-bas dans une impression de verdure en direction de la vallée de la Marne.

Le cimetière, de forme carrée, offre une figure très forte, en creux au pied du coteau. Cerné par des tilleuls taillés en rideau, les perspectives sur le grand horizon sont pourtant bien dégagées.

L'objectif du projet est de ne pas bouleverser toutes ces lignes fortes mais de structurer un espace public plus à l'échelle du piéton tout en préservant ces relations avec le grand paysage. L'enjeu est également de permettre au tramway de traverser ces infrastructures fortes tout en s'intégrant dans le paysage environnant.



Le pont Faidherbe

3.3.14.2. Description du projet

LA STATION VICTOR HUGO ET LE BELVÉDÈRE

En bas du coteau des Ruffins la plate-forme sise en position latérale Nord, vient s'insérer sur un nouvel espace public créé en lieu et place du rond point des bretelles de l'A86 et de l'avenue Victor Hugo, où vient prendre place la station Victor Hugo. Elle présente des quais classiques vis à vis d'une dimension de 4 m chacun, permettant de surplomber l'aménagement urbain environnant.

L'ensemble des circulations est réorganisé pour permettre un fonctionnement échappant à la logique du giratoire classique. Ainsi, la bretelle de sortie de l'A86 est retravaillée pour déboucher face à la rue des Ruffins. Ce carrefour permet également la gestion des accès à la contre-allée de la frange Nord de la rue des Ruffins. L'itinéraire en direction de Fontenay-sous Bois est géré par un second carrefour au droit du Pont Faidherbe.

L'ensemble des flux piétons et cyclables provenant de la contre-allée se dirige naturellement vers cet espace nouvellement créé pour se répartir ensuite en direction de la station, du pont Faidherbe ou de l'avenue Victor Hugo grâce à un nouveau cheminement.

Ce nouvel espace public situé à la lisière de l'autoroute et la limite de trois communes (Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois), profite d'une situation géographique particulière qui permet au regard de se projeter au delà de la vallée de la Marne. Le projet tire parti de ce positionnement et construit un lieu qui tire son identité de cette caractéristique de "frontière".

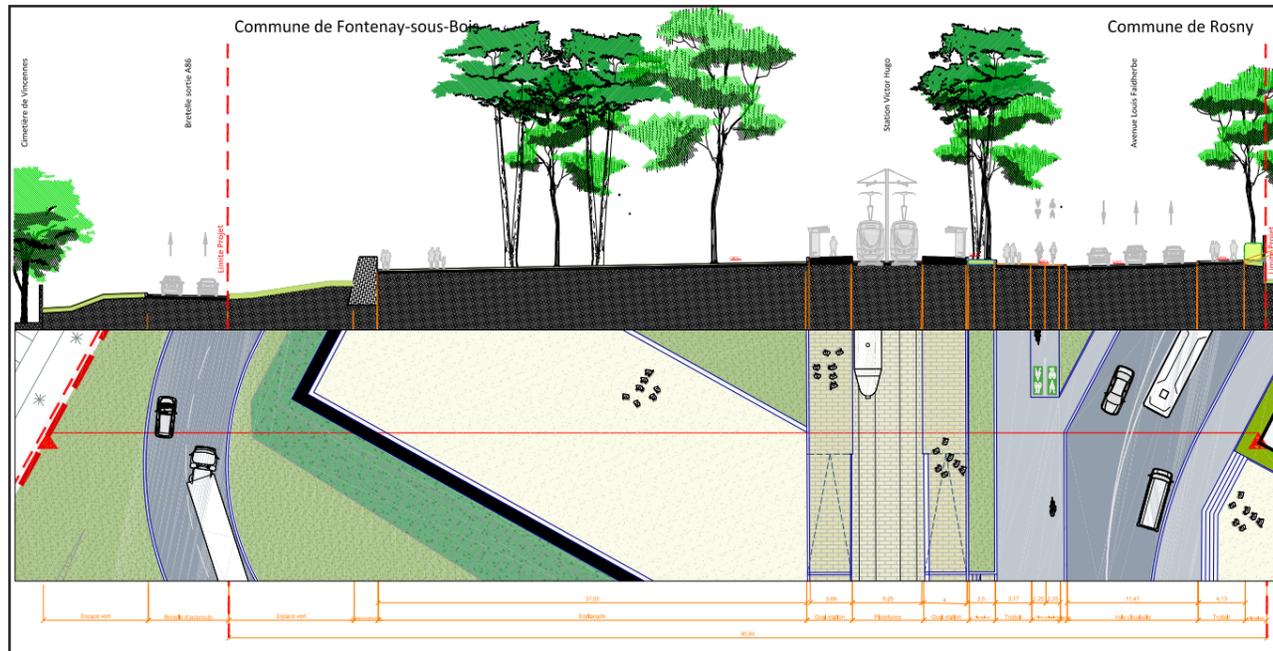
Des talus bien dessinés et des murs de soutènement à l'angle Sud-Est créent un plateau minéral en belvédère permettant d'atténuer la présence de l'autoroute et rendre le lieu plus agréable. Le mur de soutènement hors garde-corps a une hauteur variable entre 0 et environ 3 m au plus près du nouveau pont.

Des plantations aléatoires d'arbres à grand développement sont en résonance avec la végétation des talus de l'A86.

Les atouts d'un tel aménagement sont multiples :

- Le belvédère permet d'aller au plus près du paysage avec ses vues lointaines. Il permet aussi une mise en scène du paysage autoroutier et de ses nombreuses infrastructures,
- C'est un élément architectural qui marque un événement dans le paysage et qui sera vu et considéré depuis la ville en face, l'autoroute et les ponts,
- Il permet d'apporter avec ses murs et sa géométrie une dimension urbaine au secteur Victor Hugo,
- Il constitue avec la station un aménagement cohérent capable de structurer la limite entre celle-ci et la tranchée autoroutière.

Coupe de la station Victor Hugo (Coupe 07-1)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -

Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON

Perspective de la station Victor Hugo et du belvédère (vue non contractuelle)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -

Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON

LE FRANCHISSEMENT DE L'A86

A la sortie de la station Victor Hugo, le tramway longe l'avenue Faidherbe et franchit l'autoroute A86 sur un nouveau pont, parallèlement à l'ouvrage existant.

Ce nouveau pont, positionné au sud du pont Faidherbe et sous maîtrise d'ouvrage RATP, accueille uniquement les infrastructures nécessaires au tramway.

Ce franchissement est composé d'une succession de trois ouvrages différents permettant de faire circuler le tramway :

- Au dessus de la bretelle de sortie de l'A86 en débranchement directions Montreuil et Fontenay,
- Au dessus des voies de l'A86,
- Entre les piles du pont supportant les voies du RER E,
- En secteur dénivelé, avec courbe et contre courbe en tête de talus, entre le bas de la pente des Ruffins (station Victor Hugo) et le replat au niveau de la RD 86 (station Faidherbe).

Les ouvrages en eux-mêmes forment un dispositif courbe de 75 m de long pour environ 8 m de large, ménageant les voies du tramway et les cheminements de sécurité.

En direction de Val de Fontenay, après la station Victor Hugo, le premier ouvrage est parallèle au pont routier existant de l'avenue Faidherbe. Une portée de 14 m lui permet de franchir la bretelle de sortie A86 bidirectionnelle, vers Montreuil et Fontenay-sous-Bois en respectant le gabarit routier.

Le deuxième ouvrage permet de passer au-dessus du terre plein séparatif entre la bretelle de sortie et les voies de l'A86. D'une portée de 10 m, reposant au sol, il remplit la fonction de culée intermédiaire entre les ouvrages 1 et 3.

En base le troisième ouvrage, est parallèle au pont routier existant de l'avenue Faidherbe. Une portée de 51 m lui permet de franchir, dans la mesure du possible sans appui intermédiaire, les 2 x 2 voies de l'Autoroute A86.

Les structures principales de cet ouvrage pourraient être mises en place par lançage ou grutage avec interruption de la circulation sur l'A86.

En cas de lançage, des appuis intermédiaires seraient placés au niveau du terre plein central séparatif des voies de l'A86.

Le choix du grutage est privilégié pour limiter les incidences sur le maintien de la capacité des voies de circulation et la sécurité routière.

En variante le troisième ouvrage, serait réalisé avec un appui intermédiaire constitué d'un voile continu et deux travées d'environ 30 et 20 m.

Entre le troisième ouvrage et la ligne du RER E, sur un linéaire d'environ 230 m, la plate-forme du tramway est réalisé en tête du talus surplombant l'A86. Un mur de soutènement de hauteur variable sera réalisé pour maintenir la plate-forme qui longe l'avenue Faidherbe.

Le passage sous la ligne du RER E, entre les piles de l'ouvrage, nécessite des précautions de mise en œuvre pour la plate-forme du tramway du fait de la proximité des fondations existantes.

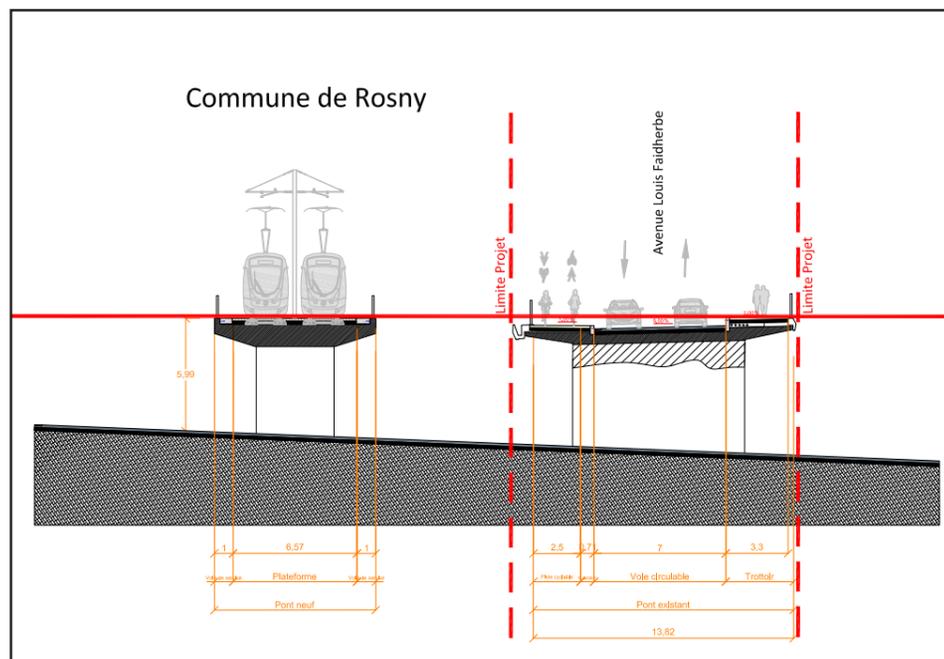
La voirie emprunte le pont Faidherbe dans la même configuration que l'existant. La suppression des accotements permet l'élargissement du trottoir Sud qui accueille la piste cyclable. Le parcours piétons en sortie de la station vers l'autre rive de l'A86 traverse la piste cyclable et la chaussée pour rejoindre le trottoir Nord.

Le pont Faidherbe a une largeur d'environ 13,7 m utiles ainsi repartis (du Nord au Sud) :

- Un trottoir au Nord de 3,5 m,
- Une double voie de circulation de 2 x 3,5 m,
- Un trottoir de 3 m accueillant une piste cyclable en double sens de 2,5 m.

Sur la largeur du pont existant, l'espace dédié à l'ensemble des déplacements doux (piétons et cycles) représente donc un peu moins de 50%.

Coupe au niveau du pont Faidherbe existant et du pont futur (Coupe 07-2)

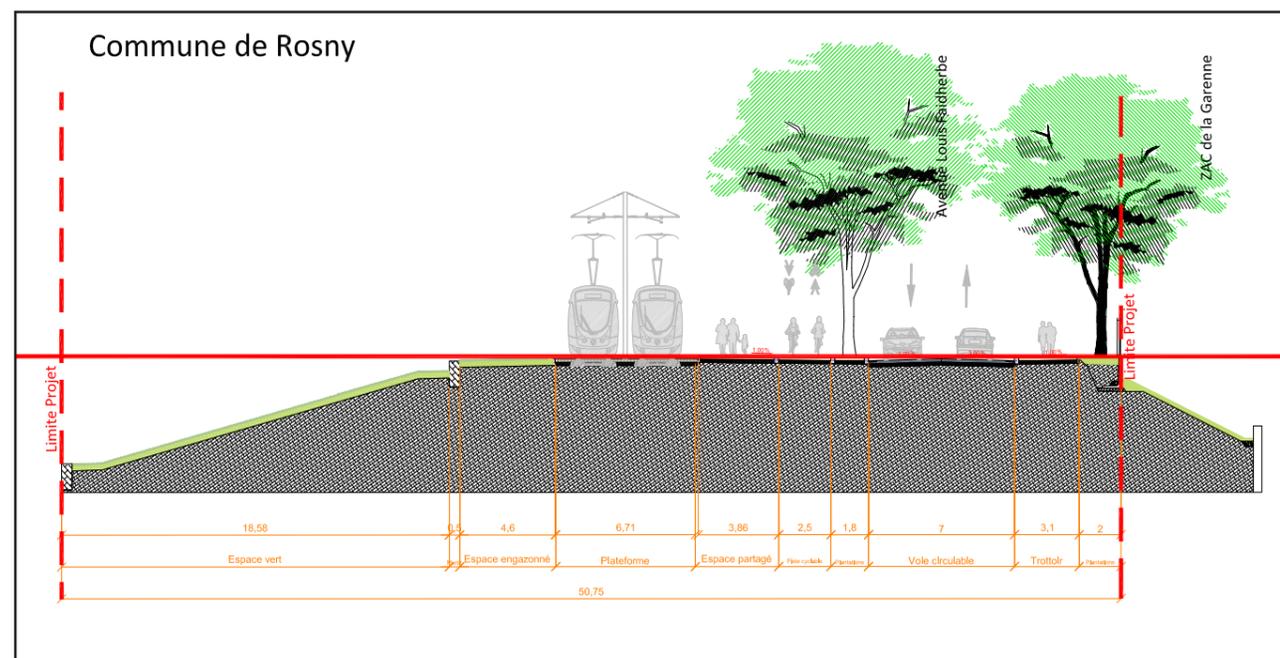


Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON

Une fois le pont franchi, la plate-forme regagne peu à peu le niveau de l'avenue Faidherbe et vient épouser la courbe de la voie, pour venir passer sous l'ouvrage SNCF du RER E.

Le partage de l'espace est le même, une plantation d'alignement longe la plate-forme au nord de celle-ci. Un muret de quelques dizaines de centimètres souligne l'insertion de la plate-forme en haut du talus autoroutier.

Coupe au niveau de l'avenue Faidherbe en face de la ZAC de la Garenne (Coupe 07-3)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON

L'ARRIVÉE SUR L'AVENUE DE LATTRE DE TASSIGNY ET LA STATION FAIDHERBE

Le pont SNCF marque le début d'une nouvelle séquence plus urbaine. Les anciennes bretelles d'entrée et sortie de l'A86 sont reconfigurées et redressées afin de déboucher sur un carrefour à feux au sortir du pont du RER E.

La plate-forme vient traverser ce nouveau carrefour en diagonale, afin de s'installer sur l'ancienne bretelle autoroutière de sortie sens A86 extérieure. Des emprises sont ainsi libérées pour accueillir la station Faidherbe et pour le futur développement de la ville. La station Faidherbe présente deux quais vis à vis qui s'insèrent dans l'espace public sur toute la largeur des trottoirs et s'effacent grâce à des rampes en pente douce.

Elle se prolonge par une placette minérale jusqu'au carrefour avec l'Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny (RN186), sur lequel viennent s'installer les traversées sécurisées des piétons et cyclistes.

Ce nouveau positionnement de la plate-forme permet d'échapper à la traversée du carrefour avec l'Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny (RD86), dont le fonctionnement ne peut supporter un phasage de feux supplémentaire.

L'avenue Faidherbe est requalifiée dans son emprise actuelle offrant 2 voies de 3,5 m, ses trottoirs ont des largeurs variables de 2 à 5 m avec un point contraint de 1,8 m au droit du concessionnaire Mercedes, et le fonctionnement du carrefour avec la RD86 est maintenu dans un mode de fonctionnement identique.

Parallèlement à la plate-forme, une nouvelle avenue vient s'implanter dans le prolongement des bretelles autoroutières, jusqu'au nouveau carrefour avec l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny. Des plantations d'arbres d'alignement de grande taille soulignent cette nouvelle avenue urbaine et marquent la rupture avec le traitement autoroutier des infrastructures de l'A86.

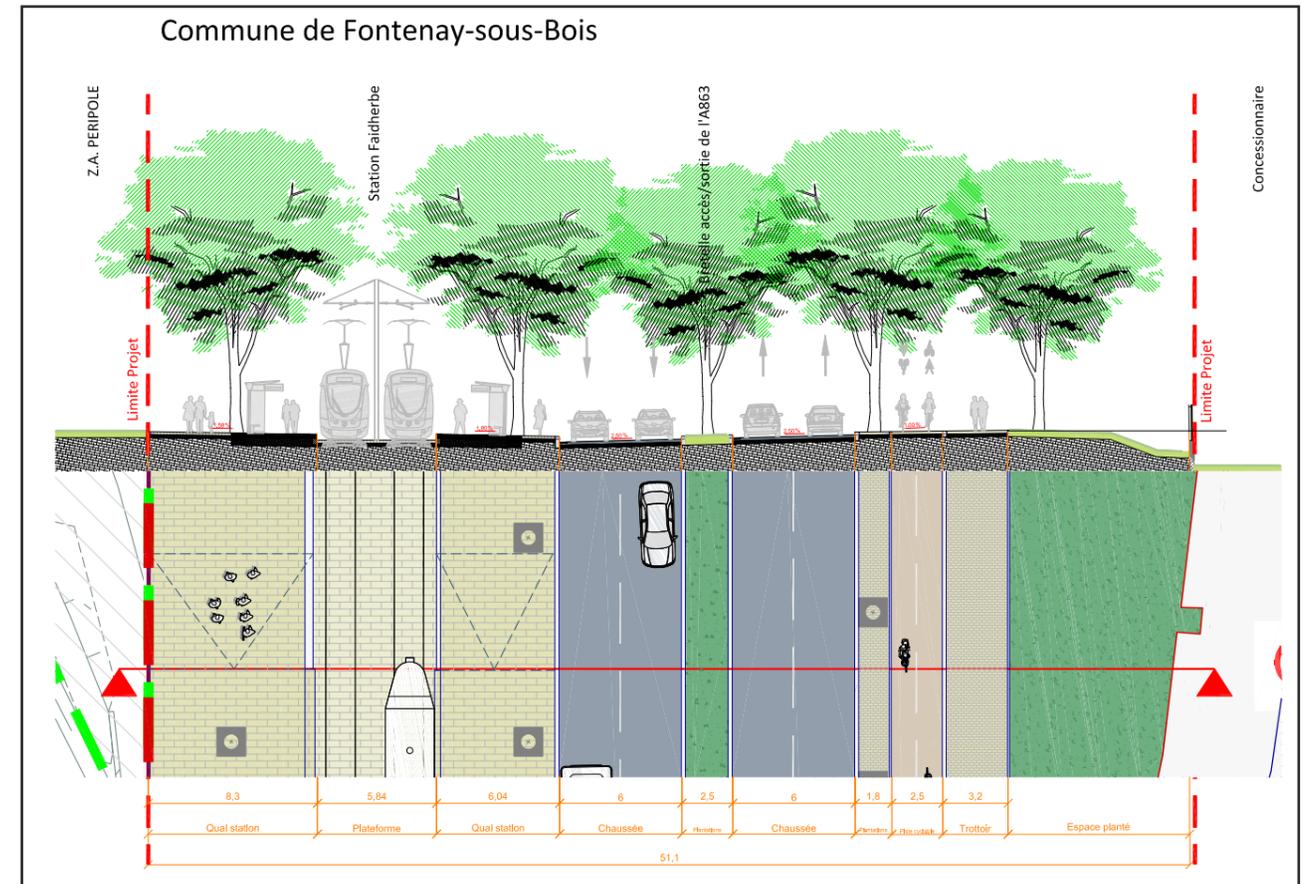
Une allée piétonne crée un lien entre l'avenue Faidherbe et la nouvelle avenue en préfigurant les futurs îlots d'urbanisation.

La circulation cyclable provenant du pont Faidherbe transite quant à elle le long de la plateforme, jusqu'à la sortie du pont RER E. Elle longe ensuite la frange Nord de la nouvelle avenue urbaine dans un espace entièrement sécurisé, pour venir s'insérer sur la piste de la RN 186.

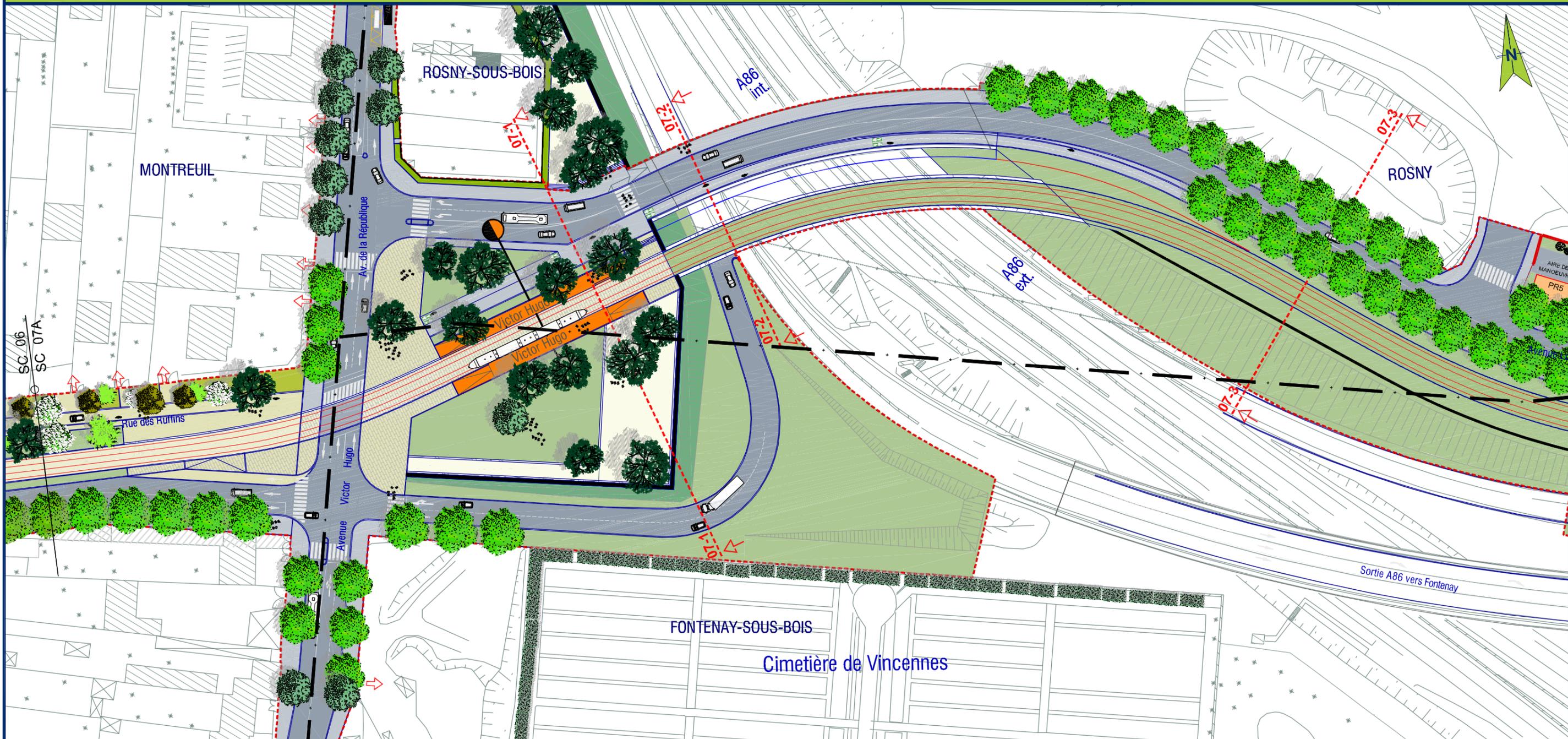
Les dimensions des espaces de la nouvelle avenue du Nord au Sud sont les suivants :

- Un trottoir de 3,3 m,
- Une piste cyclable en double sens de 2,5 m,
- Une chaussée de 2 x 2 voies (4x3 m) avec un large îlot central planté,
- Un quai trottoir de 6 m au Nord et 8 m au Sud.

Coupe au niveau de la station Faidherbe (Coupe 07-4)



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHNI'CITE / ON



REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalte noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Locaux techniques (poste de redressement et local technique de signalisation)
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

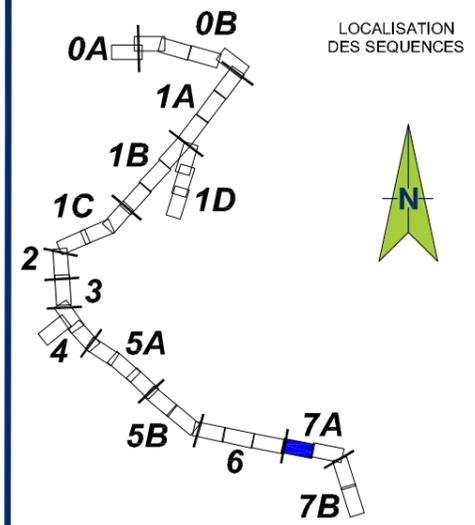
VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON -TECHNICITE"



LOCALISATION DES SEQUENCES





REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalte noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Locaux techniques (poste de redressement et local technique de signalisation)
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

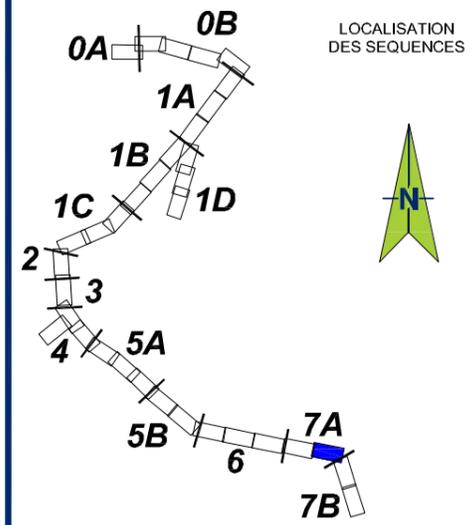
VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON - TECHNICE"



LOCALISATION DES SEQUENCES



3.3.15. Séquence 7B : L'avenue de Lattre de Tassigny

3.3.15.1. Éléments marquants du site

L'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny (RD86) est caractérisée par un trafic intense. Les trottoirs sont étroits et la grande majorité de l'espace est occupé par 4 voies de circulation, 2 dans chaque sens, auxquelles vient s'ajouter le débouché de la bretelle de sortie autoroutière de l'A86 sens A4-A3. La RD86 est classée comme route à grande circulation et doit permettre l'écoulement d'un trafic important.

Quelques arbres taillés en rideau ne parviennent pas à diminuer l'aspect très routier de l'aménagement actuel. Les nombreux accès des riverains limitent l'implantation de places de stationnement.



Vue de l'avenue de Lattre de Tassigny vers Péripôle

3.3.15.2. Description du projet

L'objectif de l'aménagement est :

- D'implanter la plate-forme de manière à ne pas impacter le trafic routier, notamment en direction des bretelles autoroutières.
- De centraliser les accès au pôle logistique afin de limiter les traversées de la plate-forme et préserver la vitesse commerciale du tramway.
- De ménager la possibilité du raccordement avec le futur TVM (Trans Val-de-Marne) avec l'aménagement d'un arrêt au niveau de la station du tramway. Les travaux éventuels d'aménagements pour le TVM ne seront pas portés au compte du projet T1.
- De mettre en place un profil régulier à l'allure plus urbaine comprenant des trottoirs, une chaussée, des plantations ou alignement d'arbres, une piste cyclable bidirectionnelle, tout en permettant l'insertion de la plate-forme et du terminus de la ligne de tramway.
- De ne pas obérer les évolutions urbaines et paysagères du site Péripôle qui pourrait être appelé à muter.

Depuis la nouvelle avenue urbaine et la station 'Faidherbe', la plate-forme s'implante en position latérale, sans jamais couper l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny. Elle traverse l'entrée du centre logistique Péripôle, qui est centralisée, notamment pour sécuriser la traversée de plate-forme au regard de la densité du flux entrant/sortant et du cadencement du tramway.

Le terminus du tramway vient s'implanter le long de la RD86 avant le pont supportant le RER A, permettant un raccordement piéton avec l'accès à la gare de Val de Fontenay qui longe le talus du RER. Ce cheminement est réaménagé et élargi dans le cadre du projet à environ 3,20 m, dans le respect des normes d'accessibilité et équipé d'éclairage, de signalisation, de mobilier et agrémenté de plantations. L'aménagement offrira aux voyageurs une «continuité» depuis les quais de la station jusqu'à l'accès Nord au RER A et E. La distance entre la station T1 et la gare RER est de 280 m.

Les dispositifs de fin de voie et locaux techniques nécessaires à l'exploitation du tramway viennent trouver leur place le long du talus du RER ou de la RD86.

Bien que disposant d'un profil généreux, la RD86 ne permet la conservation que de 3 voies de circulation en plus de la plate-forme du tramway, le sens de circulation de la troisième voie alternant en cours de section. Afin de faciliter la circulation au droit du carrefour avec la nouvelle avenue urbaine en direction des bretelles d'accès à l'A86, une quatrième voie est créée.

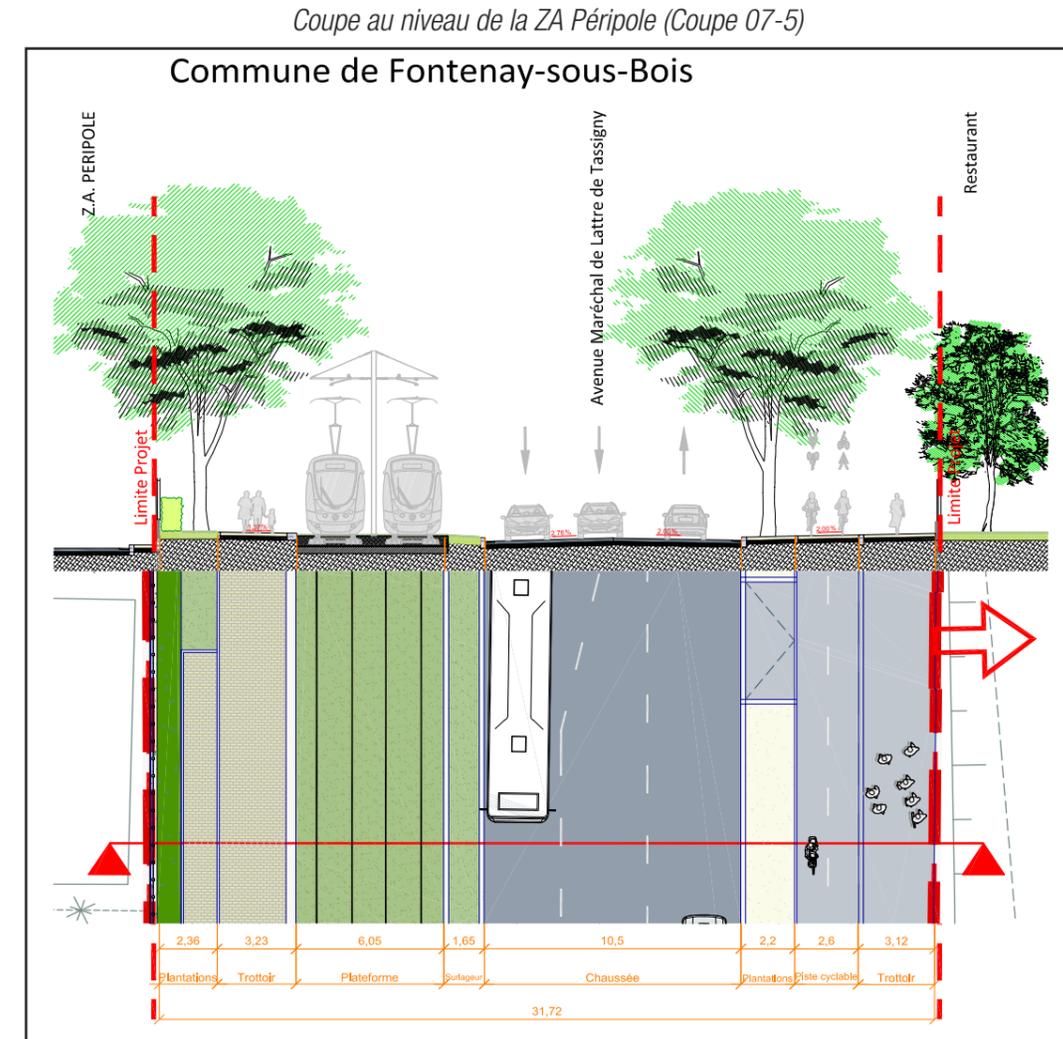
La largeur des voies est la suivante:

- 2 x 3,5 m pour l'avenue Faidherbe,
- 3 x 3,5 m pour de Lattre de Tassigny en section jusqu'au carrefour avec la nouvelle avenue urbaine,
- 3 x 3 m pour de Lattre de Tassigny entre la nouvelle avenue urbaine et le carrefour avec l'avenue Faidherbe.

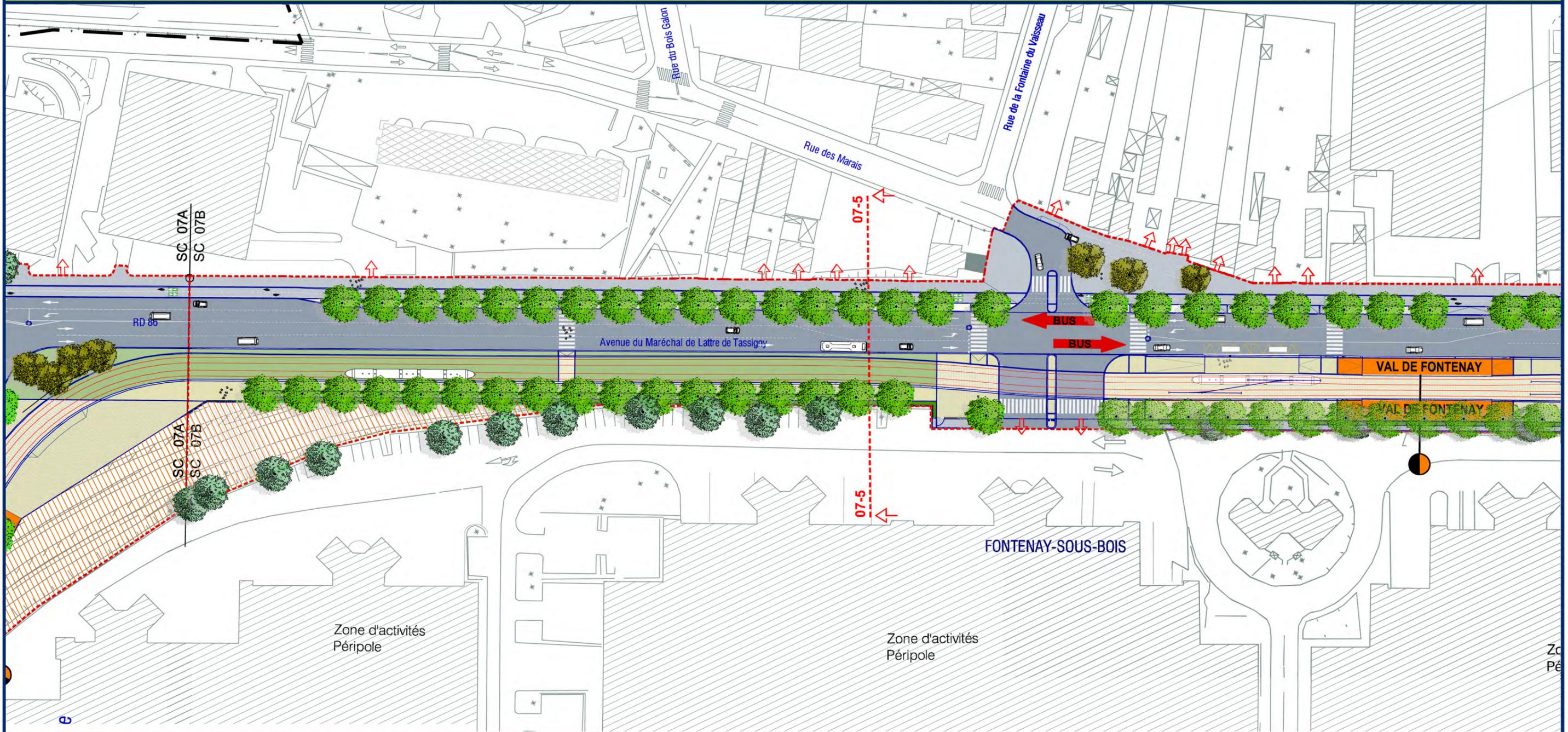
Dans le but de rendre un caractère plus urbain à l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, des plantations d'alignement de haute taille viennent prendre place de part et d'autre de l'axe, les trottoirs sont traités avec une largeur confortable dans l'ensemble supérieure à 3 m et une piste bi-directionnelle vient prendre place sur la rive Est de l'avenue.

Trois points contraints subsistent sur les cheminements piétons, notamment du fait de la configuration urbaine environnante et des nécessités de fluidification du trafic :

- En face de l'insertion de la nouvelle avenue urbaine où le trottoir a une largeur d'environ 2,8 m pour faire place à une deuxième voie de tourne-à-gauche,
- Dans la portion de l'avenue de Lattre de Tassigny, entre l'insertion de la nouvelle avenue urbaine et l'avenue Jaurès, le trottoir ouest est de 2 m de large afin de permettre la création de la troisième voie.



Source : Les principes de l'insertion urbaine et paysagère -
Groupement de Maîtrise d'oeuvre : ARTELIA / DEVILLERS / BERIM / TECHN'ICITE / ON



REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalte noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

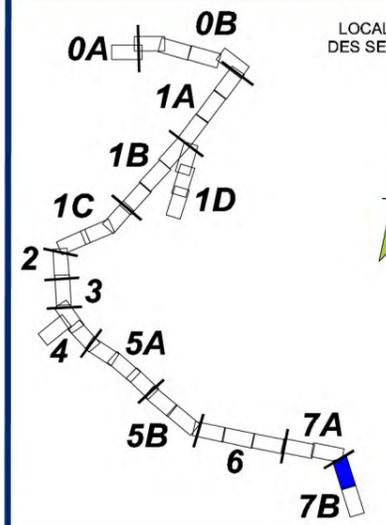
VEGETATION ET ARBRES

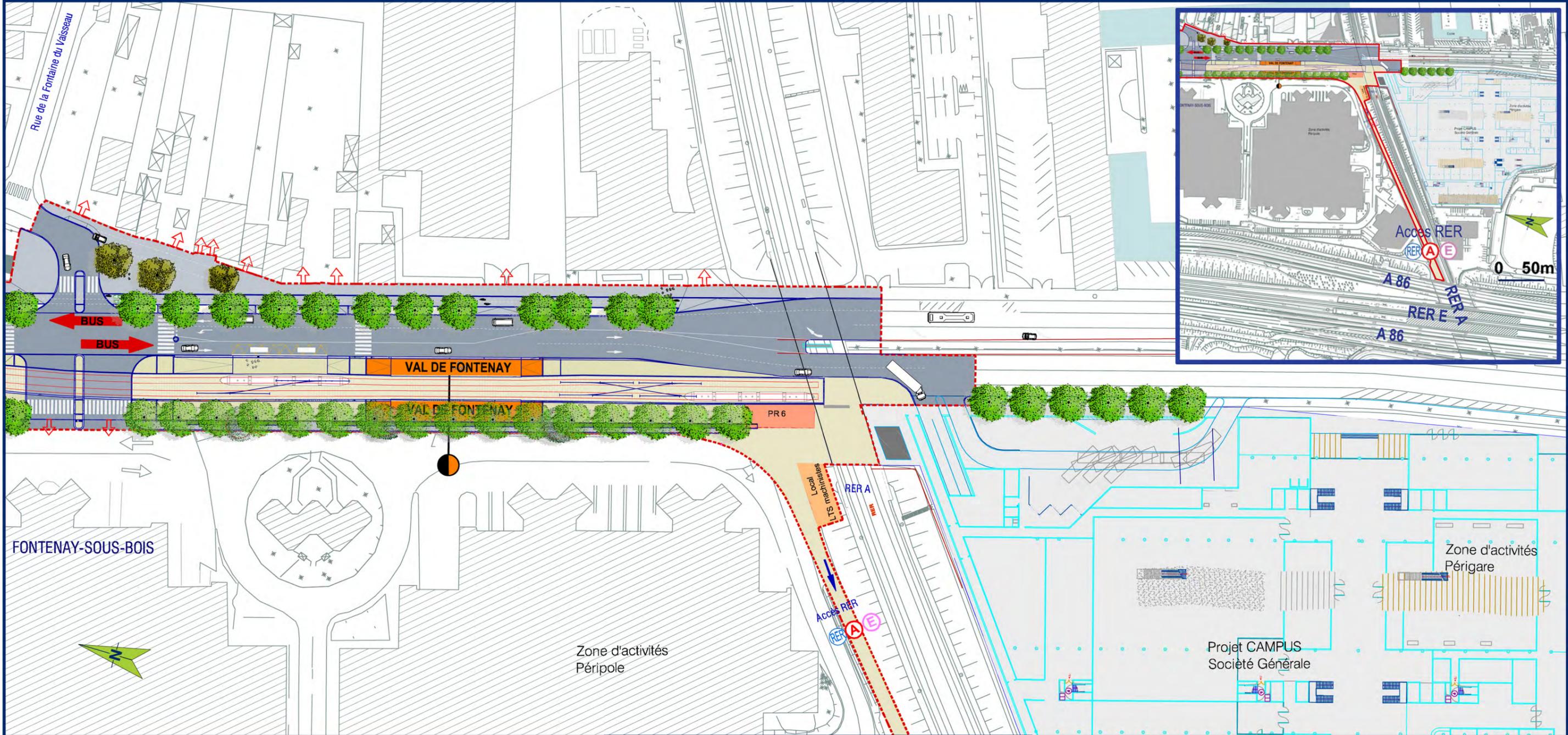
- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON -TECHNICITE"



LOCALISATION DES SEQUENCES





REVÊTEMENTS D'ESPACES PUBLICS

- Chaussée en enrobé noir
- Trottoir, revêtement type asphalte noir
- Piste cyclable, revêtement différencié
- Trottoir, revêtement type granit

DESSERTE DE TRANSPORT

- Direction Bus
- Arrêt de bus

AMENAGEMENT ET EQUIPEMENTS

- Stations
- Tracé du projet sur plate-forme type granit
- Tracé du projet sur plate-forme végétalisée
- Locaux techniques (poste de redressement et local technique de signalisation)
- Equipements existants
- Projet connexe
- Remise à niveau du terrain naturel
- Accès maintenu
- Accès supprimé

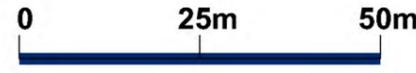
PERIMETRES ET LIMITES

- Bâtiment
- Périmètre projet
- Repère de coupe
- Limite de séquence
- Limite communale

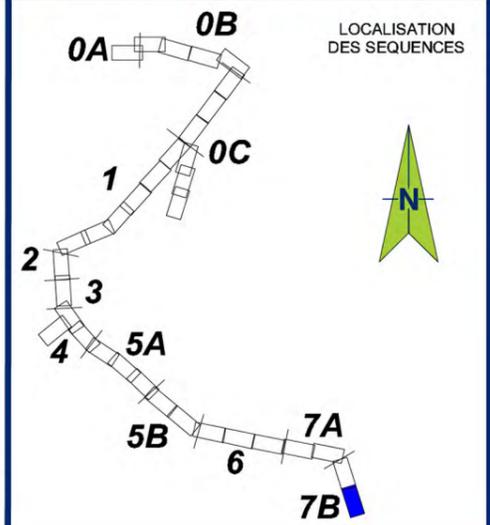
VEGETATION ET ARBRES

- Axe de plantation
- Arbre existant
- Arbre projet
- Espaces verts

Source : "AVP / Groupement MOE : ARTELIA - DEVILLERS - BERIM - ON - TECHNICITE"



LOCALISATION DES SEQUENCES



3.4. Amélioration de l'offre de service

3.4.1. Les principes d'exploitation à la mise en service du projet

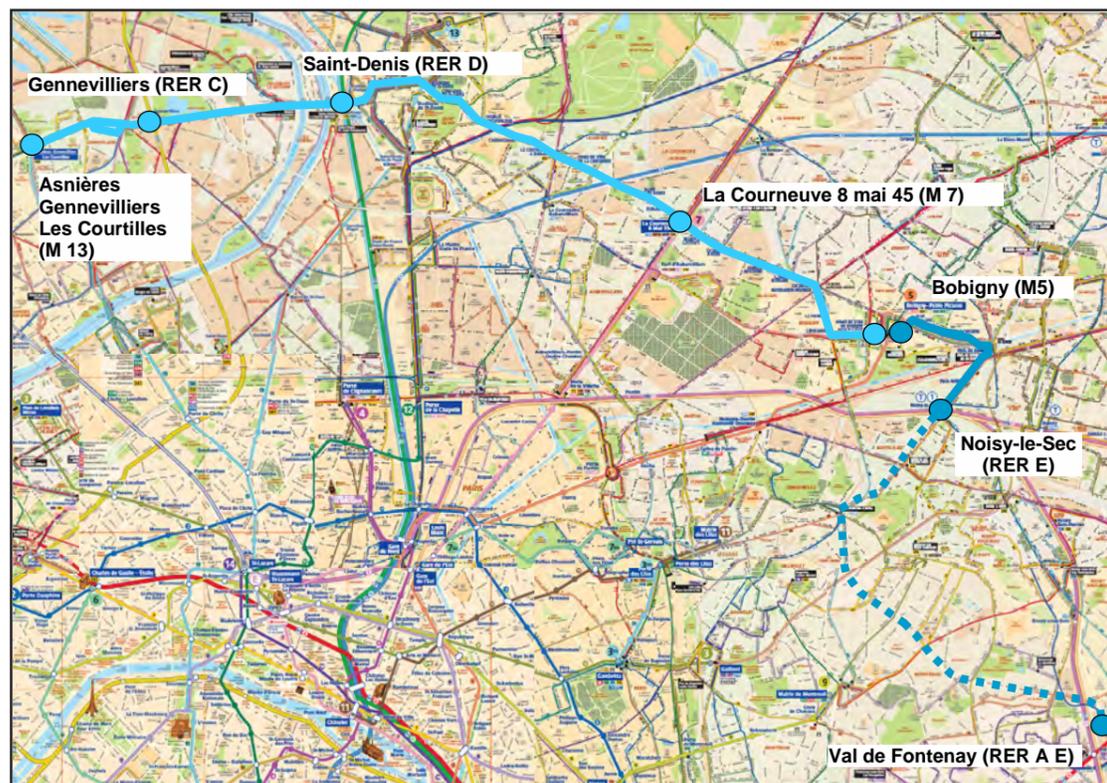
La ligne de tramway T1 sera composée de deux arcs :

- L'arc Ouest entre Bobigny et Asnières Gennevilliers Les Courtilles avec 31 stations (dont les deux terminus), d'une longueur de 14 km,
- L'arc Est entre Bobigny et Val de Fontenay avec 21 stations (dont les deux terminus), d'une longueur de 10,7 km. Cet arc fait l'objet du présent dossier et intègre un prolongement de ligne sur 7.7 km, le réaménagement de 3 km de ligne existante et la réalisation d'un double terminus tramway au Pôle de Bobigny Pablo Picasso.

La vitesse commerciale sera de 16,8 km/h. L'intervalle de passage entre deux rames sera de 4 minutes par sens en heure de pointe.

Une liaison entre les deux arcs sera conservée pour permettre le passage des rames d'un côté à l'autre soit pour des raisons de maintenance et/ou de garage soit pour autoriser sous certaines conditions l'exploitation en un arc unique.

Le T1 de Colombes à Val de Fontenay



Source : RATP

3.4.2. Le matériel roulant

La possibilité de faire circuler un même matériel sur les deux arcs n'est pas exclue, notamment au moment du renouvellement du matériel roulant actuel (Tramway Français Standard).

Les choix suivants font que le matériel à roulement fer à conduite bidirectionnelle n'est pas remis en cause :

- Souplesses et mutualisation des équipements de maintenance et de garage sur l'ensemble de la ligne et de ses prolongements,
- Conserver une partie des infrastructures existantes.

Les caractéristiques dimensionnelles des rames seront de 2,40 m de large et d'environ 33 mètres de long, offrant une capacité d'environ 200 voyageurs.

Le parc de matériel, estimé à 27 rames dans la configuration actuelle du projet, sera équipé de systèmes de refroidissement d'air et d'une information aux voyageurs.

Le matériel roulant mis en circulation sur l'arc Bobigny - Val de Fontenay sera équipé d'un plancher bas et plat général, facilitant l'accès depuis les 6 portes latérales, aux usagers se déplaçant en fauteuil roulant ou présentant des difficultés à se déplacer.

Le tramway d'un poids de 40 tonnes environ pourra franchir des dénivelés de 7% en alignement droit, il sera propulsé par 2 bogies moteur et bogie porteur sous l'intercirculation. Son alimentation est de 750 volts cc.

Le matériel circulant actuellement sur la partie de ligne Bobigny Pablo Picasso à Noisy-le-Sec est le Tramway Français Standard. Son utilisation n'est plus requise dans le cadre de l'opération de prolongement vers Val de Fontenay.

Il présentait les caractéristiques suivantes :

- 29.4 mètres de long,
- 2.30 m de large,
- Capacité de 178 passagers,
- 4 portes d'accès par côté,
- Plancher bas partiel,
- Franchissement de dénivelé maximal 6 % (en alignement droit),
- Poids 44 tonnes,
- Alimentation 750 volts cc,
- 2 bogies moteurs et 1 bogie porteur sous l'intercirculation.

Les deux générations de matériel évoluent dans un gabarit unique ; ce qui leur permet de circuler sur la même plate-forme, moyennant des mises à niveau des systèmes de gestion de l'exploitation et de la sécurité.

3.4.3. L'alimentation électrique

Elle est assurée par l'intermédiaire de postes de redressement qui transforment le courant alternatif fourni par le réseau ERDF en courant continu de 750 volts nécessaire à la circulation des tramways. Le courant continu 750 volts est acheminé jusqu'aux points d'injections sur la ligne.

L'énergie électrique nécessaire aux tramways est alors disponible par le biais de la ligne aérienne de contact (LAC), qui est captée par le pantographe situé en toiture des tramways.

La LAC est située généralement à une hauteur de 6.3 m. Elle est suspendue par l'intermédiaire de poteaux support de LAC. Ces poteaux ont une position latérale ou axiale par rapport à la plateforme. Ce principe est privilégié sur la partie de ligne prolongée avec une LAC monofilaire et conservé avec une LAC bifilaire sur la partie de ligne existante.

Dans le cas de passage sous ouvrages d'art (ponts), la ligne est accrochée en sous face de cet ouvrage.

L'accrochage de la ligne aérienne de contact pourra être également réalisé sur les façades des immeubles. Ce principe d'accrochage dépend des caractéristiques des constructions en bordure de la ligne.

L'accrochage en façade est privilégié, en secteur urbain dense et resserré ou autres points particuliers, dans la mesure où cela évite les emprises au sol des poteaux.

Si la possibilité de recourir à une alimentation alternative à la LAC, n'est pas privilégiée, elle n'est pas écartée non plus, afin de répondre à d'éventuelles évolutions du projet dans les phases d'études techniques plus détaillées.

Les facteurs suivants seraient alors à prendre en compte :

- La distance à parcourir sans LAC,
- La vitesse recherchée,
- Les conditions de pentes de la voie,
- Les conditions de franchissement des carrefours,
- Les conditions de circulation en secteur banalisé ou piéton,
- La capacité d'une rame à rester immobilisée sans alimentation LAC et redémarrer de manière autonome (embouteillage, obstacle sur la voie, livraison),
- Les conditions climatiques (chaleur ou froid nécessitant d'attribuer une part d'énergie au chauffage ou la climatisation des rames).

3.4.4. Les postes de redressement

La ligne comporte six nouveaux postes de redressement. Tous sont implantés au plus proche de la ligne de tramway, à un intervalle variant entre 1 et 1,5 km.

Un poste de redressement comporte :

- Un local technique d'une centaine de mètres carrés équipé de larges portes,
- Une aire de manœuvre et de livraison attenante d'une centaine de mètres carrés permettant l'accès d'un camion poids lourd équipé d'un bras de manutention,
- Un accès depuis la voirie,
- Une enceinte généralement clôturée et équipée d'un portail.

Parmi ces six postes de redressement, quatre seront complétés par un local technique de signalisation attendant, d'une soixantaine de mètres carrés, destinés à la manœuvre des appareils de voie présents sur la voie du tramway. L'actuel local technique du terminus de Noisy-le-Sec fera l'objet d'interventions pour adaptation.

Un poste de redressement, indépendant de la ligne, assure l'alimentation électrique pour les tramways dans l'enceinte du site de maintenance et de remisage.

L'actuel poste de redressement situé avenue Gallieni à Noisy-le-Sec fera l'objet d'interventions pour adaptation.

3.4.5. Les locaux d'exploitation

Ces locaux sont destinés aux personnels en charge de l'exploitation, notamment les machinistes. Le terminus de Val de Fontenay disposera d'un local d'exploitation d'une cinquantaine de mètres carrés, au plus proche des quais de la station.

Pour Bobigny, cette fonction sera assurée sur le site de maintenance et de remisage. Les locaux actuels feront l'objet d'interventions pour adaptation et aménagement du poste de commandement localisé de la ligne prolongée, comme défini au schéma de principe de 2002.

L'actuel local d'exploitation situé au terminus tramway de Noisy-le-Sec est destiné à l'utilisation des machinistes Tramway et Bus. Du fait du prolongement, cette fonction est conservée pour les lignes de bus, mais réduite, pour faire l'objet d'interventions d'adaptation et d'agrandissement du local technique de signalisation.

3.4.6. Le site de maintenance et de remisage

Suite à la proposition de plusieurs parcelles alternatives à celle retenue au schéma de principe de 2002, un travail s'est engagé avec la commune de Montreuil pour approfondir les études nécessaires et retenir une parcelle située à l'angle de la rue de Rosny et de la future avenue recevant la ligne de tramway. Il abrite les bâtiments techniques et administratifs. Les divers éléments (hall de Maintenance équipé d'un tour en fosse, zone de lavage, faisceau de remisage, machine à laver, station service, PR et PEF, local gardien, aires de manœuvres diverses) sont disposés suivant un enchaînement organisé de fonctionnalités.

Il occupera majoritairement l'emplacement actuel de l'échangeur depuis l'A186 vers la rue de Rosny. Un travail d'optimisation de l'organisation des fonctionnalités, demandé par la Ville, a abouti à la réduction de l'emprise sur le parcellaire existant du côté de la rue Saint-Antoine tout en maintenant sa capacité.

La réalisation d'opérations immobilières combinées à l'implantation d'un atelier tramway, n'est plus envisagée par la Ville de Montreuil.

Le terrain dévolu à sa réalisation est d'environ 22 000 m², pour une capacité de 40 rames aux caractéristiques dimensionnelles des gammes standards type 32 m. Les positions de remisage sont établies sur 10 colonnes de 4 tramways.

Le nivellement du terrain tiendra compte des altimétries existantes, en point haut sur la future avenue et en point bas sur la rue de Rosny pour trouver une assiette médiane et limiter ainsi les terrassements et créations d'ouvrages de soutènements et d'accès.

L'accès bidirectionnel des tramways est placé sur la future avenue, au plus proche de la ligne.

Les positions d'entrées et sorties des rames sont également placées sur la future avenue, le long de la ligne, au quasi contact avec le portail de l'atelier.

L'accès routier au site de maintenance et de remisage s'effectue, depuis la rue de Rosny, par la rue Paul Signac prolongée. Cette dernière est réalisée, dans le cadre du projet de prolongement du tramway pour mettre notamment à disposition un accès routier au site, suivant le planning du projet T1.

Le souhait de la Ville de Montreuil, de compacter au maximum les emprises, a conduit à l'angle Nord Est de la parcelle à profiter du dénivelé de terrain et éviter son comblement, pour y installer un stationnement couvert destiné aux véhicules particuliers. Ce stationnement est directement accessible depuis la rue de Rosny.

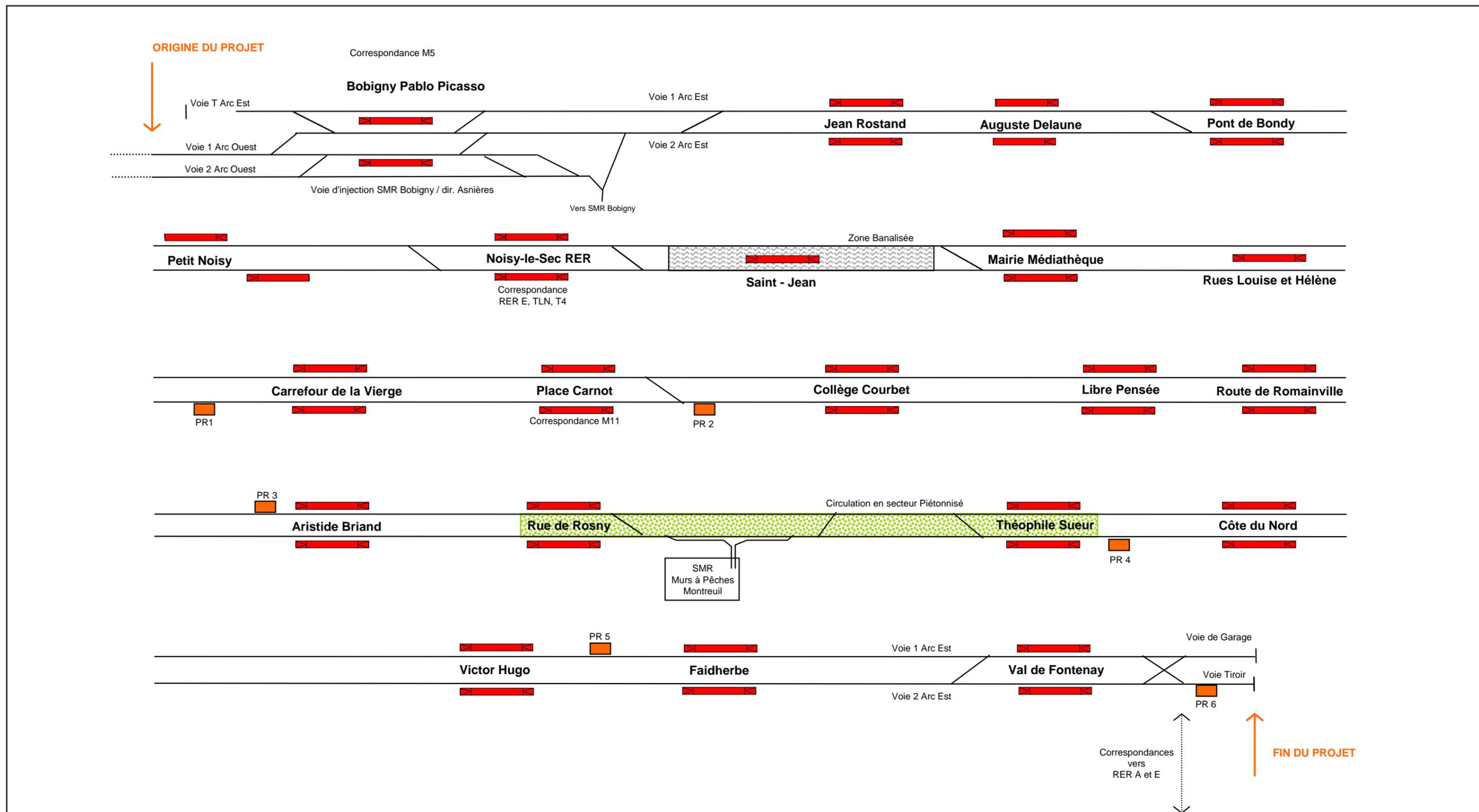
Site de Maintenance et de Remisage - Plan masse



Source : RATP

Une attention particulière a été portée à la conception architecturale, paysagère et environnementale pour répondre aux attentes fortes exprimées par les associations de défense du quartier historique des Murs à Pêches, relayées par la Ville de Montreuil, pour l'acceptation de l'implantation d'un site à caractère industriel au cœur d'un quartier à la destinée agricole.

3.4.7. Schéma de ligne



3.5. Données parcellaires et acquisitions foncières

3.5.1. Enquête parcellaire

L'enquête parcellaire a pour but de définir avec précision les immeubles à acquérir par l'autorité expropriante, ici soit le Département de la Seine-Saint-Denis, soit la RATP. Lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier, d'adresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires concernés, l'enquête parcellaire peut être organisée simultanément à l'enquête préalable à la DUP, ce qui est le cas en l'espèce.

L'organisation de cette enquête est régie par les articles R 11-19 à 11-31 du Code de l'expropriation.

Elle s'adresse plus spécialement aux propriétaires et doit leur permettre de signaler les erreurs ou omissions que pourraient comporter le plan et l'état parcellaire (limites de propriétés, indications cadastrales, désignation des propriétaires ou locataires, évaluation des surfaces, etc.). Elle permet aux propriétaires de s'assurer de l'exactitude des informations qui sont à la disposition de l'administration. Cette enquête a également pour objet la recherche de l'identité complète des propriétaires et autres ayants-droit, afin de répondre aux exigences des règles de la publicité foncière et de réunir, le plus tôt possible, les renseignements qui permettront de régler rapidement les indemnités revenant aux intéressés, soit qu'un accord amiable intervienne sur le prix, soit que les indemnités soient fixées judiciairement.

A l'issue de l'enquête, le commissaire qui a été désigné pour procéder à l'enquête donne son avis sur l'emprise des ouvrages projetés et dresse le procès-verbal de l'opération après avoir entendu toutes personnes susceptibles de l'éclairer.

Après la remise de ce rapport, le Préfet, déclare, par arrêté, cessibles les propriétés ou parties de propriétés dont la cession est nécessaire.

Dans un délai de 6 mois, le Préfet saisit le juge de l'expropriation qui prononce alors l'ordonnance d'expropriation des immeubles. Elle éteint, par elle-même et à sa date, tous droits réels ou personnels existant sur les immeubles expropriés.

Les indemnités sont fixées soit par accord amiable tout au long de la procédure soit par le juge de l'expropriation. Elles doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation.

3.5.2. Recours à la procédure d'expropriation

Cette procédure garantit de lever tous les obstacles juridiques pour permettre la maîtrise foncière totale, des terrains nécessaires à l'aménagement du Tramway, dans des conditions adéquates. Il est important de préciser que le lancement de la procédure d'expropriation ne remet pas en cause la possibilité de poursuivre la recherche d'accords amiables avec les propriétaires.

L'article L. 11-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique dispose que « l'expropriation d'immeubles, en toute ou partie, ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'autant qu'elle aura été précédée d'une déclaration d'utilité publique intervenue à la suite d'une enquête publique et qu'il aura été procédé contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés ».

3.5.3. La maîtrise de l'assiette foncière de l'opération

Les acquisitions amiables sur le projet ont débuté aux débuts des années 2000 et se poursuivent encore actuellement.

Chaque Maître d'ouvrage acquiert les parcelles dont il a besoin.

Le Département se rend propriétaire des parcelles nécessaires au passage du tramway.

La RATP, quant à elle, se rend propriétaire des parcelles dont elle a besoin pour construire les deux terminus, le site de maintenance et de remisage, les postes de redressement et les locaux techniques de signalisation.

La maîtrise foncière pourra également passer par des conventions avec les propriétaires.

Le Département de la Seine-Saint-Denis, propriétaire actuel de l'autoroute A186, a mis en place un groupe de travail permettant d'étudier la mutation future des emprises libérées par la démolition de l'A186.

Pour des raisons d'optimisation de procédure, un seul MOA pourra se rendre acquéreur de parcelles nécessaires aux MOAs.

3.6. Accompagnement artistique

La poursuite des études établira plus précisément la faisabilité technique et les modalités d'implantation tout au long du tracé du tramway d'oeuvres artistiques. Cet accompagnement artistique doit permettre d'apporter une plus-value artistique et culturelle aux mutations urbaines provoquées par l'arrivée du tramway T1.

Dans l'espace public transformé, organiser la rencontre de l'art et de la population permet à la fois d'affirmer l'ambition de la collectivité en matière d'arts plastiques, de soutenir la création artistique et dans une démarche d'embellissement du territoire de mettre en valeur ses spécificités (historique, sociologique et culturelle).

4. Rétablissement des communications

Les communications existantes sont maintenues ou rétablies excepté pour la rue Emile Zola à Noisy-le-Sec qui est transformée en impasse à l'intersection avec la rue Anatole France.

Les accès riverains sont maintenus ou rétablis. Les solutions proposées seront soumises à l'avis des organismes qualifiés et agréés.

5. Calendrier de l'opération

La conduite d'une opération de tramway est soumise comme tous les projets d'infrastructures à une phase d'études puis à une phase de travaux.

Ces phases sont réglementées par la loi relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (loi MOP).

5.1. La phase de conception

Cette phase intègre les études d'Avant-projet (AVP) permettant d'élaborer les dossiers réglementaires (notamment le dossier d'enquête publique, le dossier de schéma de principe) et dont la version définitive, après enquête publique est validée par le Conseil d'Administration du STIF, puis les études de Projet (PRO) et enfin la constitution des dossiers de consultation des entreprises de travaux (DCE) permettant d'engager les travaux du tramway.

5.2. La phase de réalisation

Les travaux du tramway observeront les grandes phases suivantes :

- Les travaux relatifs aux enjeux de contexte pouvant influencer sur le démarrage des travaux (acquisitions foncières par exemple),
- Les travaux préparatoires (les dévoiements des réseaux concessionnaires, des démolitions),
- Les travaux d'aménagements urbains : modification des trottoirs et des voies de circulation, aménagements urbains de surface (revêtement, mobilier urbain, aménagements paysagers, ...),
- Les travaux du système de transport : pose des rails et des aiguillages, pose de la LAC (armement, tir et réglage), réalisation des stations et des postes de redressement, des locaux techniques, du site de maintenance et de remisage mise en place du mobilier des stations,
- Les périodes d'essais et de marche à blanc.

Une coordination fine devra être établie avec les travaux :

- Du prolongement de la ligne 11 du métro à Romainville,
- La Tangentielle Légère Nord à Noisy-le-Sec,
- Du réseau Grand Paris Express à Bobigny, Bondy et Fontenay-sous-Bois,
- Du T Zen 3 sur l'ex-RN3,
- De tous les projets urbains et d'équipements le long du tracé notamment à Montreuil et à Fontenay-sous-Bois.

5.2.1. Les acquisitions foncières

Les acquisitions foncières sont un point crucial qui peut s'avérer bloquant pour le planning général de tout projet.

Dans le cadre de ce projet, les élargissements d'emprise sont essentiellement regroupés dans le secteur de la rue Anatole France à Noisy-le-Sec et dans le secteur des Ruffins à Montreuil.

D'autres acquisitions foncières sont identifiées sur le reste du parcours.

Leur réalisation à temps sera un point important dans le démarrage des travaux.

Le Département de la Seine-Saint-Denis mais aussi les villes et surtout l'État possèdent déjà une grande partie du foncier dévolu au projet ce qui pourra faciliter le processus d'acquisition mais également permettre une réduction du coût d'objectif du projet.

Les acquisitions foncières ont débuté en 2001 anticipant ainsi les besoins de l'opération. Ces acquisitions au fil de l'eau ont toutes été négociées à l'amiable.

5.2.2. Les travaux préparatoires et le dévoiement des réseaux concessionnaires

Une fois la conception du projet finalisée, les différents concessionnaires présents sur le linéaire du tramway devront réaliser leurs projets de dévoiement pour rendre l'implantation des réseaux compatibles avec le nouvel aménagement urbain. Les travaux à entreprendre peuvent être assez lourds, et sont à commencer le plus rapidement possible pour libérer les zones pour les travaux d'infrastructures. Les prestations de synthèse, et d'ordonnancement, de pilotage et coordination des interventions sont d'ores et déjà en cours.

Concernant les travaux préparatoires (abattage d'arbres, terrassement...), l'objectif reste de les démarrer au plus tôt (dès l'obtention de l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique).

5.2.3. Les travaux d'infrastructures

Les travaux d'infrastructures des aménagements urbains et du système de transport seront répartis en plusieurs sections indépendantes. Plusieurs fronts de travaux pourront être menés en parallèle, au vu du linéaire et du contexte.

5.2.4. Essais, marche à blanc et matériel roulant

Avant la mise en service, tous les équipements de la ligne (matériel roulant, infrastructures, signalisation routière, etc.) font l'objet de tests. Les essais commencent à la livraison de la première rame. Lorsque l'ensemble des essais ont été effectués de manière concluante, la marche à blanc consiste à faire circuler les rames sans les passagers, en mode nominal.

5.3. La planification des procédures particulières

L'opération est soumise au suivi des services instructeurs de plusieurs entités notamment le STIF mais aussi l'État.

Concernant le STIF :

Le STIF instruit le Schéma de principe de l'opération, il instruit également « l'Avant-projet validé par le STIF » qui correspond généralement aux études techniques d'Avant-projet finalisé produites par les Maîtres d'ouvrage.

Enfin, il valide, avant envoi aux services instructeurs de l'Etat, les différents dossiers de sécurité de l'opération :

- Le dossier préliminaire de sécurité (DPS),
- Les dossiers « jalon » de sécurité,
- Le dossier de sécurité (DS),

Le dossier de définition de sécurité (DDS) n'étant pas obligatoire, il ne fait pas l'objet de validation officielle.

Concernant l'État :

En dehors des dossiers de sécurité identifiés dans le paragraphe précédent, les services de l'État instruisent à plusieurs titres différents documents produits par les Maîtres d'ouvrage et en particulier :

- Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (notamment l'étude d'impact soumise à un avis des autorités environnementales),
- Le dossier d'enquête parcellaire,
- Le cas échéant, le dossier dit « Loi sur l'eau »,
- Les études techniques impactant les ouvrages de l'État (bretelles d'autoroutes, ouvrages d'art...) par le biais d'une instruction par l'ingénieur général chargé des ouvrages d'art ou l'ingénieur général chargé des routes.

L'arrêté de mise en service, faisant suite à la validation de l'ensemble des dossiers de sécurité est également pris par la Préfecture.

5.4. Le planning prévisionnel

Le planning prévisionnel est présenté ci-après. Ci-dessous quelques précisions nécessaires à sa bonne compréhension.

5.4.1. Compléments pour l'item « Gouvernance »

Point particulier sur les réunions publiques :

Cette ligne présente sous l'item « concertation/information » toutes les réunions de concertation et d'information sur le projet y compris les commissions de règlement amiable pour les commerçants, les réunions avec les services des villes...

5.4.2. Compléments pour l'item « Études »

Les études d'AVP et de PRO se chevauchent en partie pour stabiliser les études d'insertion urbaine et de système de transport qui doivent avancer en parallèle.

La phase DCE se poursuit au-delà du 1er ordre de service (OS) de lancement de travaux car l'allotissement des marchés de travaux différera selon les besoins estimés par les MOAs.

5.4.3. Compléments pour l'item « Procédures réglementaires »

Les jalons de dossier de sécurité correspondent à la finalisation de ces dossiers et à la date d'envoi aux services instructeurs.

Concernant le dossier préalable à la DUP, l'avis des autorités environnementales arrivent 4 mois après envoi du dossier aux services instructeurs.

La déclaration de projet permet quant à elle de démarrer des travaux concessionnaires.

L'arrêté de cessibilité est fixé au même moment que l'arrêté de DUP.

Les MOAs solliciteront les services de police de l'eau pour savoir si l'opération est soumise ou non à une enquête Loi sur l'eau.

5.4.4. Compléments pour l'item « Foncier »

Les acquisitions amiables ont débuté dès la création des emplacements réservés au droit du T1. Elles se poursuivront bien après la DUP.

L'arrêté de cessibilité permet l'expropriation des parcelles ne pouvant être acquises à l'amiable.

Les travaux de libération d'emprises (démolition, nouvelle clôture...) se poursuivent plusieurs mois après les dernières acquisitions foncières.

5.4.5. Compléments pour l'item « Travaux »

Point particulier sur les travaux préparatoires :

Ces travaux sont en grande partie des travaux concessionnaires qui doivent débiter très tôt dans le calendrier de l'opération.

Les travaux d'insertion urbaine peuvent débiter avant les travaux de système de transport.

Exemple : les travaux de terrassement.

5.4.6. Possibilité d'amélioration du planning

Plusieurs éléments peuvent permettre d'avancer la date de mise en service de l'opération, parmi celles-ci notamment l'obtention rapide de la déclaration d'utilité publique notifiée par le Préfet, ou encore le démarrage très tôt des travaux concessionnaires.

Planning de l'opération

