

Délibération n°2006/0779

Séance du 20 septembre 2006

**DECLARATION DE PROJET DU PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 DE
SAINT-DENIS A ASNIERES-GENEVILLIERS (AGIII)**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France

- VU** les articles L.123-1 et suivants , l'article L.126-1 et R.126-1 du Code de l'Environnement
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** L'approbation, le 11 juillet 2000, par le conseil d'administration du STP du schéma de principe relatif au projet de prolongement du tramway T1 de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AGIII) ;
- VU** La décision n°8410 du 17 juin 2005 du conseil d'administration du STIF approuvant le schéma de principe complémentaire ;
- VU** l'arrêté inter préfectoral n°2005-65 du 15 novembre 2005 des Préfets des Hauts de Seine et de Seine-Saint-Denis prescrivant l'ouverture des enquêtes publiques conjointes ;
- VU** Le dossier soumis à enquête publique qui s'est déroulée du 12 décembre 2005 au 27 janvier 2006 ;
- VU** Les observations consignées sur les registres mis à disposition du public, ensemble des lettres, messages électroniques et pétitions annexés aux dits registre ;
- VU** Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, en date du 31 mars 2006, donnant avis favorable au projet assorti de 8 recommandations et de la réserve suivante :
- qu'une nouvelle étude soit conduite avant la déclaration de projet par un bureau d'études indépendant des maîtres d'ouvrage pour établir des simulations dynamiques de trafic sur le tracé considéré à l'horizon 2010, date prévue de mise en service du prolongement du T1,
 - que toutes les mesures coercitives de détournement de trafic soient envisagées et, au cas où les hypothèses de diminution de la circulation ne seraient pas avérées, mises en œuvre pour que la solution retenue soit viable et efficiente et garantisse les performances annoncées en termes de régularité et de vitesse commerciale du tramway ;
- VU** le rapport de présentation n° 2006/0779
- VU** les avis de la commission des investissements et de suivi du contrat de plan du 13 septembre 2006 et de la commission de la démocratisation du 13 septembre 2006

Considérant les éléments suivants :

I. Intérêt général de l'opération

1. Présentation globale de l'opération

Considérant :

- Que le tracé actuel du tramway T1, mis en service en 1992 et prolongé à l'est en 2003, relie Noisy-le-Sec, Bobigny, Bondy, Drancy, La Courneuve et Saint-Denis.
- Que le projet de prolongement de la ligne de tramway T1 vers l'ouest, objet de la présente délibération, concerne 4,9 km de ligne nouvelle. Dix nouvelles stations desserviront cinq communes dans deux départements : Saint-Denis et l'Île Saint-Denis dans le département de la Seine-Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne, Gennevilliers et Asnières-sur-Seine dans le département des Hauts-de-Seine.
- Que le prolongement assure un maillage avec le RER D à la gare de Saint-Denis, le RER C à la gare de Gennevilliers et la ligne 13 du métro à AG III.
- Que le tracé se développe dans la continuité de la ligne existante sur la RN186 en Seine-Saint-Denis, franchit les deux bras de la Seine. Il emprunte la rue du port à Saint-Denis depuis la gare, puis la rue Méchin dans le centre-ville de l'Île-Saint-Denis. Le tramway utilise ensuite les emprises du site propre existant pour autobus sur la RD986 sur l'avenue de Verdun à Villeneuve-la-Garenne et l'avenue du Général de Gaulle à Gennevilliers ; jusqu'à l'entrée du centre ancien de Gennevilliers. Dans la traversée du centre ancien de Gennevilliers, les sens de circulation du tramway sont séparés sur une longueur de 300 mètres environ. Le tramway emprunte la rue Pierre Timbaud dans le sens est-ouest et la place Jean Grandel, les rues Félicie et Jules Larose dans le sens ouest-est. Enfin, il longe la Cité de Luth sur l'avenue Lucien Lanternier (RD986) jusqu'à son terminus à AGIII en limite nord-est de la commune d'Asnières-sur-Seine.
- Que pour permettre la maintenance des rames de tramway qui circuleront sur le prolongement de T1 à AG III, des travaux d'adaptation du site existant de Bobigny, utilisé pour la ligne T1 actuelle, seront réalisés dans le cadre du programme de l'opération.
- Que cette opération, inscrite au Contrat de Plan Etat Région Île de France de 2000-2006, est compatible avec le SDRIF de 1994 qui accorde la priorité au développement d'un réseau de transport en commun en site propre pour les liaisons de rocade. Le projet constitue une première étape fonctionnelle du prolongement du T1 vers l'ouest en direction de Nanterre.
- Que s'agissant d'une infrastructure implantée en voirie, le projet s'inscrit dans les orientations du plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France.
- Que la maîtrise d'ouvrage est confiée :
 - au département des Hauts de Seine pour les aménagements urbains sur le territoire qui le concerne, et les aménagements de l'ouvrage de franchissement du petit bras de la Seine,
 - à la Direction Départementale de l'Équipement de Seine Saint Denis pour les aménagements de la RN14, et le confortement de l'ouvrage de franchissement du grand bras de la Seine,

- à la RATP pour la réalisation du système de transport sur l'ensemble du tracé et des aménagements urbains sur la RN186 dans le département de la Seine-Saint-Denis, ainsi que des aménagements du site de maintenance de Bobigny. La RATP est coordinateur des maîtres d'ouvrage.

2. Objectifs d'intérêt général

Considérant que le prolongement du tramway T1 de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers répond aux objectifs généraux suivants :

- Poursuivre la réalisation de liaisons en transports en commun de rocade en proche banlieue, afin d'aboutir à la mise en place du « Grand Tram », qui permettrait de ceinturer Paris par une ligne de tramway ;
- Améliorer la desserte de la « Boucle de Gennevilliers » le long d'un axe majeur du département des Hauts-de-Seine ;
- Garantir, par le site propre sur la quasi-totalité du tracé, un bon niveau de régularité et de vitesse commerciale ;
- Assurer le maillage de la ligne de tramway avec le RER C à la gare de Gennevilliers et la ligne 13 du métro (dont les travaux de prolongement sont en cours) en limite d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers ;
- Requalifier les corridors empruntés et prendre en compte la loi sur l'air du 30 décembre 1996 ;
- Relier les centres urbains entre eux ;
- Aider au développement social des quartiers en rompant leur isolement par un accès direct et rapide aux transports collectifs.

Considérant que le projet présenté répond parfaitement aux orientations du SDRIF et aux objectifs du PDU d'Ile-de-France.

3. Adéquation du Projet à ces objectifs

Considérant :

Qu'afin de répondre aux objectifs précédents, le projet retenu consiste notamment à :

- créer une plate-forme tramway en site propre, isolée de la circulation générale par des séparateurs ou terre-pleins, dans la plus grande partie du linéaire (les sites banalisés concernent une portion d'environ 60 mètres de long dans le sens est-ouest dans le centre ancien de Gennevilliers, sur toute la longueur du pont du petit bras dans le sens ouest-est, dans la traversée de l'Ile-Saint-Denis et du pont du grand bras de la Seine),
- créer 10 stations, comportant notamment abris, distributeurs de titres de transport et système d'information dynamique des voyageurs, stations accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- assurer aux stations Gennevilliers RER et AG III les correspondances avec le RER C et la ligne 13 du métro,
- accorder, dans les carrefours, une priorité aux feux au tramway, afin de préserver sa régularité et d'assurer la sécurité des mouvements,
- améliorer les circulations douces par la création d'un itinéraire cyclable continu sur la quasi totalité du tracé et par l'aménagement de larges trottoirs (pouvant descendre à 2 mètres dans les espaces contraints) comportant des abaissements de bordures permettant une circulation aisée des personnes à mobilité réduite,
- adopter des principes d'insertion dans le site garantissant une bonne qualité paysagère,

Que le projet de prolongement du tramway T1 de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AGIII) répond ainsi pleinement aux objectifs d'intérêt général.

II Conclusion de l'enquête publique et conditions de la poursuite du projet

Considérant :

Qu'à l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée du 12 décembre 2005 au 27 janvier 2006 inclus, la commission d'enquête a, dans ses conclusions, admis de manière indiscutable l'utilité publique du projet.

Que la commission d'enquête donne à l'unanimité un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement du tramway T1 de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AGIII) assortie de la réserve suivante :

« la commission d'enquête demande qu'avant la déclaration de projet une nouvelle étude soit conduite par un bureau d'études indépendant des maîtres d'ouvrage, pour établir des simulations dynamiques de trafic sur le tracé considéré à l'horizon 2010, date prévue de mise en service du prolongement du T1. Toutes les mesures coercitives de détournement de trafic devront être envisagées et au cas où les hypothèses de diminution de la circulation ne seraient pas avérées, mises en œuvres pour que la solution retenue soit viable et efficiente et garantisse les performances annoncées en termes de régularité et de vitesse commerciale du tramway. »

Que l'avis de la commission d'enquête est en outre assorti des 8 recommandations suivantes :

- La commission d'enquête considère l'alimentation par caténaires, en l'absence de solutions viables aujourd'hui et en prenant en compte le fait qu'il s'agit du prolongement d'une ligne existante, utilisant un matériel déjà en service, comme la seule solution envisageable actuellement. Il appartiendra éventuellement au maître d'ouvrage et à la municipalité de réexaminer ce problème lorsque des solutions techniques ayant fait leur preuve et financièrement acceptables seront disponibles.
- La commission d'enquête note l'engagement des maîtres d'ouvrage de mettre en place une commission d'indemnisation amiable des pertes d'exploitation avérées. Elle souhaite également que durant la phase des travaux tout soit mis en œuvre pour que les inconvénients liés aux travaux soient réduits au minimum possible et qu'une commission de suivi soit mise en place par les maîtres d'ouvrage, laquelle serait le point d'accès et l'interlocuteur unique des riverains et habitants afin de trouver et de mettre en œuvre les solutions les moins contraignantes pour le maintien des conditions d'accès aux parcelles ne limitant pas les activités ou la sécurité.
- La commission d'enquête insiste sur la complémentarité recherchée en matière de maillage du secteur qui doit reposer sur l'adaptation du réseau actuel de bus au futur tracé du tramway. Il conviendra, avant toute restructuration plus approfondie d'attendre la mise en service du tramway et d'observer les redondances ou les besoins nouveaux générés par sa mise en service pour adapter le réseau actuel des bus.
- La commission d'enquête constate que si les circulations douces ont effectivement été prise en compte tout au long du projet, elle rappelle la complémentarité du développement des circulations douces avec la mise en place d'un système de transports en commun pour se rapprocher des objectifs fixés par la politique de développement des transports en commun en Région parisienne.

- La commission d'enquête recommande que dans la mesure du possible des parkings pour vélos soient créés.
- La commission d'enquête demande qu'une recherche complémentaire soit effectuée pour réduire le déficit en nombre de places de stationnement et que l'étude et la mise en œuvre des nouveaux parcs de stationnement prévus soient lancées dès que possible.
- S'agissant de la position et du nom des stations, la commission d'enquête recommande que la plus large concertation soit opérée de façon à ce qu'un consensus soit trouvé.
- La commission d'enquête recommande que le poste de redressement et les sorties d'aération soient bien intégrées esthétiquement dans l'urbanisme des villes de Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne et que les nuisances (notamment sonore) soient les plus faibles possibles pour les riverains.

Considérant :

- Que en réponse à la réserve formulée par la commission d'enquête, le Syndicat des Transports d'Île de France a fait réaliser par un bureau d'études indépendant des maîtres d'ouvrage, une nouvelle simulation dynamique qui confirme sur le tracé considéré, à l'horizon 2010, date prévisionnelle de mise en service du prolongement du T1 :
 - les niveaux de trafic routiers acceptables le long de l'itinéraire pour atteindre les performances globales annoncées en terme de régularité et de vitesse commerciale du tramway,
 - les principaux reports de circulation ;
- Que dans sa déclaration de projet datée du 23 juin 2006, le Conseil Général des Hauts-de-Seine :
 - prend acte de l'avis favorable formulé par la commission d'enquête du projet de prolongement du tramway T1 entre St Denis et Asnières Gennevilliers III,
 - en réponse à la réserve formulée par la commission dans le cadre de l'utilité publique du projet, s'engage à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires à garantir la régularité et la vitesse du tramway,
 - en réponse aux recommandations formulées par la commission d'enquête dans le cadre de l'utilité publique du projet, s'engage à tout mettre en œuvre pour que les inconvénients liés aux travaux soient réduits au minimum, confirme qu'une commission d'indemnisation amiable ainsi qu'une commission de suivi seront mises en place, s'engage à favoriser les circulations douces et mettre en place des parcs à vélos, à réduire le déficit en stationnement et favoriser la construction de nouveaux parcs de stationnement dans Gennevilliers ;
- Que par lettres d'engagement, la RATP et la DDE93, co-maîtres d'ouvrage répondent également favorablement aux différentes demandes formulées par la Commission d'enquête pour les remarques et les réserves relevant de leurs compétences ;
- Que le dossier de schéma de principe complémentaire prévoyait des mesures coercitives (feux de circulation) permettant, au cas où les hypothèses de diminution de la circulation ne seraient pas avérées, que la solution retenue soit viable et efficiente et garantisse les performances annoncées en termes de régularité et de vitesse commerciale du tramway ;

- Que l'avant-projet sera en conséquence établi conformément à la réserve de la commission d'enquête ;
- Que la prise en compte de la réserve et des recommandations émises par la commission d'enquête n'est pas de nature à bouleverser l'économie générale de l'opération.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : le projet de prolongement de la ligne de tramway T1 de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AGIII) présenté à l'enquête publique est déclaré d'intérêt général.

Article 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France. La présente délibération sera affichée dans les mairies de Saint-Denis, l'Île-Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne, Gennevilliers et Asnières-sur-Seine.

Le président du Conseil
Du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-paul HUCHON

