

**Délibération n° 2013/178
Séance du 10 juillet 2013**

DECLARATION DE PROJET

**DEBRANCHEMENT DU T4
VERS CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL**

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-de-France,

VU le code des transports (partie législative), et notamment les articles L. 1241-1 et suivants ;

VU le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 11-1 et suivants et R. 11-1 et suivants ;

VU le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;

VU la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le contrat de projets Etat Région 2007-2013 d'Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;

VU le plan Espoir banlieues signé le 13 octobre 2008 ;

VU la convention particulière transport signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;

VU la décision n°2012/0098 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 11 avril 2012, approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique relatifs au débranchement du tram-train T4 jusqu'au plateau de Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;

VU le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif au projet de nouvelle branche du tram-train T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, et les dossiers de mise en compatibilité des PLU/POS des Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;

VU l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), autorité environnementale pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF et de RFF, établissement public de l'Etat, adopté lors de la séance du 10 octobre 2012 ;

VU l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE), autorité environnementale pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage du STIF, en date du 15 octobre 2012 ;

VU les avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE) sur les mises en compatibilité des POS/PLU, autorité environnementale pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage du STIF, en date du 5 octobre 2012 ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130710-2013-178-DE
Date de télétransmission : 12/07/2013
Date de réception préfecture : 12/07/2013

VU l'arrêté préfectoral n°2012-3246 du 15 novembre 2012 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;

VU les rapports et conclusions favorables de la commission d'enquête en date du 25 février 2012 ;

VU le rapport n° 2013/178 ;

VU les avis de la Commission de la démocratisation du 6 juin 2013 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 juin 2013 ;

Considérant les éléments suivants :

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du 10 décembre 2012 au 24 janvier 2013 inclus, sur les communes de Noisy-le-Sec, Bondy, Villemomble, Le Raincy, Les Pavillons-sous-bois, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;

Considérant que le débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, tel que défini par le Schéma de principe et le dossier d'enquête publique, consistera en :

- la réalisation d'une nouvelle liaison entre Bondy et Montfermeil de 10,2 km dont 6,5 km sur la nouvelle branche ;
- la création de 11 nouvelles stations ;
- l'aménagement de la ligne existante entre Bondy et Aulnay afin de s'adapter au nouveau matériel ;
- la création d'un site de maintenance et de remisage (SMR) à Noisy-le-Sec ;
- le transfert du poste de commandement et de la direction de ligne à Noisy-le-Sec ;

Considérant que le projet de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil répond aux objectifs généraux suivants :

- créer un axe structurant en site propre ;
- favoriser, par l'amélioration de la desserte en transports collectifs, la mutation urbaine et sociale du Plateau ;
- améliorer le maillage des transports collectifs, la desserte locale des territoires traversés ainsi que l'accessibilité des transports urbains et des cheminements ;
- participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains

Considérant que la commission d'enquête a émis un **AVIS FAVORABLE SANS RESERVE** à la déclaration d'utilité publique, assorti de 3 recommandations :

« Recommandation n°1 : A la nécessité de préserver l'accès aux commerces et éventuellement d'indemniser, comme cela est prévu, les pertes dues à la période des travaux,

Recommandation n°2 : A la circulation routière particulièrement dans le secteur de la gare de Gargan,

Recommandation n°3 : A la communication envers les riverains et les utilisateurs de la ligne T4 pendant la durée des travaux.

Considérant que la commission d'enquête a émis un **AVIS FAVORABLE SANS RESERVE** à la mise en compatibilité des documents POS et PLU des communes concernées ;

Considérant que la prise en compte des recommandations exprimées par la commission d'enquête n'est pas de nature à modifier substantiellement l'économie générale du projet ;

Considérant, au regard de l'ensemble de ces éléments, que le projet de débranchement du tram-train T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil présente un intérêt général ;

Considérant que conformément à la délibération du Conseil n° 2012-0098 du 11^e avril 2012, l'avant-projet de l'opération sera établi conformément aux conclusions de l'enquête publique ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de répondre aux recommandations du rapport du commissaire enquêteur par les engagements suivants :

- Pour la recommandation n°1 :

La maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre le dialogue lors des phases études et travaux avec les collectivités et les commerçants.

Concernant les indemnités en cas de préjudice, la maîtrise d'ouvrage s'engage à mettre en place une commission d'indemnisation en liaison avec les communes, la Chambre des Commerces et de l'Industrie et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de la Seine-Saint-Denis. Par ailleurs, un « médiateur commerces » sera nommé par le STIF et assurera le lien permanent entre les commerçants, les entreprises du chantier et la maîtrise d'ouvrage pour rechercher les meilleures solutions aux problèmes rencontrés.

Pendant les travaux, les accès aux commerces seront préservés et une signalétique spécifique sera mise en place. Les commerçants seront également informés de l'avancée des travaux semaine par semaine. La mise en place d'espaces de livraison et de stationnement pendant la durée des travaux sera également proposée selon les opportunités offertes.

En ce qui concerne le stationnement, la maîtrise d'ouvrage étudiera toutes les possibilités avec pour objectif de compenser les places de stationnement supprimées dans les secteurs commerçants où la pression est la plus forte.

Enfin, le positionnement optimal au niveau du débranchement de la section de séparation électrique entre le réseau ferré national (25 kV) et la section urbaine (750 V) sera recherché dans le cadre de l'avant-projet.

- Pour la recommandation n°2 :

La maîtrise d'ouvrage s'engage à prendre les mesures nécessaires pour réduire au minimum les difficultés de circulations liées à l'arrivée du projet de tramway.

En complément des études de circulation et des simulations déjà effectuées, des scénarios de plan de circulation seront étudiés et proposés aux communes pour ne pas pénaliser excessivement les flux routiers et pour optimiser l'insertion du tramway, notamment au niveau des quartiers Basoche, Chanzy – République - Victor Hugo et dans le centre-ville de Montfermeil.

Ces études auront pour but :

- de consolider, avec les acteurs du territoire, le scénario de référence et le scénario Projet, afin de fixer un cadre « circulation » pour les études d'insertion du tram-train ;
- d'affiner les travaux complémentaires à réaliser et les organisations spécifiques de travaux à mettre en œuvre pour la meilleure acceptation du projet par les acteurs du territoire et les riverains ;
- de fournir des résultats utilisables par le maître d'œuvre en charge de l'insertion afin que celui-ci propose les meilleures solutions d'aménagement, alliant exploitabilité et performances du tram-train, ambitions d'aménagement urbain et optimisation des conditions de circulation et d'organisation des trafics routiers et des modes doux.

La maîtrise d'ouvrage s'engage à mener ce travail en collaboration étroite avec les communes.

La maîtrise d'ouvrage confirme que le secteur de la gare de Gargan fera l'objet d'une attention particulière dans ses études, en tenant compte notamment de l'articulation avec d'autres problématiques évoquées lors de l'enquête publique : interface avec le T Zen 3 et la restructuration du réseau bus, impact sur la vie commerçante (accès, livraisons, etc.), sécurité et fluidité des circulations (automobiles, piétons et cycles).

- Pour la recommandation n°3 :

Outre le phasage programmé du chantier, la maîtrise d'ouvrage s'engage à communiquer les plans semainiers des travaux et à proposer aux entreprises concessionnaires de mutualiser leurs emprises chantiers dans les secteurs commerçants autour de Gargan et dans le centre-ville de Montfermeil. En effet, le projet s'attachera à mutualiser autant que possible les interventions sur voiries, de manière à minimiser l'impact des travaux sur les riverains, et les différentes interventions seront coordonnées par l'équipe du projet.

Par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage mettra en place des agents de proximité pour assurer une écoute continue auprès des riverains, usagers et commerçants. Ces agents permettront de relayer leurs questionnements et inquiétudes éventuelles. Des visites de chantiers pourront également se tenir en présence des équipes techniques.

Des mesures seront prises afin de limiter l'impact des travaux sur l'exploitation de la ligne T4 existante (Aulnay - Bondy) en privilégiant les travaux sur les plages horaires les moins pénalisantes (périodes nocturnes, week-end ou week-end allongés, périodes estivales).

Si néanmoins ces mesures n'étaient pas suffisantes pour certaines étapes du chantier, des bus de substitution seront prévus en nombre suffisant. Ces dispositions feront l'objet d'un échange en amont des travaux avec les communes et les voyageurs, afin de limiter au maximum la gêne aux riverains et aux usagers.

ARTICLE 2 : de confirmer l'intérêt général du projet ;

ARTICLE 3 : dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique, d'autoriser le recours à l'expropriation en cas de refus d'une cession à l'amiable des terrains nécessaires au projet ; la directrice générale est autorisée à :

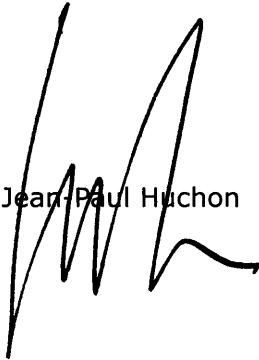
- mener la procédure d'expropriation au nom du STIF
- solliciter le Préfet de prescrire une enquête préalable à la cessibilité des immeubles dont l'acquisition est souhaitée

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 5 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France ;

ARTICLE 6 : La présente délibération sera affichée dans les mairies des communes concernées, ainsi qu'au siège du STIF, et ce pendant une durée de un mois, et la mention de cet affichage sera inséré dans un journal diffusé dans le département Seine-Saint-Denis, conformément aux dispositions de l'article R.123-25 du code de l'urbanisme.

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



Jean-Paul Huchon