

DEPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS
COMMUNES DE SAINT-DENIS, AUBERVILLIERS,
PARIS 18 et 19^e ARRONDISSEMENTS ET VILLETANEUSE

**PROLONGEMENT SUD DU TRAMWAY T8
DE SAINT-DENIS-PORTE DE PARIS
A LA GARE RER E ROSA PARKS A PARIS**

**Enquête publique unique
portant sur
la déclaration d'utilité publique du projet
et la mise en compatibilité du document d'urbanisme
de Plaine-Commune**

CONCLUSIONS ET AVIS

Paris, le 7 octobre 2024

Commission d'enquête :
Présidente : Marie-Claire EUSTACHE
Membres titulaires : Sylvaine FREZEL et Roberto PELI
Membre suppléant : Guy VELLA

DOCUMENT 2

TABLE DES MATIERES

RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE	5
<i>Objet de l'enquête unique</i>	5
<i>Le cadre juridique de l'enquête unique</i>	5
Le contexte	5
Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune et de la Métropole du Grand Paris	9
Les Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Plaine Commune et de Paris..	10
Les textes applicables	11
<i>Description sommaire du projet</i>	18
Les acteurs du projet	18
Présentation de l'opération	19
Les caractéristiques du projet	21
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	29
DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE	31
<i>Désignation de la commission d'enquête</i>	31
<i>Visite des lieux</i>	31
<i>Arrêté Inter-Préfectoral</i>	31
<i>Durée de l'enquête unique</i>	31
<i>Permanences de la commission d'enquête</i>	31
<i>Registres d'enquête</i>	32
<i>Participation du public par voie électronique</i>	32
<i>Réunion publique</i>	33
BILAN DES OBSERVATIONS	35
<i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>	35
<i>Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage</i>	35
<i>Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique</i>	35
<i>Bilan global</i>	35
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE –	37
ENQUETE PREALABLE A LA DUP	37
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	37
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	38
Le projet présente une bonne cohérence d'ensemble et ses objectifs ...	38
s'inscrivent dans le respect des orientations des différents documents de planification nationale et régionale, en particulier :	38
Intérêt général du projet	40
Pertinence du projet et proportionnalité aux enjeux : le périmètre de la DUP envisagé est-il nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?	42
Le bilan coûts-avantages de l'opération :	43
Appréciation du projet	49

Conclusions motivées de la commission d'enquête	53
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE PREALABLE A LA DUP.....	57
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE –	59
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE PLAINE COMMUNE	59
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	59
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	60
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE PLAINE COMMUNE	63

RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE

Objet de l'enquête unique

Enquête publique unique en vue de la réalisation du prolongement sud du tramway T8 sur les territoires des communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Villetaneuse, des 18e et 19e arrondissements de Paris, portant sur :

- **La déclaration d'utilité publique** pour l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du prolongement sud du tramway T8 de Saint-Denis-Porte de Paris à la gare RER E Rosa Parks à Paris ;
- **Et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** de Plaine Commune.

Plusieurs enquêtes suivront, une fois les études plus avancées : enquête parcellaire, autorisation environnementale (regroupant la « loi sur l'eau » relative aux incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique, Installation classée pour la protection de l'environnement, dérogation espèces protégées, coupes et abattages d'arbres... en fonction des seuils techniques de chacune des rubriques atteints et du régime d'autorisation dont relève le projet).

Le cadre juridique de l'enquête unique

Le contexte

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est le document de planification d'urbanisme à l'échelle régionale, cadre de référence des politiques et des décisions d'urbanisme, fixant les orientations fondamentales de l'aménagement de l'Île-de-France et présentant l'objectif de croissance maîtrisée de la région et les objectifs généraux en matière d'environnement, de cadre urbain et de réseaux de transport.

Il a été approuvé par l'État par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, publié le 28 décembre 2013 au Journal Officiel. Le SDRIF a été modifié pour permettre la réalisation du Cluster des médias, à Dugny, pour les Jeux 2024 qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) portée par l'État (arrêté préfectoral n° 2019-1904 du 15 juillet 2019).

Le SDRIF a notamment pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, pour coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région.

Le SDRIF 2030 promeut la solidarité et l'attractivité dans le respect des ressources territoriales. Cette vision stratégique de la région Ile-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- *Relier-structurer : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité ;*

- *Polariser-équilibrer : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire ;*
- *Préserver-valoriser : la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées.*

La traduction spatiale du SDRIF vise une meilleure organisation et une réelle solidarité territoriale de la métropole francilienne.

Les principes de localisation de l'urbanisation nouvelle sont fondés sur des objectifs de développement durable en vue de limiter les consommations énergétiques et les consommations d'espace pour une meilleure efficacité du système interne de la métropole. Il s'agit de limiter les déplacements automobiles et les extensions urbaines.

L'accent est mis sur la densification des espaces urbains existants et la mutation des friches. La priorité à donner aux aménagements des espaces les mieux desservis est affirmée. Le principe d'intensification urbaine qui s'appuie notamment sur la densification, la compacité et l'accessibilité, guide l'ensemble de la démarche du SDRIF.

Le SDRIF fixe les objectifs en matière :

- De construction de logements (70.000 nouveaux logements par an) ;
- De développement des transports en commun (construction des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express et amélioration des réseaux existants) ;
- De développement économique ;
- De répartition plus équilibrée des emplois ;
- De préservation des espaces naturels et agricoles.

Le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement. Le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local. Il n'a pas vocation à se substituer aux servitudes de natures diverses qui pourraient s'imposer localement et qui devront être prises en compte par les collectivités.

La réalisation du Tramway T8 Saint-Denis – Épinay / Villetaneuse (T8 Nord) et son prolongement à la gare RER E Rosa-Parks sont inscrits à horizon du « Plan de Mobilisation pour les transports » au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

Le Tramway T8 et son prolongement sont également mentionnés dans le SDRIF en tant que levier de développement pour les « territoires d'intérêt métropolitain » de Paris et de La Plaine Saint- Denis.

Il est notamment indiqué que « la création de la gare du RER E Rosa-Parks et l'interconnexion à terme du réseau de tramways T3/T8, accéléreront le réaménagement du secteur de la porte d'Aubervilliers ».

Le SDRIF fait l'objet d'une procédure de révision (élaboration du SDRIF-Environnemental à l'horizon 2040) qui tient compte du projet T8 Sud.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)

Le PDUIF a été arrêté le 15 décembre 2000, en application de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996.

Il définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Élaboré par Ile-de-France Mobilités, le PDUIF a été mis en révision et passé en enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013. Il a été approuvé le 19 juin 2014 par délibération du Conseil Régional du 11 juillet 2014.

Le PDUIF coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

- Une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- Une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement.

Le PDUIF a ainsi identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020. Les actions à mettre en œuvre :

- Défi 1 : construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]. PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF ;
- Défi 2 : rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9] ;
- Défis 3 et 4 : redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3] ;
- Défi 5 : agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6] ;
- Défi 6 : rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2] ;
- Défi 7 : rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train [Actions 7.1 à 7.5] ;
- Défi 8 : construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF (pas d'actions) ;
- Défi 9 : faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3].

Les transports collectifs constituent en effet une alternative essentielle aux modes individuels motorisés, plus vertueux du point de vue environnemental en termes d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores rapportées au nombre de passagers transportés.

Pour ce faire, le PDUIF retient pour principe d'action de :

- Développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande ;
- Renforcer la qualité du service offert aux voyageurs, et en particulier la fiabilité et le confort du voyage ;
- Faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs et, en particulier, améliorer les conditions d'intermodalité.

Au sein des neuf actions du défi 2 du PDUIF, rendre les transports collectifs plus attractifs, l'action 2.3 : Tramways et T Zen : une offre de transport structurante, propose la création du Tramway T8 entre la gare RER E Rosa Parks – Saint-Denis (Porte de Paris) – Epinay-sur-Seine – Villetaneuse.

Le PDUIF fait actuellement l'objet d'une procédure de révision (« Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030 ») qui intègre pleinement la réalisation du projet de prolongement du Tramway T8.

Le Plan Local des Déplacements de Plaine Commune

Un Plan Local de Déplacements (PLD) a pour objectif d'organiser au mieux les différents modes de déplacements. Il décline et précise le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) élaboré par la Région Ile-de-France, à un niveau plus local. Il définit les actions prioritaires et les aménagements qui seront engagés dans les années à venir pour faciliter les déplacements de tous.

Adopté en 2008, mis en révision en 2014, et approuvé en dernière version en octobre 2016, le PLD de Plaine Commune a notamment pour objectifs :

- Une réduction de 2% des déplacements motorisés en 10 ans ;
- Une augmentation de l'usage des transports collectifs et des déplacements à vélo par le changement des pratiques et le développement du réseau de tramway et d'itinéraires cyclables.

Le programme d'actions est présenté autour de 5 axes :

- Axe 1 : favoriser les déplacements à pied et à vélo
- Axe 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Axe 3 : Maîtriser la circulation automobile et le stationnement
- Axe 4 : Rationnaliser l'organisation du transport de marchandises

Il est identifié dans l'**axe 2 « rendre les transports collectifs plus attractifs »** : « *Le projet de Tramway T8 a été conçu dès sa naissance comme un trait d'union entre le nord et le sud de Plaine Commune, jusqu'à Paris. Depuis 2014, le T8 relie Épinay-sur-Seine, Villetaneuse et Saint-Denis Porte de Paris. Son prolongement à la gare RER E Rosa Parks est indispensable au développement de la Plaine Saint-Denis, au désenclavement de quartiers tels que Franc-Moisin/ Bel-Air, à la desserte de nombreux équipements et au maillage entre les pôles de transport.* »

À ce titre, le T8 Sud s'inscrit dans les objectifs du Plan local de Déplacements de Plaine Commune.

Le Nouveau Grand Paris des transports (Plan de Mobilisation + Grand Paris Express)

Le Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France, initié en 2009 par la Région et les départements d'Île-de-France, doit permettre à la fois de remettre à niveau le réseau de transport existant, d'améliorer sa fiabilité au quotidien, et de réaliser les infrastructures nécessaires au développement de la région capitale. Le projet de Tram'Y (renommé depuis Tramway T8) figure parmi les opérations du plan de mobilisation à poursuivre dans le cadre du programme des lignes de tramway arrêté dans le protocole État-Région

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, modifiée par la Loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, et notamment l'article 21.

Le Grand Paris, selon la loi du 3 juin 2010, est « *un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France (...), et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. (...)*

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État. Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial, définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats

participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.»

Le Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP) a été approuvé par décret du 24 août 2011.

Depuis le 6 mars 2013, le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France pour les transports et le métro du Grand Paris Express sont rassemblés en un seul projet le « Nouveau Grand Paris ».

Le Nouveau Grand Paris, engagé en 2013, est l'ambitieux projet de modernisation et de développement des transports d'Ile-de-France. Il vise à améliorer les déplacements de tous les Franciliens et renforcer l'attractivité des zones en fort développement, en articulant de manière cohérente les besoins de modernisation et d'extension du réseau existant, ainsi que la création de nouvelles lignes de métro automatique :

- Une liaison directe entre Paris et l'aéroport Roissy- Charles de Gaulle (CDG Express) ;
- Le Grand Paris Express avec 4 nouvelles lignes de métro (lignes 15, 16, 17 et 18) et des prolongations de lignes existantes (lignes 11 et 14).

Le Tramway T8 figure ainsi dans le réseau global du Nouveau Grand Paris, cette fois dans son intégralité, d'Épinay / Villetaneuse jusqu'à Rosa Parks.

Le Contrat de Plan État - Région

Les Contrats de Plan État-Région (CPER) sont des documents par lesquels l'État et une région hiérarchisent et s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants d'aménagement du territoire tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. Ils se projettent pour une durée d'environ 6 ans et sont donc remis à jour régulièrement.

Le Tramway T8 (alors appelé Tram'Y) commence à être mentionné dans le CPER de l'Ile-de-France 2000 – 2006 (4^{ème} génération de contrats), sur le parcours Saint-Denis – Épinay / Villetaneuse.

Il est repris dans le CPER suivant (2007 – 2013), pour un engagement rapide des travaux (avec les grandes lignes du financement). Le CPER 2015 – 2020 se félicite de la mise en service du T8 entre Saint-Denis et Épinay / Villetaneuse en 2014, et évoque pour la première fois le lancement des études pour le prolongement à Rosa Parks, tout en donnant un horizon de démarrage des travaux post-2020.

À noter enfin que le dernier CPER 2021 – 2027 n'inclut pour l'instant aucun volet « Transport », faute d'accord entre la Région et l'État. Le Contrat précédent a donc été prolongé par avenant pour cette large thématique.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune et de la Métropole du Grand Paris

La zone d'étude fait partie du périmètre du SCoT de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007, modifié le 15 décembre 2009 et mis en compatibilité le 17 décembre 2013. Les communes de Aubervilliers et Saint-Denis appartiennent à ce SCoT.

Il définit quatre grandes orientations :

- L'appui sur son identité de banlieue populaire : valoriser ses atouts pour le futur ;
- L'éco-renouvellement urbain : appliquer les principes écologiques au renouvellement urbain ;
- L'« intensité urbaine » : rendre les espaces urbains à la fois plus compacts, de plus grande qualité et plus vivants ;
- L'appui sur les espaces publics pour développer l'aménagement du territoire.

Le DOG (Document d'orientation générale) traduit de façon opérationnelle le projet.

Le projet s'inscrit dans les orientations du SCoT traduit dans le DOG : « Structurer le territoire, ses centralités et le réseau d'équipements et de services autour des pôles d'échange de Transports en Commun », « Intégrer les grandes infrastructures dans le fonctionnement urbain » et « Améliorer la qualité de l'air ».

Le projet T8 Sud s'inscrit donc dans les orientations du SCOT de Plaine Commune.

La zone d'étude fait également partie du périmètre du SCoT de la Métropole du Grand Paris, approuvé le 13 juillet 2023. Les communes de Paris, Aubervilliers et Saint-Denis sont situées dans le périmètre de ce SCoT.

Le DOO (Document d'orientation et d'objectifs) traduit le SCoT de façon opérationnelle.

Le projet s'inscrit dans les orientations de ce SCoT traduites dans le DOO: « Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports collectifs et tisser des liens entre territoires. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible », « Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde », et « Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement ». Le projet T8 Sud ne s'oppose pas à l'accomplissement des autres orientations.

Le projet T8 Sud s'inscrit donc dans les orientations du SCoT de la Métropole du Grand Paris.

Les Plans Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Plaine Commune et de Paris

Le Plan Climat Air Énergie Territorial est un document cadre de planification et de coordination de la transition énergétique et de lutte contre le changement climatique sur le territoire.

Plaine Commune s'est doté en mars 2010 d'un Plan Climat Énergie Territorial (PCET) qui visait principalement les secteurs des mobilités et des bâtiments. En 2015, en lien avec la dynamique de la COP21, les élus ont souhaité réaffirmer l'engagement du territoire et accélérer la stratégie territoriale de lutte contre le changement climatique. Cette accélération s'est traduite par l'adoption de la Résolution d'engagements communs pour la sauvegarde du climat et l'amélioration de la qualité de vie à Plaine commune.

Dès 2007, Paris s'est dotée d'un Plan Climat volontaire et ambitieux visant à réduire à long terme les émissions de gaz à effet de serre.

Le Nouveau Plan Climat Air Énergie de Paris de 2017 comporte 500 mesures dans plusieurs domaines d'actions (bâtiment, transports, énergie, alimentation, déchets, cadre de vie, mobilisation, finance...), et vise la neutralité carbone 2050. Il constitue une mise en œuvre concrète des engagements pris par la France lors de la COP 21.

Jusqu'en 2020, la Ville a accéléré les actions définies dans le précédent Plan climat afin d'atteindre ses objectifs (réduire de 25% les émissions de GES et les consommations énergétiques de Paris, avoir 25% d'énergies renouvelables dans la consommation d'ici 2020 par rapport à 2004) et répondre à l'urgence de la transition écologique.

D'ici 2030 un plan d'actions opérationnel est en cours de mise en œuvre dans l'objectif de réduire de 50% les émissions de GES, de 35% les consommations et d'atteindre 45% d'énergies renouvelables. Enfin, l'objectif d'ici 2050 est de construire une ville neutre en carbone et 100% à énergies renouvelables.

Le projet T8 Sud en tant que projet de transport en commun s'inscrit dans les objectifs des Plans Climat Air Énergie Territorial.

Les textes applicables

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La mise en œuvre de l'opération de prolongement sud du Tramway T8 nécessite des acquisitions foncières pouvant amener à des expropriations, le cas échéant. C'est ainsi que l'enquête publique conduite est celle préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, qui est régie par les articles L123-1 et suivants du Code de l'environnement et R.112-4 et suivants du Code de l'expropriation.

Une évaluation socio-économique obligatoire

Conformément au décret n°84-617 du 17 juillet 1984 modifié, pris en application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (LOTI), applicable à la présente opération (projet d'infrastructure de transport dont le coût est égal ou supérieur à 83 084 714,39 €), elle est soumise aux obligations posées par ce décret en terme d'évaluation des grands projets d'infrastructure, notamment la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel.

Le projet T8 Sud se trouve ainsi soumis aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport au titre des articles L.1511-2 à L.1511-4 et R1511-1 à R1511-10 du code des transports. Le coût étant supérieur à 83 M€ il est également soumis à une évaluation économique et sociale qui doit être jointe au dossier de l'enquête publique.

Le financement de l'État et de ses établissements n'étant pas susceptible de dépasser 100 M€ pour cette opération, le dossier d'évaluation socioéconomique du projet n'est pas soumis à l'avis du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI).

L'évaluation socio-économique figure en pièce H du dossier d'enquête.

Un projet soumis à étude d'impact

Selon l'article L.123-2 du code de l'environnement, *« font l'objet d'une enquête publique préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur exécution, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement exécutés par des personnes publiques ou privés devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L.122-1 »*.

L'article R.122-2 du code de l'environnement indique : *« I. – Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas, en application du II de l'article L. 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau. »*

Le projet T8 Sud, proposant la création de 5,7 km d'infrastructure linéaire, entre dans la catégorie de projets « 7. Transports guidés de personnes » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement et dans la sous-catégorie « Tramways, métros aériens et souterrains, funiculaires ou lignes analogues » des projets soumis à évaluation environnementale systématique.

Par ailleurs, le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) du Tramway T8 est actuellement identifié comme une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement – ICPE (déclaration).

Le projet T8 Sud, intégrant l'extension et l'adaptation du SMR existant pour les besoins du prolongement, entre dans le cadre de la catégorie de projet « 1. Installations classées pour la protection de l'environnement » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Il entre dans la sous-catégorie des projets soumis à examen au cas par cas.

Le projet T8 Sud, soumis à évaluation environnementale, fait donc l'objet d'une étude d'impact. Cette dernière s'accompagne systématiquement d'une enquête publique ayant pour objet d'assurer

l'information et la participation du public conformément à l'article L123-2 du code de l'environnement. L'étude d'impact constitue la **Pièce F** du dossier d'enquête publique.

Cette étude d'impact permet, après une description de l'état initial du site, d'apprécier les conditions d'insertion dans l'environnement, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de la réalisation du projet. Elle doit aussi justifier le choix du parti d'aménagement retenu parmi les variantes envisagées.

L'étude d'impact permet :

- D'aider le maître d'ouvrage à concevoir un projet respectueux de l'environnement ;
- D'aider l'autorité chargée de l'instruction administrative du dossier à la prise de décisions ;
- D'informer le public et de recueillir ses observations.

Un projet soumis à enquête publique

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L122-1 du Code de l'environnement, une enquête publique est requise, conformément aux articles L123-2 et R123-1 du Code de l'environnement. Elle est régie par les articles R123-2 à R123-27 du Code de l'environnement.

Conformément à l'article L. 123-6 du code de l'environnement, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2 du même code, relatif aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, il peut être procédé à une **enquête unique**, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête.

L'enquête publique menée est ainsi une enquête publique unique, portant à la fois sur l'utilité publique du projet de prolongement, emportant mis en compatibilité du PLUi de Plaine Commune.

L'article L. 123-1 du code de l'environnement indique que *« l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision »*.

Dans ce cas, le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces exigées au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet.

Une enquête « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »

Selon l'article L 153-54 du code de l'urbanisme, le projet T8 Sud faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique et nécessitant une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune :

- L'enquête publique portera *« à la fois sur l'utilité publique (...) de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence »* ;
- La réalisation de l'opération est soumise à l'examen conjoint du projet de mise en compatibilité par l'État, l'Établissement Public Territorial Plaine commune et les personnes publiques associées.

De plus, d'après l'article R.104-13 du code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité, notamment si la mise en compatibilité *« emporte les mêmes effets qu'une révision »*. De ce fait, la mise en compatibilité du PLUi

de Plaine Commune est soumise à évaluation environnementale systématique car il implique la diminution d'une zone naturelle et porte sur un périmètre de plus de 5 hectares.

Île-de-France Mobilités a donc réalisé une évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité des PLU. Cette évaluation est présentée dans la **pièce F**, du dossier d'enquête.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par l'autorité administrative compétente de l'État lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise.

Le dossier de mise en compatibilité du PLU, est présenté dans la **pièce G** du dossier d'enquête.

Cette mise en compatibilité sera éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête puis approuvée par la déclaration d'utilité publique.

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune.

La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune pour les communes concernées par le projet, conformément à l'article R.153-14 du code de l'urbanisme.

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies par le code de l'urbanisme.

L'avis de l'Autorité environnementale portant sur le projet de prolongement du T8 et la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune

Les articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement imposent désormais l'intervention de « *l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement* » dans la conduite des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Cette autorité administrative de l'État exerce une fonction de garant, axée sur la bonne prise en compte des enjeux environnementaux par les maîtres d'ouvrages et les autorités décisionnelles.

En vertu de l'article L122-1 IV du code de l'environnement : « *La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public.* »

L'article R.122-7 du code de l'environnement prévoit donc que l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet transmet pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation à l'Autorité environnementale.

Le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme comprenant les éléments de l'article R.104-18 du code de l'urbanisme est également soumis pour avis à l'autorité environnementale compétente.

Dans le cadre d'une procédure commune d'évaluation environnementale portant à la fois sur l'étude d'impact d'un projet et sur le rapport d'incidence environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, l'autorité environnementale unique est celle compétente pour le projet (article R.122-27 du code de l'environnement).

En application de l'article R.122-6 I-3 du code de l'environnement, la **mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable** est identifiée comme l'autorité environnementale compétente pour le projet T8 Sud.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, le plan ou le programme. Pour les projets, l'avis porte sur l'étude d'impact, et pour les plans et programmes (mise en compatibilité des documents d'urbanisme), l'avis porte sur le rapport des incidences environnementales.

Cet avis vise à éclairer le public, le commissaire enquêteur et l'autorité chargée d'approuver le projet, plan ou programme sur les enjeux environnementaux du projet. Par ailleurs, cet avis incite également le maître d'ouvrage à modifier ou améliorer son projet, le cas échéant.

L'Autorité environnementale se prononce dans les deux mois (ou trois mois pour certaines autorités) suivant la saisine par le préfet (article R.122-7 II du code de l'environnement). L'avis est réputé sans observation s'il n'a pas été émis dans ce délai.

L'avis est rendu public par voie électronique sur le site internet de la MRAe ainsi que sur le site internet de l'autorité chargée de le recueillir. Cet avis figure également dans le dossier d'enquête publique (**Pièce J**), il intègre le cas échéant les avis mentionnés ci-après ainsi que la réponse et les compléments apportés par le maître d'ouvrage.

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie par le préfet de la Seine-Saint-Denis et par Ile-de-France Mobilités, pour rendre un avis sur le projet de prolongement du T8 Sud et le projet de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial (EPT) de Plaine Commune, à l'occasion de la mise en compatibilité par déclaration de projet et sur leurs évaluations environnementales datées d'août et septembre 2023. Elle a rendu son avis le 17 janvier 2024.

Réponse du maître d'ouvrage à l'Avis de l'Autorité environnementale

Le pétitionnaire a établi un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, mémoire qui était joint au dossier d'enquête publique unique (pièce J).

L'avis de l'Ae et la réponse de la maîtrise d'ouvrage ont été examinés à la fin du chapitre 3 du rapport d'enquête.

Réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune

Conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme avec le projet ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, des établissements publics de coopération intercommunale compétents, des communes concernées et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative du préfet en charge de l'instruction de la demande de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Cette réunion fait l'objet d'un procès-verbal qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Conformément à l'article R.153-13, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique (Pièce J : Annexes, concertations et avis sur le projet).

Les mesures de concertation mises en œuvre

- Le projet T8 Sud étant soumis à évaluation environnementale, une concertation préalable a été organisée en application du code de l'environnement (article L 121-8 et suivants).

Par délibération du 13 février 2019, Île de France-Mobilité a approuvé les modalités de la concertation préalable du projet. Celle-ci s'est déroulée du 9 septembre au 26 octobre 2019.

Le bilan de cette concertation a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 5 février 2020. Il est joint au présent dossier d'enquête (pièce J).

- Par ailleurs, le projet T8 Sud étant soumis à évaluation environnementale, une concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été organisée, en application du code de l'urbanisme (article L 103-2).

Celle-ci a été organisée par voie électronique du 24 avril au 24 mai 2023 selon des modalités approuvées en conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 20 avril 2023.

Le bilan de cette concertation a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 28 juin 2023. Il est joint au présent dossier d'enquête (pièce J).

Historique des concertations

Les principales étapes de concertation précédant l'enquête publique sont présentées dans le tableau ci-après. Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur au moment de leur réalisation, elles ont porté sur différents sujets et se sont déroulées dans des temporalités et selon des modalités différenciées, en fonction des objectifs respectifs poursuivis.

Date	Etape et synthèse
13 février 2019	Approbation du DOCP et définition des modalités de la concertation préalable par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.
Du 9 septembre au 26 octobre 2019	Concertation préalable du projet T8 Sud Sous l'égide d'une garante nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et selon les modalités prévues par le code de l'environnement, la concertation a associé l'ensemble des personnes concernées par le projet à l'évaluation de l'opportunité du projet et à la définition de ses caractéristiques principales. Cette étape de concertation a permis de confirmer l'opportunité du projet et a contribué à définir le programme de l'opération. Le bilan est disponible sur le site internet du projet. Deux sujets restaient en suspens à l'issue de cette phase de concertation : > L'intégration d'une dixième station sur le tracé : proposition de mesures conservatoires pour sa création ultérieure jugée non satisfaisante ; > L'insertion du terminus de Rosa Parks : pas de franche adhésion du public sur l'une ou l'autre des deux variantes présentées.
5 février 2020	Approbation du bilan de la concertation préalable et définition des modalités de la concertation continue en phase Schéma de Principe par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités.
Du 5 novembre au 20 décembre 2022	Concertation continue du projet en phase Schéma de Principe Conformément aux engagements d'Île-de-France Mobilités dans le cadre du bilan de la concertation préalable, cette nouvelle phase de dialogue avait pour objectifs de présenter les évolutions du projet aux habitants et aux usagers, et de recueillir à nouveau leur avis, en particulier sur : > Les nouvelles variantes d'insertion du terminus à Rosa Parks ; > Les impacts actualisés de l'insertion du tramway ; > Les possibilités d'amélioration du projet. Cette nouvelle étape de concertation a permis de finaliser l'arbitrage sur l'insertion du Terminus et d'identifier les points d'attention à retenir pour la suite des études.
Date	Etape et synthèse
20 avril 2023	Définition des modalités de la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour le projet T8 Sud par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.
Du 24 avril au 24 mai 2023	Concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour le projet T8 Sud Selon les modalités prévues par le code de l'urbanisme, la concertation a associé l'ensemble des personnes concernées aux réflexions portant sur la future adaptation des documents d'urbanisme afin d'autoriser la réalisation du projet le cas échéant.
28 juin 2023	Approbation du bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour le projet T8 Sud par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Principales étapes de concertation précédant l'enquête publique (source : dossier d'enquête publique)

Évolution du projet dans le cadre de la concertation

➤ Le projet présenté en concertation préalable

Lors de la concertation de 2019, le projet présentait le prolongement du tronçon commun du Tramway T8 d'environ 5,5 kilomètres depuis la Porte de Paris à Saint-Denis jusqu'à la gare RER E de *Rosa Parks*, traversant 3 communes (Saint-Denis, Aubervilliers et Paris).

Il comprenait 9 nouvelles stations, 1 station optionnelle et l'extension du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de l'actuel Tramway T8 à Villetaneuse.

Deux grandes variantes étaient présentées à la concertation concernant le terminus à la gare *Rosa Parks* : l'une plaçait l'arrivée du Tramway T8 sur la rue d'Aubervilliers (variante A DOCP), l'autre sur le trottoir Sud boulevard Macdonald (variante B DOCP).

Compte-tenu de la prééminence de l'enjeu de la localisation et de la qualité des correspondances, aucune de ses variantes ne considérait le besoin d'une configuration de terminus avec arrière-gare.

La concertation préalable a confirmé l'opportunité du projet, fortement attendu et a montré l'adhésion du public aux enjeux et objectifs définis par Île-de-France Mobilités.

Il est également ressorti de la concertation :

- Un accord général sur le tracé proposé, accompagnant le développement du territoire et permettant une correspondance efficace avec les lignes de transport ferré ;
- Le souhait d'une mise en œuvre de la station « Pressensé » en même temps que les autres stations (demande de levée des mesures conservatoires) ;
- Des avis partagés concernant les variantes de tracé et de localisation du terminus de *Rosa Parks* : aucune des variantes ne se démarquant et ne répondant de manière pleinement satisfaisante à l'enjeu principal de la qualité de l'interconnexion et de l'accessibilité PMR avec le Tramway T3b et le RER E (problématique de gestion des dénivelés pour la variante A et absence de co-visibilité pour la variante B). De plus, l'impact de la variante B sur les arbres était jugé inacceptable ;
- Des attentes concernant le développement de cheminements sécurisés pour les modes actifs et la végétalisation et la préservation des arbres présents le long du tracé ;
- Une attention à porter aux impacts du projet sur la circulation automobile et sur le stationnement ;
- Des attentes concernant les prochaines étapes de réalisation et le maintien d'une concertation continue.

Tenant compte des avis exprimés dans le cadre de la concertation préalable, Île-de-France Mobilités a confirmé la poursuite du projet, en s'engageant à :

- Privilégier la réalisation d'une station supplémentaire afin d'améliorer la desserte du quartier du Franc-Moisin par le T8, dès sa mise en service et adapter le positionnement de cette station et de celles adjacentes selon les besoins ;
- Approfondir les études relatives au terminus à la gare *Rosa Parks* en privilégiant le principe de la variante A, sous une forme optimisée et en recherchant des optimisations de temps de parcours et d'accessibilité qui permettent d'améliorer les correspondances avec les autres lignes, dans un souci de qualité urbaine ;
- Poursuivre les études pour améliorer le cadre de vie en favorisant le développement des modes actifs (marche et vélo) et la végétalisation le long du parcours ;
- Mener des études détaillées relatives aux effets du projet sur les conditions de circulation routière et de stationnement.

➤ Le projet présenté en concertation continue

Sur la base des études préliminaires en phase Schéma de Principe, le projet présenté lors de la concertation continue portait sur un prolongement du tronçon commun du Tramway T8 d'environ 5,7 kilomètres depuis la Porte de Paris à Saint-Denis jusqu'à la gare RER E de *Rosa Parks*, traversant trois communes (Saint-Denis, Aubervilliers et Paris).

Il comprenait désormais 10 nouvelles stations, intégrait toujours l'extension du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de l'actuel Tramway T8 à Villetaneuse et prévoyait des itinéraires cyclables continus.

Deux nouvelles grandes variantes de terminus étaient présentées à la concertation continue : l'une plaçait l'arrivée du Tramway T8 sur la voirie du Sud boulevard Macdonald côté Sud (variante A SDP), l'autre sur la rue Gaston Tessier (variante B SDP), face à l'entrée Sud de la Gare de RER E.

Les deux nouvelles variantes constituaient dans les deux cas des optimisations substantielles des variantes envisagées en DOCP. Chacune présentait des avantages et des inconvénients qui ont été débattus avec les acteurs du territoire lors de la concertation préalable. Île-de-France Mobilités a également profité de cet approfondissement pour trouver des solutions d'insertion permettant de réduire l'impact sur le patrimoine arboré et d'assurer des itinéraires cyclables cohérents, avec notamment la mise en œuvre d'un itinéraire cyclable dissocié sur une partie du tracé.

Les avis exprimés et les questions posées qui contribuent à enrichir le projet en concertation continue, ont conduit Île-de-France Mobilités à s'engager à :

- **Retenir le principe d'insertion de la variante A de terminus à Paris – Rosa Parks** (sur le **boulevard Macdonald**), en cherchant à améliorer la lisibilité, la sécurité, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et la qualité des correspondances via le parvis de la gare, et en préservant la qualité urbaine de ce dernier ;
- **Respecter la volonté des habitants de n'envisager l'abattage d'arbres et la dégradation du patrimoine arboré que si, et seulement si, aucune alternative n'est possible** et de **planter de nouveaux arbres au plus près possible de l'impact**, notamment en végétalisant largement le tracé (arbres, plateforme végétalisée, etc.) et en diversifiant le patrimoine paysager (diversité des essences et variété des strates) ;
- **Porter une attention particulière à la sécurité des usagers et des riverains le long du tracé** : (luminosité des stations, vidéosurveillance, signalisation) dans la suite des études ;
- **Donner la priorité aux transports collectifs**, notamment les couloirs de bus, et aux mobilités actives et poursuivre le dialogue avec les entités responsables du plan de circulation afin d'aboutir à un partage satisfaisant des différents modes aux abords du tracé. La question du plan de circulation des bus sera particulièrement importante, cet enjeu ayant été abordé à de nombreuses reprises par les participants lors de la concertation continue ;
- **Dimensionner l'offre de stationnement vélo au plus près des attentes des usagers et articuler soigneusement le projet avec le réseau Vélo Île-de-France** (réseau VIF, anciennement dénommé RER-Vélo ou RER-V).

Description sommaire du projet

Les acteurs du projet

Maitrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage du projet T8 Sud est portée par Île-de- France Mobilités.

Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France. A ce titre, elle imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Ile-de-France, elle fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Ile-de-France Mobilités, dont le Conseil d'administration est composé d'élus de la Région Ile-de-France et des huit départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Ile-de-France.

Financeurs

Le projet d'extension du tramway T8 Sud est financé par plusieurs financeurs publics :

- L'État. Il est à noter que le financement de l'État pour l'opération T8 Sud n'est pas susceptible de dépasser les seuils en vigueur. L'évaluation socio-économique du projet (Pièce H du dossier d'enquête) n'est donc pas soumise à l'avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) assorti d'une contre-expertise indépendante ;
- La Région Ile-de-France : elle est le principal financeur du développement des transports en Île-de-France ;
- Le département de Seine-Saint-Denis (93) : membre du Conseil d'Île-de-France Mobilités il participe, à travers sa contribution forfaitaire, à l'amélioration et au développement du réseau de transports en commun ;
- L'Établissement public territorial (EPT) Plaine Commune : il agit dans le cadre des compétences que lui ont transférées les villes comme l'aménagement, le foncier, l'habitat, l'écologie urbaine, le développement économique, la propreté, les espaces verts, la voirie, les déplacements et la mobilité ;
- La Ville de Paris : avec ses Directions de la Voirie et des Déplacements et de l'Urbanisme elle définit et met en œuvre la politique des déplacements et de l'aménagement. Les arrondissements parisiens du 18^{ème} et du 19^{ème} sont également associés au projet.

Autres collectivités concernées

Les trois communes également directement concernées par le projet T8 Sud en complément de Paris sont :

- La Ville de Saint-Denis ;
- La Ville d'Aubervilliers ;
- Et la Ville de Villetaneuse, pour l'extension du site de maintenance et de remisage (SMR).

Ces communes font toutes les trois parties de l'EPT Plaine Commune.

NOTA : la Ville de Paris est une « Collectivité à statut particulier », créée le 1^{er} janvier 2019, qui concentre les compétences des échelons administratifs infrarégionaux, de la commune jusqu'au département. Les arrondissements parisiens du 18^{ème} et du 19^{ème} sont également associés au projet.

Présentation de l'opération

Historique

Source de l'illustration : dossier d'information enquête publique, mai 2024



La ligne de tramway T8 actuelle, mise en service le 16 décembre 2014, traverse trois communes (Saint-Denis, Épinay-sur-Seine et Villetaneuse). Son tracé, d'une longueur d'environ 8,5 kilomètres, relie Saint-Denis – Porte de Paris à Villetaneuse – Université et Épinay-Orgemont (ligne en fourche composée de deux branches et d'un tronç commun) ; il est jalonné de 17 stations et comprend :

➤ Un tronçon commun sur la commune de Saint-Denis, au départ de la ZAC Porte de Paris, en correspondance avec la ligne de métro 13. Ce tronçon dessert notamment la gare de Saint-Denis (RER D, ligne H du réseau Transilien, Tramway T1) ;

➤ Une branche sur la commune d'Épinay-sur-Seine, permettant notamment de desservir la gare d'Épinay-sur-Seine (RER C, Tramway

T11 et le quartier d'Orgemont) ;

- Une branche sur la commune de Villetaneuse, desservant en particulier le pôle universitaire et urbain de Villetaneuse (en correspondance avec le Tramway T11).

Il s'agit d'une ligne de tramway sur rail, exploitée à l'heure actuelle avec un parc de 20 rames Alstom Citadis 302 de 32 mètres de long (dont 15 circulant à l'heure de pointe), remisées et maintenues sur le site de maintenance et de remisage (SMR) localisé à Villetaneuse.

Le territoire concerné par le prolongement Sud s'inscrit dans une dynamique de renouvellement urbain. De nombreux projets sont prévus tout le long du tracé du prolongement de la ligne de Tramway T8 au Sud (NPNRU Franc-Moisin, ZAC Montjoie et Nozal Front-Populaire, restauration des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris - EMGP, ZAC Gare des Mines-Fillettes...).

Ils devraient permettre, à terme, d'offrir davantage d'emplois tout en créant de nouveaux logements. Ainsi, une croissance soutenue de la démographie, mais également de l'emploi, est attendue sur la zone d'étude.

Le périmètre d'étude comporte de nombreux pôles et équipements générateurs de déplacements dans divers domaines, actuels et à venir : enseignement supérieur (Campus Condorcet...), enseignement secondaire, secteur d'emplois (la Plaine, EMGP...), santé, commerces, sport (stade de France...).

La part des transports en commun est aujourd'hui déjà élevée pour les déplacements de la zone d'étude, étant desservie par de grandes lignes de transports collectifs et notamment par le réseau RER et le métro,

et la population est aujourd'hui plutôt tournée vers les modes de transport collectif, avec notamment un taux de motorisation relativement faible.

Néanmoins, certaines zones demeurent uniquement desservies par le réseau de bus, déjà très fréquenté à l'heure actuelle, et certains quartiers (Franc-Moisin, Bel-Air) ou équipements ne bénéficient pas d'une desserte optimale par le réseau de bus ou par des transports collectifs structurants.

Aussi, l'importance des déplacements au sein du périmètre d'étude appelle à la création d'une liaison performante, de plus grande capacité, assurant tout à la fois la desserte fine et le rabattement vers les gares existantes du réseau ferré lourds (RER et métros).

La demande de déplacements devrait par ailleurs considérablement augmenter avec les projets urbains envisagés. Pour faire face à cet enjeu, la mise en œuvre de modes de transport structurants complémentaires à ceux déjà présents sur le territoire s'avère nécessaire. Elle s'inscrit dans l'objectif, défini dans le Plan de Déplacements Urbains de la région Île-de-France (PDUIF), de réduire la part de la voiture dans les déplacements.

L'optimisation des dessertes existantes et la réponse aux futurs besoins du territoire, justifie ainsi le projet T8 Sud.

Le projet de Tramway T8 Sud consiste à prolonger le tronç commun de la ligne de Tramway T8 depuis la station-terminus actuelle Saint-Denis - Porte de Paris à Saint-Denis jusqu'à la gare RER E de Rosa-Parks à Paris. Le projet comprend également l'extension et des adaptations du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) situé à Villetaneuse (93).

La future ligne traversera du Nord vers le Sud, les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers, situées dans le département de la Seine-Saint-Denis (93), et Paris (18ème et 19ème arrondissement).

Objectifs

Les objectifs du projet sont précisés pour la présentation du projet dans les dossiers d'enquête, et rappelés dans les documents de communication largement diffusés auprès du public :

- Faciliter les déplacements en transports collectifs sur le territoire et assurer des correspondances efficaces avec les modes lourds (métro, RER) ;
- Renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation ;
- Améliorer la qualité de vie en ville et contribuer à la progression des modes actifs (marche et vélo).

Les caractéristiques du projet

Caractéristiques principales



Plan extrait du dossier d'enquête publique

Ce prolongement Sud projette de desservir 10 nouvelles stations sur le tronç commun de la ligne, sur un linéaire d'environ 5,7 km (y compris arrière-gare), depuis le terminus actuel de *Saint-Denis - Porte de Paris* jusqu'au futur terminus de *Rosa Parks*, dont environ 5,5 km d'infrastructures nouvelles et un nouvel ouvrage d'art de franchissement du Canal Saint-Denis.

La réalisation du tramway doit également permettre le réaménagement des espaces publics tout au long du tracé. Un itinéraire cyclable continu sera aménagé : il sera réalisé sur les voies empruntées par la plateforme tramway ou sur des voies parallèles (itinéraire dissocié).

Plusieurs bâtiments seront construits le long de la ligne pour permettre la bonne marche du système de transport. Le site de maintenance et de remisage (SMR) de la ligne T8 sera étendu et adapté pour permettre l'entretien, la réparation et le stockage des rames. Des postes de redressement (appelés aussi sous-stations électriques) permettront l'alimentation électrique des rames.

Des locaux techniques de signalisation permettront de contrôler les manœuvres des rames le long de la ligne et au terminus. Des locaux d'exploitation en terminus permettront enfin l'accueil des conducteurs entre deux services.

(ci-après) Plan de développement du réseau cyclable extrait du dossier d'information réalisé à l'occasion de l'enquête publique unique.



de Tramway T8 sur la commune de Villetaneuse (93). L'arrivée de nouvelles rames dans le cadre du prolongement nécessite ainsi l'extension et des adaptations du site existant.

Ouvrages à réaliser

Avec les aménagements de voirie et de réseaux à réaliser, la création du prolongement de la ligne T8 rend nécessaire la réalisation de plusieurs ouvrages, et notamment :

- Plusieurs bâtiments construits le long de la ligne pour permettre la bonne marche du système de transport.
 - Trois nouveaux postes de redressements permettront l'alimentation électrique des rames ;
 - Des locaux techniques de signalisation permettront de contrôler les manœuvres des rames le long de la ligne et au terminus ;
 - Le local d'exploitation en terminus permettra enfin l'accueil des conducteurs entre deux services, au droit du terminus de Rosa Parks, au plus proche du point de relèvement du terminus situé à quai (à une distance maximale de 50m) et de façon à permettre une vision directe sur le fonctionnement du terminus (quais + arrière-gare).

Ce prolongement devrait permettre de compléter le réseau existant en venant se mailler aux RER B et E, aux lignes de métros M12 et M15, ainsi qu'à la ligne de Tramway T3b.

L'insertion du tram T8 se fait majoritairement sur la chaussée existante. Il réduira ainsi la place de la voiture et la capacité des réseaux routiers (mise en sens unique de certains axes, piétonisation de plusieurs secteurs).

La refonte des plans de circulation découlant de l'insertion du tramway implique la réorganisation des itinéraires des 12 lignes de bus en interface avec le projet en visant trois objectifs :

- Maintenir et renforcer la desserte des quartiers les plus éloignés d'une ligne de transport à grande capacité d'accueil ;
- Repositionner les arrêts de bus pour mieux mailler le réseau de transport dans son ensemble ;
- Fluidifier la circulation des lignes de bus après l'arrivée du tram.

Le remisage et la maintenance/entretien du matériel roulant seront assurés sur le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de la ligne

Localisation envisagée des différents locaux techniques, source : dossier d'enquête publique



- Le site de maintenance et de remisage (SMR) de la ligne T8 sera étendu et adapté pour permettre l'entretien, la réparation et le stockage des rames supplémentaires prévues.

Après des études techniques de dimensionnement et des recherches foncières à proximité du SMR actuel, la solution proposée, afin d'accueillir l'ensemble des 32 rames de la ligne de Tramway T8, consiste en une extension de 8 600 m² au Sud du SMR actuel permettant de remiser dans des conditions satisfaisantes l'ensemble des rames et de réaliser une extension de l'atelier et du parking personnel d'exploitation et de maintenance rendue nécessaire par l'augmentation du parc.

Des adaptations du site existant seront également nécessaires.

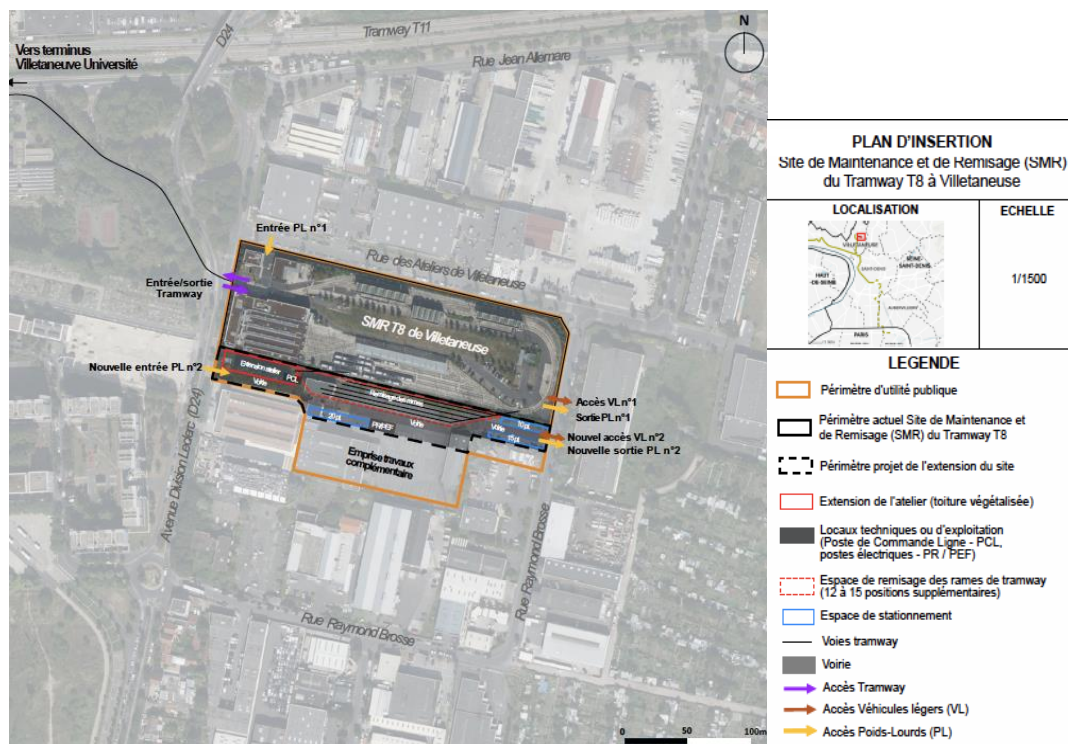
A cette fin il est prévu d'utiliser la réserve foncière interne, déjà aménagée pour accueillir en attendant les rames du T1, et de faire l'acquisition de parcelles limitrophes côté Sud pour remiser les rames restantes.

Une surface complémentaire d'environ 5 700 m² sera également nécessaire au projet pour les emprises dédiées aux travaux.

Les nouvelles installations dans cette extension sont :

- Une nouvelle zone de remisage d'environ 3 475 m² pouvant accueillir a minima de 12 à 15 rames, selon les caractéristiques précises du nouveau matériel roulant restant à commander et selon les modalités d'exploitation du site (scénario optimal ou dégradé) ;

- Une extension du bâtiment atelier pour une emprise globale de 1000 m², accueillant à la fois les voies d'atelier (dont ajout d'une voie sur fosse + passerelle), les ateliers de maintenance sur organes déposés des rames, un nouvel espace de stockage et les locaux de services pour le personnel de maintenance (dont nouvelle zone de prise de service et vestiaire agent de conduite) ;
- Un nouveau Poste de Commande Ligne (PCL T8), remplaçant le PCL existant à la mise en service de l'extension ;
- Une nouvelle sous-station énergie (PR/PEF) ;
- Une nouvelle zone de parking pour le personnel d'exploitation et de maintenance



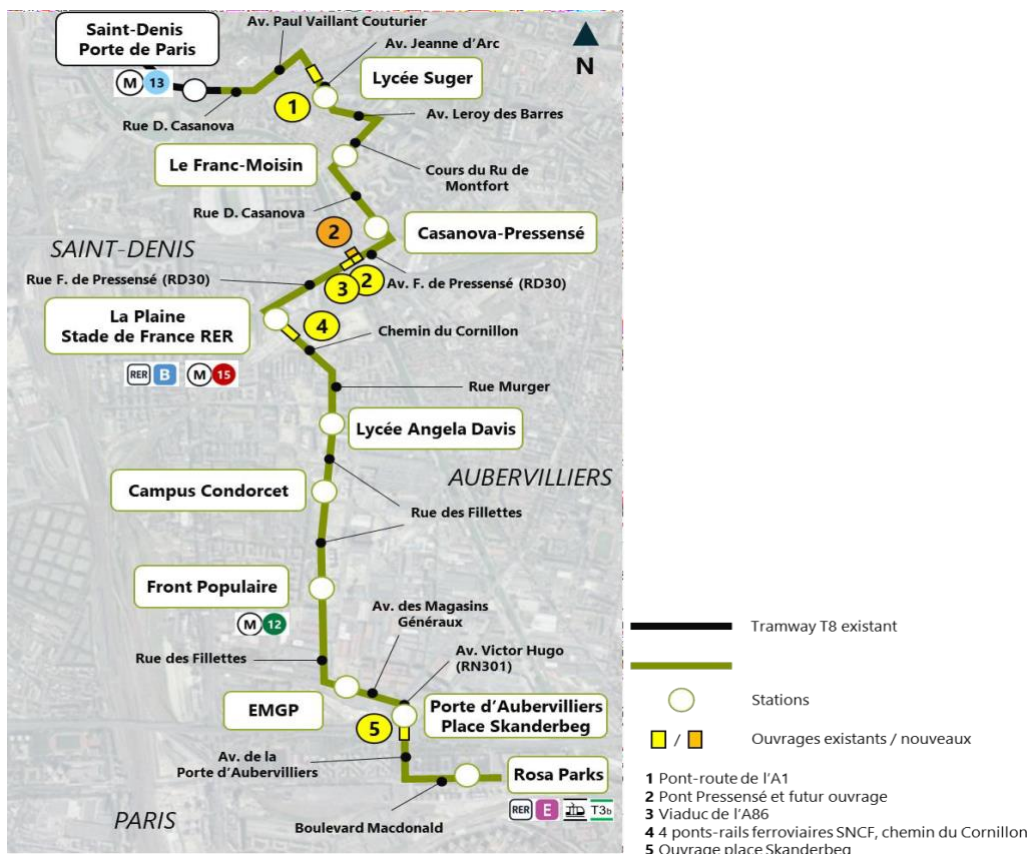
L'extension du SMR de Villetaneuse (source : dossier d'enquête publique)

➤ Dix ouvrages d'arts sont en interface directe avec le projet T8 Sud. Le T8 Sud empruntera deux de ces derniers :

- Le pont Pressensé à Aubervilliers et Saint-Denis, qui franchit le canal Saint-Denis et ses quais de part et d'autre (quai Jean-Marie Tjibaou côté Est et l'avenue du Général de Gaulle - RD24 - côté Ouest) ;
- L'ouvrage de la place Skanderbeg (Porte d'Aubervilliers) au-dessus du boulevard périphérique, à Paris.

Les autres ouvrages du tracé auront des interfaces plus réduites avec le projet, ou seront concernés par la mise en œuvre de dispositifs d'accroche de la Ligne Aérienne de Contact (LAC) au tablier. Pour ce dernier cas de figure les ouvrages suivants sont spécifiquement concernés :

- Pont-route de l'A1, avenue Jeanne d'Arc, à Saint-Denis ;
- Viaduc de l'A86 (de type pont-route), franchissant la RD30 et le canal Saint-Denis, à Saint-Denis ;
- 4 ponts-rails ferroviaires SNCF, chemin du Cornillon, à Saint-Denis.



Dans le cadre du projet, il sera également nécessaire de **créer un nouvel ouvrage** de franchissement du canal Saint-Denis en parallèle de l'ouvrage existant de Pressensé emprunté lui par le tramway à Aubervilliers et Saint-Denis. Il s'agira d'un **nouveau pont routier** franchissant le canal Saint-Denis et ses quais de part et d'autre (quai Jean-Marie Tjibaou côté Est et l'avenue du Général de Gaulle - RD24 - côté Ouest).



Perspective du projet au niveau du franchissement du Canal de Saint-Denis et de l'A86 (source : dossier d'enquête publique)

A ces ouvrages d'art s'ajoute le passage du T8 Sud sur *a minima* trois ouvrages enterrés existants ou en projet :

- Le tunnel de la ligne 16 de métro au Nord du chemin du Cornillon (projet) ;
- Le tunnel de la ligne 15 Est au Sud du chemin du Cornillon (projet) ;
- La boîte gare de la station *Front Populaire* (M12) à Aubervilliers (existant).

- Les dix nouvelles stations seront implantées en alignement droit pour garantir l'accessibilité du tramway aux personnes à mobilité réduite (PMR) sur l'ensemble du quai en préservant un espace entre le matériel roulant et le quai inférieur à 5cm.

Elles seront constituées de quais latéraux en vis-à-vis de 35m de long et de 3,50m à 4m de large, y compris bordures chasse-roue (sauf exceptions), avec des rampes d'accès de 5 à 7m de large de part et d'autre, compatible avec les pentes PMR (inférieures à 4%), selon la pente naturelle du site (longueur totale environ 45 à 47m). Les quais seront hauts de 0,30m pour garantir l'accessibilité des passagers aux tramways, et les stations présenteront une largeur entre nez de quais latéraux de 5,90m.

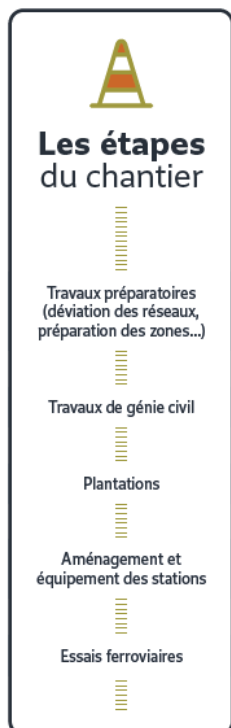
Des abris seront implantés sur les quais. Ces derniers seront équipés d'un distributeur de titres de transport, de plans d'itinéraires, d'assises et de corbeilles.

Un système de visualisation des stations depuis le poste de commande permettra leur surveillance à distance.

Des arceaux pour le stationnement des cycles sont prévus à proximité de chacune d'elle (entre 12 et 24 places).

Ses stations s'inscriront dans un modèle similaire à celui des stations existantes sur le Tramway T8, en actualisant la conception pour prendre en compte l'évolution des prescriptions d'Ile-de-France Mobilités et en s'adaptant au contexte urbain.

Le chantier



Les grandes étapes du chantier (source : dossier d'information)

Le calendrier des travaux n'est pas encore défini mais il faut compter environ quatre ans entre les premiers travaux préparatoires (en particulier déplacement des réseaux) et la mise en service.

Afin de limiter les nuisances, les travaux seront répartis dans le temps et dans l'espace sur quatre ans.

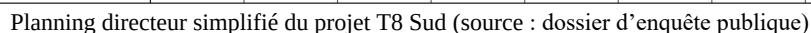
Le maître d'ouvrage reste garant de la qualité du chantier. Le respect de la Charte chantier d'Ile-de-France Mobilités et d'autres mesures applicables localement (telles que le 8e protocole de tenue de chantier de la Ville de Paris) s'imposeront à l'ensemble des intervenants.

Des mesures spécifiques seront mises en œuvre pour sauvegarder les arbres et les espaces plantés existants et pour protéger la biodiversité urbaine.

Les travaux seront organisés de manière à limiter la gêne pour tous les publics concernés et seront accompagnés de mesures de réduction des nuisances (limitation de l'envol de la poussière, gestion des déchets du chantier, respect des normes sur les nuisances sonores...). Lors de la phase de construction, des mesures spécifiques seront notamment mises en place pour réduire le bruit de chantier (y compris par une sélection minutieuse des engins et une organisation optimisée du chantier).

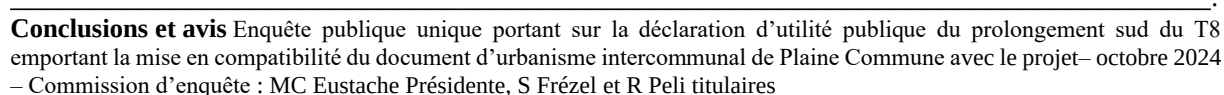
Par ailleurs, les travaux auront un impact sur la circulation et l'équipe projet s'attachera à de maintenir la capacité pour tous de se déplacer durant le chantier. La mise en place d'un plan de circulation provisoire concerté avec les gestionnaires de voirie garantira la continuité des circulations des bus et des véhicules motorisés sur l'ensemble du territoire. Des mesures spécifiques seront également mises en place pour faciliter les circulations non motorisées aux abords des zones de chantier. Une attention particulière sera portée aux activités économiques, commerciales et touristiques. Les accès aux habitations et aux commerces seront maintenus, notamment pour les livraisons, pendant toute la durée des travaux.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----



Le chantier de génie civil du nouveau franchissement du canal Saint-Denis constitue un projet en soi, réalisé par une équipe de maîtrise d'œuvre dédiée.

Les principales étapes sont résumées ci-dessous (extrait du dossier d'information réalisé pour l'enquête publique) :



Coût et financement du projet

Estimation du coût

Le coût d'investissement du projet T8 Sud est estimé à **272,0 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2023. Il s'agit d'une estimation au stade d'études préliminaires, dont la précision est estimée à plus ou moins 10%.

Ce coût d'investissement estimatif comprend :

- 224,0 M€ HT pour les dépenses en infrastructures ;
- 48,0 M€ HT pour l'achat du matériel roulant (16 rames).

La décomposition de ces montants selon les postes d'investissements définis par le CEREMA est présentée dans le tableau ci-contre en millions d'euros H.T :

Présentation synthétique des coûts (en M€ hors taxe (source dossier d'enquête publique))

Poste	Intitulé du poste	Montant (M€ CE janvier 2023)
1	Etudes	8,9
2	Maîtrise d'ouvrage (MOA)	13,1
3	Maîtrise d'œuvre (MOE)	10,0
4	Foncier et libération des emprises	7,5
5	Réseaux	-
6	Travaux Préparatoires	20,1
7	Ouvrages d'art	13,3
8	Plateforme	8,0
9	Voie spécifique des systèmes ferrés	23,6
10	Revêtement du site propre	7,5
11	Voirie et espace public	25,0
12	Equipements urbains	9,1
13	Signalisation routière	6,4
14	Stations	6,5
15	Alimentation en énergie de traction	10,6
16	Courant faibles et PCC	6,5
17	Site de maintenance et de remisage (SMR)	17,1
18	Matériel roulant (MR)	48,0
19	Opérations induites	0,3
20	Provisions pour Aléas et Incertitudes (PAI)	30,5
INVESTISSEMENT TOTAL (hors matériel roulant)		224,0
INVESTISSEMENT TOTAL		272, 0

> Pour les sondages et investigations techniques préalables, les études et le pilotage des travaux (frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage), le budget estimé est de **32,0 M€ HT** ;

> Pour les acquisitions foncières, le budget est estimé à **7,5 M€ HT** ;

> Le budget nécessaire à la réalisation des travaux (système de transport, site de maintenance et de remisage, aménagements urbains) est estimé **154,0 M€ HT** ;

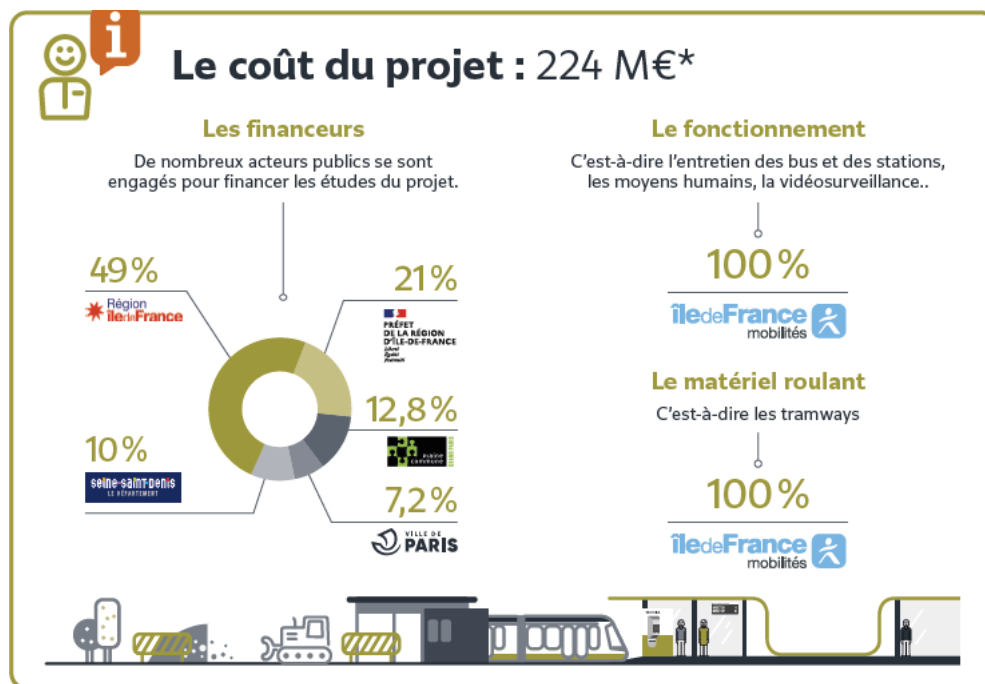
> Compte-tenu des incertitudes et des aléas appréciés au stade actuel des études, une provision de **30,5 M€ HT** est intégrée au budget global.

Les surcoûts d'exploitation et maintenance liés à la mise en service du projet sont estimés en première approche à environ 5,0 M€2022 par an.

Ils ont été estimés dans le cadre de l'évaluation socio-économique de l'opération, sur la base des coûts actuels de la ligne T8 existante, et de premières

hypothèses liées à la restructuration du réseau de bus.

Financement



* Le coût du projet (hors matériel roulant et exploitation financés à 100% par Île-de-France Mobilités) est estimé à 224 M€ (hors taxes (HT) aux conditions économiques de janvier 2023).

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet T8 Sud concerne les territoires de l'Établissement Public Territorial (EPT) de Plaine Commune et de la Ville de Paris.

Après analyse des documents d'urbanisme de la Ville de Paris, le projet est compatible avec le PLU de Paris et ne nécessite donc pas de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur ce périmètre.

Seul le territoire de Plaine Commune est concerné par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Pour permettre le prolongement du T8 au Sud, il est nécessaire de faire évoluer certaines règles du document d'urbanisme de Plaine Commune (PLUi) **sur les communes de Saint-Denis, Aubervilliers et Villetaneuse, en application de l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme**. En effet, ces trois communes appartiennent à l'Établissement Public Territorial (EPT) de Plaine Commune qui regroupe neuf villes au Nord de Paris. Le 25 février 2020, le Conseil de Territoire de Plaine Commune a approuvé son premier Plan Local d'Urbanisme intercommunal qui a par la suite ensuite été plusieurs fois mis en compatibilité avec différents projets et mis à jour. Le dossier de mise en compatibilité a été établi en mai 2023, sur la base des pièces en vigueur à cette date

Le projet est compatible avec tous les autres documents d'urbanisme en vigueur au moment de l'enquête.

Toutes les évolutions identifiées dans le dossier d'enquête ont été travaillées avec Plaine Commune. Outre les modifications des bénéficiaires d'« emplacements réservés » identifiés dans le PLUi, le projet emporte deux évolutions majeures :

- **Création d'un zonage spécifique pour les transports collectifs** : une nouvelle Zone Urbaine Générale dédiée aux transports collectifs (UGtc) sera créée dans le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'Établissement Public Territorial Plaine Commune. **Le périmètre du projet T8 Sud** se retrouvera dans ce **secteur dédié UGtc**. Les zones concernées sont : UMD, UMT, UM, UH, UA, UE, UG et les zones UP, UVP et réduction de la zone N.

NOTA : la zone N correspond à de la voirie existante avenue Paul Vaillant Couturier, et sous l'A1 avenue Jeanne d'Arc. Dans ce zonage, les travaux, installations et ouvrages techniques nécessaires à la réalisation des infrastructures liées aux réseaux, à la voirie ou aux transports sont autorisés. Aucun espace boisé classé n'est concerné.

La mise en œuvre de la zone UGtc est essentielle pour adapter les réglementations urbaines aux besoins du tram T8, assurant l'intégration du tramway dans le tissu urbain, tout en respectant l'environnement. Cette zone permet d'adapter les anciennes classifications (comme les zones résidentielles et naturelles) en une zone unifiée qui autorise la construction et l'exploitation des infrastructures de transport en préservant les caractéristiques paysagères existantes.

- **Modification de l'OrientatIon d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Front Urbain ».** Cette OAP est localisée au sud du site de maintenance du matériel roulant du tramway T8 à Villetaneuse. Elle définit les principes d'aménagement d'un important projet de renouvellement urbain porté par Plaine Commune dans un secteur actuellement dédié à des activités industrielles. L'évolution des dispositions de l'OAP permet de garantir la compatibilité et la bonne articulation entre ce projet urbain et le projet d'extension du centre de maintenance du tramway.

L'extension du SMR n'est pas représentée dans le schéma **de l'OAP**, mais inscrite sous la forme d'une **Servitude de Localisation**, qui est maintenue et complétée.

Par ailleurs, il est prévu de **changer de bénéficiaire au profit d'Ile-de-France Mobilités pour deux emplacements réservés** existants dédiés au projet T8 Sud. Seuls les ERPC047 (à Aubervilliers) et ERPC166 (à Saint-Denis) changent de bénéficiaire, au profit d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) au lieu de Plaine Commune. Cela nécessite une mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune.

- L'ERP047 (à Aubervilliers) est en réalité l'ERPC049 du document graphique (erreur matérielle du document actuel à corriger). Il s'agit d'une surface sur la RD30, axe routier propriété du département. Ce changement permettra à Ile-de-France Mobilités la maîtrise du foncier de cet ER en vue des travaux, puis cette parcelle sera cédée au département 93 pour devenir ainsi propriétaire / gestionnaire de l'ensemble de l'axe RD30.
- L'ERPC166 (à Saint-Denis) se situe à l'angle de la RD30 et le chemin de Cornillon. Le changement de bénéficiaire suit la même logique de rendre le département propriétaire / gestionnaire de tout l'axe de la RD30.

En effet, Ile-de-France Mobilités n'a pas vocation à rester propriétaire du foncier de l'espace public. Elle devient cependant propriétaire des parcelles destinées à accueillir les locaux techniques quand il s'agit des espaces acquis à des propriétaires privés.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

Désignation de la commission d'enquête

Sur la demande présentée le 4 mars 2024 par Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Montreuil a désigné le 11 mars 2024 (référence n° E24000008 / 93) une commission d'enquête composée de Marie-Claire EUSTACHE comme Présidente, Sylvaine FREZEL et Roberto PELI comme titulaires et Guy VELLA comme suppléant.

Visite des lieux

Une visite à pied du prolongement du T8 au sud a été organisée le 18 avril 2024 par la maîtrise d'ouvrage pour permettre à la commission d'enquête d'appréhender le projet dans ses particularités spatiales et environnementales.

La visite du site de maintenance et de remisage (SMR) a eu lieu le 14 mai 2024.

Arrêté Inter-Préfectoral

Arrêté inter-préfectoral n°2024_1177_20240416 du préfet de la Seine-Saint-Denis du 16 avril 2024, prescrivant l'enquête publique unique en vue de la réalisation du prolongement Sud du tramway T8 de Saint-Denis – Porte de Paris à la station RER E Rosa Parks à Paris, portant sur :

- La déclaration d'utilité publique,
- Et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Plaine Commune.

Durée de l'enquête unique

Conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 16 avril 2024, elle s'est déroulée du mardi 21 mai 2024 au mardi 25 juin 2024, durant **36 jours consécutifs**.

Permanences de la commission d'enquête

Elles se sont tenues, conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 16 avril 2024, dans les lieux et aux jours et heures suivants :

- Mairie de Saint-Denis (services municipaux Saint-Jean et le samedi salle annexe droite de l'Hôtel de ville) :
 - Lundi 3 juin 2024 de 9h à 12h
 - Samedi 15 juin 2024 de 9h à 12h
 - Mercredi 19 juin 2024 de 9h à 12h
 - Mardi 25 juin 2024 de 14h à 17h
- Mairie d'Aubervilliers (direction de l'urbanisme et Hôtel de ville 120bis rue Henri Barbusse) :
 - Mercredi 12 juin 2024 de 14h à 17h
 - Lundi 17 juin 2024 de 14h à 17h
 - Samedi 22 juin 2024 de 9h à 12h
 - Mardi 25 juin 2024 de 14h à 17h

- Mairie de Villetaneuse :
 - Samedi 8 juin 2024 de 9h à 12h
 - Mercredi 19 juin 2024 de 14h à 17h
- Mairie du 18^e arrondissement de Paris
 - Jeudi 6 juin 2024 de 16h à 19h
 - Lundi 24 juin 2024 de 14h à 17h
- Mairie du 19^e arrondissement de Paris
 - Samedi 1er juin 2024 de 9h à 12h
 - Mercredi 12 juin 2024 de 14h à 17h
 - Jeudi 20 juin 2024 de 16h à 19h
 - Mardi 25 juin 2024 de 14h à 17h
- Sièges de l'Établissement public territorial Plaine Commune à Saint-Denis
 - Jeudi 6 juin 2024 de 9h à 12h
 - Mardi 18 juin 2024 de 9h à 12h

Soit un total de 18 permanences dans le cadre de cette enquête unique.

Registres d'enquête

Un total de 7 registres d'enquête ont été mis à disposition dans les communes concernées et en préfecture de Seine-Saint-Denis à Bobigny, désignée siège de l'enquête. Ils comportaient chacun 24 feuillets, numérotés de 1 à 24, paraphés par un membre de la commission d'enquête. Ceux-ci sont restés durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

Participation du public par voie électronique

Conformément au code de l'Environnement, précisée par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août et son décret de mise en application n°2017-626 du 25 avril 2017, l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, la Préfecture de Seine-Saint-Denis, a mis en place une participation du public par voie électronique.

Cette participation du public comportait deux volets :

- Son information, avec la mise en ligne du dossier consultable et téléchargeable sur le site suivant : www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm ;
- Son expression, par le dépôt des observations et propositions sur un registre dématérialisé (www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm) ou par messagerie électronique (prolongement-tram-t8-idfm@mail.registre-numerique.fr) en complément du registre papier du mardi 21 mai 2024 à 9h00 au mardi 25 juin 2024 à 17h00 inclus.

L'ensemble des observations déposées en ligne étaient consultables au siège de l'enquête publique, à la Préfecture de Seine-Saint-Denis, conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 16 avril 2024.

Réunion publique

Une réunion publique, organisée dans le cadre de l'enquête publique sur le prolongement du tram T8 et sur la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune, s'est tenue le 29 mai 2024 au siège de l'Établissement public territorial à Saint-Denis. Elle a duré deux heures environ.

Une vingtaine d'habitants s'était déplacée pour cette rencontre animée par Frédéric Fiatte, du cabinet Res publica. Plusieurs élus du territoire étaient présents, notamment Adrien Delacroix, vice-président de Plaine Commune en charge du logement, du foncier, de l'urbanisme et de l'aménagement qui a accueilli les participants, Corentin Duprey, vice-président du Département, Christophe Percy, en charge de la politique vélo à Saint-Denis et Boris Deroose, élu de proximité à La Plaine Saint-Denis. La présidente de la commission d'enquête Marie-Claire Eustache a rappelé l'objectif de cette réunion et a invité les personnes ne souhaitant pas s'exprimer à l'oral à poser des questions par écrit, via des fiches navette.

Pour répondre aux questions du public, la maîtrise d'ouvrage a fait intervenir en présence de la commission d'enquête au grand complet :

- Yves Dantec, Chef de département Projets de Surface zone 1 (PS1),
- Claire Dassy, Adjointe au chef de département PS1
- Émile Coindet, Chargée de projet PS1
- Ana Lopez-Antolin, Chargée de projet PS1

La commission d'enquête, en accord avec la maîtrise d'ouvrage avait identifié quatre grandes thématiques pour organiser le débat avec le public. Ce dernier pouvait soumettre ses interrogations de deux manières : orale, ou écrite par le biais de fiches navettes collectées tout au long de la réunion et remises au fur et à mesure à la commission.

Ces thèmes étaient les suivants :

1. Le tracé et l'offre de service comprenant l'insertion du projet et ses emprises ; les ouvrages, le mode tramway, le développement du territoire, la fréquence... ;
2. Les effets du projet sur l'environnement ;
3. Les travaux ;
4. L'articulation avec les autres modes de transports incluant les cycles, le stationnement, la circulation, le réseau bus, etc.

A la tribune, l'équipe d'Ile-de-France Mobilités a présenté le projet en s'appuyant sur un diaporama, puis a répondu aux questions du public. Les habitants qui ont pris la parole, dont le président du comité Porte de Paris et un représentant de l'association Mieux Vivre à Bel-Air, ont précisé qu'ils suivaient depuis longtemps le dossier du tram 8 sud, lequel tramway était très attendu par la population.

Leurs interventions ont surtout porté sur des portions précises de la ligne, en particulier sur la rue des Fillettes (problèmes de stationnement et d'accès aux parkings « du côté où elle est étroite », emprise foncière sur le foyer COALLIA, piétonisation entre l'avenue Amilcar Cabral/rue de Saint-Gobain et la place du Front Populaire), sur le trajet entre le cours du Rû de Monfort et l'avenue Paul Vaillant Couturier (circulation en sens unique et zone piétonne au niveau du lycée Suger) ou encore sur l'articulation du projet avec les transformations urbaines en cours et à venir (questions auxquelles a également répondu Adrien Delacroix). Parmi les autres sujets abordés figuraient la durée des travaux et leur phasage, la gestion des chantiers, les coupes d'arbres, le positionnement du terminus à Rosa Parks, les aménagements cyclables, la réorganisation des services de bus, le prix du ticket, l'hypothèse d'autres prolongements de la ligne (qui a été exclue) ou encore le financement du tram8 sud.

A la fin de la réunion, les élus, Adrien Delacroix et Corentin Duprey, sont intervenus pour souligner l'engagement des collectivités territoriales.

Cette réunion publique a été enregistrée et un relevé intégral a été réalisé et est fourni en annexe du rapport d'enquête.

Selon la commission d'enquête, cette réunion publique a permis une bonne information du public, présentant les éléments du dossier effectivement mis à enquête et qui avaient, pour certains, notablement évolués depuis le démarrage des études et la concertation. Sa tenue a permis l'expression directe des habitants, un réel échange avec la maîtrise d'ouvrage et a offert la possibilité d'apporter des renseignements personnalisés aux participants. Ce fut également l'occasion pour la maîtrise d'ouvrage d'exposer son projet, son évolution depuis la concertation préalable et continue et de préciser ses objectifs.

La commission d'enquête estime ainsi, à l'aune de ces différents aspects, que cette réunion publique a pleinement rempli son rôle.

BILAN DES OBSERVATIONS

Procès-Verbal de fin d'enquête

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la clôture de l'enquête et remis en mains propres au maître d'ouvrage le 4 juillet 2024. Il se compose du procès-verbal proprement dit, présentant les observations par thématiques et également du tableau de dépouillement exhaustif des 64 observations papier et par voie dématérialisée, courriers et courriels déposés pendant l'enquête publique.

Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage

Compte-tenu des observations déposées pendant l'enquête, des congés estivaux, des échanges encore à réaliser et surtout de la nécessité pour chacune des parties prenantes de prendre le temps nécessaire à la rédaction des réponses, un délai supplémentaire a été pris. Les maîtres d'ouvrage ont ainsi rédigé puis communiqué le 17 septembre 2024 un mémoire en réponse aux observations relevées dans le procès-verbal de fin d'enquête, avec un envoi définitif le 20 septembre 2024.

Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique

Les délais de remise, à la fois du mémoire en réponse, et donc du rapport lui-même se sont donc allongés. La présidente de la commission d'enquête a ainsi adressé une demande de délai supplémentaire, conformément au 5^e alinéa de l'article R.123-19 du code de l'environnement, à la préfecture de Seine-Saint-Denis, autorité organisatrice de l'enquête, avec copie à Madame la Présidente du Tribunal administratif de Montreuil. Monsieur le Préfet de Seine-Saint-Denis a répondu favorablement à cette requête le 9 juillet 2024.

Bilan global

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions d'organisation et le public a pu consulter le dossier et déposer des observations dans les registres mis à sa disposition en ligne et dans les différents lieux d'enquête prévus.

L'affluence a été très faible lors des permanences dans les communes (6 personnes se sont déplacées). La déposition d'observations dans les registres papier s'est essentiellement concentrée lors de ces rencontres avec la commission d'enquête.

Le dépôt d'observation par voie dématérialisée a été relativement plus important, en particulier vers la fin de l'enquête.

Ainsi, un total de 64 observations, documents et courriers ont été déposés dans les registres papier et portés par voie dématérialisée.

13 observations ont été déposées dans les 7 registres d'enquête (4 sur Saint-Denis, 1 à Villetaneuse, 1 en mairie du 18^e arrondissement de Paris, 2 en mairie du 19^e arrondissement de Paris, 5 au siège de Plaine Commune, aucun en mairie d'Aubervilliers ou en Préfecture de Seine-Saint-Denis).

Deux courriers ont été adressés à la présidente de la commission en préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête réceptionnés après la clôture de l'enquête. Ils avaient toutefois également été déposés sur le registre électronique dans les temps.

46 observations ont été déposées sur le registre électronique en ligne.

5 observations ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

Parfois, certains riverains se sont exprimés à différents temps de l'enquête.

Parmi les observations, six proviennent d'associations et une du Conseil départemental.

Les contributeurs se déclarent majoritairement en faveur du projet qui est très attendu.

Trois observations se déclarent opposées au projet et 21 émettent un avis réservé en présentant des propositions alternatives sur le tracé, le terminus et les voies cyclables.

Même si un découpage « pour » ou « contre » le projet n'a pas de réel sens, mais juste une valeur informative, il convient de noter que ce prolongement du tramway sur Paris emporte l'adhésion des contributeurs.

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE PREALABLE A LA DUP

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, des observations du public, des avis des personnes publiques associées et de l'Autorité environnementale et des commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage et des compléments apportés par ses partenaires dans le cadre de son mémoire en réponse, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Sur la forme et procédure de l'enquête

- Les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées, à la préfecture de la Seine-Saint-Denis et sur le tracé du projet ;
- Cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- L'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- L'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- Le dossier relatif à la déclaration d'utilité publique mis à l'enquête, complet, quoique dense et d'un abord difficile pour le public, comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte ; il était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu étaient conformes aux textes en vigueur ;
- Ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet dédié suivant : <https://www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm>
- À la demande de la commission d'enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, tirés à part, plans ...) destinés à faciliter la consultation ;
- Les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- Le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés sur les 7 sites prévus pour le recevoir ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la commission d'enquête en préfecture de Seine-Saint-Denis ;
- Un registre dématérialisé et une adresse courriel étaient également disponibles pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : <https://www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm> et prolongement-tram-t8-idfm@mail.registre-numerique.fr;
- Une réunion d'information et d'échanges, qui s'est tenue dans les locaux de l'Établissement public territorial Plaine Commune à Saint-Denis le 29/05/2024 a permis au public de prendre connaissance des spécificités liées à ce dossier et de s'exprimer ;
- Les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- Les membres de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- **64** observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 7 lieux prévus à cet effet et sur le registre et adresse électroniques dédiés.

Sur le fond de l'enquête

La commission d'enquête considère les différents éléments suivants :

Le projet présente une bonne cohérence d'ensemble et ses objectifs ...

- Faciliter les déplacements en transports collectifs sur le territoire et assurer des correspondances efficaces avec les modes lourds (métro, RER) ;
- Renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation ;
- Améliorer la qualité de vie en ville et contribuer à la progression des modes actifs (marche et vélo).

s'inscrivent dans le respect des orientations des différents documents de planification nationale et régionale, en particulier :

- Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) : La réalisation du Tramway T8 Saint-Denis – Épinay / Villetaneuse (T8 Nord) et son prolongement à la gare RER E Rosa-Parks sont inscrits à horizon du « Plan de Mobilisation pour les transports » au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).
Le Tramway T8 et son prolongement sont également mentionnés dans le SDRIF en tant que levier de développement pour les « territoires d'intérêt métropolitain » de Paris et de La Plaine Saint-Denis.
Il est notamment indiqué que « la création de la gare du RER E Rosa-Parks et l'interconnexion à terme du réseau de tramways T3/T8, accéléreront le réaménagement du secteur de la porte d'Aubervilliers ».
Le SDRIF fait l'objet d'une procédure de révision (élaboration du SDRIF-Environnemental à l'horizon 2040) qui tient compte du projet T8 Sud.
- Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) : les actions préconisées dans le PDUIF favorisent les modes actifs, une augmentation de l'attractivité des transports en commun et une optimisation du partage de la voirie. Le projet de tramway T8 est par ailleurs inscrit dans le plan d'action du projet de PDUIF, modifié suite à enquête publique en 2013 (Action 2.3 : tramway et TZEN, une offre de transport structurante), en tant que « création du Tramway T8 entre la gare RER E Rosa Parks – Saint-Denis (Porte de Paris) – Epinay-sur-Seine – Villetaneuse ».
- Le Plan Local de Déplacements (PLD) de Plaine Commune : Adopté en 2008, mis en révision en 2014, et approuvé en dernière version en octobre 2016, le PLD de Plaine Commune a notamment pour objectifs :
 - Une réduction de 2% des déplacements motorisés en 10 ans ;
 - Une augmentation de l'usage des transports collectifs et des déplacements à vélo par le changement des pratiques et le développement du réseau de tramway et d'itinéraires cyclables.
 Il est identifié dans l'axe 2 « rendre les transports collectifs plus attractifs » : « Le projet de Tramway T8 a été conçu dès sa naissance comme un trait d'union entre le nord et le sud de Plaine Commune, jusqu'à Paris. Depuis 2014, le T8 relie Épinay-sur-Seine, Villetaneuse et Saint-Denis Porte de Paris. Son prolongement à la gare RER E Rosa Parks est indispensable au développement de la Plaine Saint-Denis, au désenclavement de quartiers tels que Franc-Moisin/ Bel-Air, à la desserte de nombreux équipements et au maillage entre les pôles de transport. »

À ce titre, le T8 Sud s'inscrit dans les objectifs du Plan local de Déplacements de Plaine Commune.

- Le Nouveau Grand Paris des transports (Plan de Mobilisation + Grand Paris Express) : le projet de tramway T8 doit être compatible avec le réseau global du Nouveau Grand Paris, projet de modernisation et de développement des transports d'Île-de-France. Ce dernier vise à améliorer les déplacements de tous les Franciliens et à renforcer l'attractivité des zones en fort développement, en articulant de manière cohérente les besoins de modernisation et d'extension du réseau existant, ainsi que la création de nouvelles lignes de métro automatique. Le projet de Tram'Y (renommé depuis Tramway T8), figurait dans le Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France, initié en 2009 par la Région et les départements d'Île-de-France. Il était mentionné parmi les opérations de ce plan, à poursuivre dans le cadre du programme des lignes de tramway arrêté dans le protocole État-Région. Depuis le 6 mars 2013, le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France pour les transports et le métro du Grand Paris Express sont rassemblés en un seul projet le « Nouveau Grand Paris ». Le Tramway T8 figure dans le réseau global du Nouveau Grand Paris, cette fois dans son intégralité, d'Épinay / Villetaneuse jusqu'à Rosa Parks.
- Le Contrat de Plan État - Région (CPER) : Le Tramway T8 (alors appelé Tram'Y) commence à être mentionné dans le CPER de l'Île-de-France 2000 – 2006 (4^{ème} génération de contrats), sur le parcours Saint-Denis – Épinay / Villetaneuse. Il est repris dans le CPER suivant (2007 – 2013), pour un engagement rapide des travaux (avec les grandes lignes du financement). Le CPER 2015 – 2020 se félicite de la mise en service du T8 entre Saint-Denis et Épinay / Villetaneuse en 2014, et évoque pour la première fois le lancement des études pour le prolongement à Rosa Parks, tout en donnant un horizon de démarrage des travaux post-2020. À noter enfin que le dernier CPER 2021 – 2027 n'inclut pour l'instant aucun volet « Transport », faute d'accord entre la Région et l'État. Le Contrat précédent a donc été prolongé par avenant pour cette large thématique.
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune et de la Métropole du Grand Paris : La zone d'étude fait partie du périmètre du SCoT de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007, modifié le 15 décembre 2009 et mis en compatibilité le 17 décembre 2013. Les communes de Aubervilliers et Saint-Denis appartiennent à ce SCoT. Le projet s'inscrit dans les orientations du SCoT traduit dans le DOG (Document d'orientation générale):
 - « Structurer le territoire, ses centralités et le réseau d'équipements et de services autour des pôles d'échange de Transports en Commun », « Intégrer les grandes infrastructures dans le fonctionnement urbain » et « Améliorer la qualité de l'air ».
 Le projet T8 Sud s'inscrit donc dans les orientations du SCOT de Plaine Commune.

La zone d'étude fait également partie du périmètre du SCoT de la Métropole du Grand Paris, approuvé le 13 juillet 2023. Les communes de Paris, Aubervilliers et Saint-Denis sont situées dans le périmètre de ce SCoT.

Le projet s'inscrit dans les orientations de ce SCoT traduites dans le DOO (Document d'orientation et d'objectifs) : « Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports collectifs et tisser des liens entre territoires. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible », « Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde », et « Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement ». Le projet T8 Sud ne s'oppose pas à l'accomplissement des autres orientations.

Le projet T8 Sud s'inscrit donc dans les orientations du SCoT de la Métropole du Grand Paris.
- Les Plans Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Plaine Commune et de Paris : Le Plan Climat Air Énergie Territorial est un document cadre de planification et de coordination de la transition énergétique et de lutte contre le changement climatique sur le territoire.

Plaine Commune s'est doté en mars 2010 d'un Plan Climat Énergie Territorial (PCET) qui visait principalement les secteurs des mobilités et des bâtiments. En 2015, en lien avec la dynamique de la COP21, les élus ont souhaité réaffirmer l'engagement du territoire et accélérer la stratégie territoriale de lutte contre le changement climatique. Cette accélération s'est traduite par l'adoption de la Résolution d'engagements communs pour la sauvegarde du climat et l'amélioration de la qualité de vie à Plaine commune.

Dès 2007, Paris s'est dotée d'un Plan Climat volontaire et ambitieux visant à réduire à long terme les émissions de gaz à effet de serre.

Le Nouveau Plan Climat Air Énergie de Paris de 2017 comporte 500 mesures dans plusieurs domaines d'actions (bâtiment, transports, énergie, alimentation, déchets, cadre de vie, mobilisation, finance...), et vise la neutralité carbone 2050. Il constitue une mise en œuvre concrète des engagements pris par la France lors de la COP 21.

Jusqu'en 2020, la Ville a accéléré les actions définies dans le précédent Plan climat afin d'atteindre ses objectifs (réduire de 25% les émissions de GES et les consommations énergétiques de Paris, avoir 25% d'énergies renouvelables dans la consommation d'ici 2020 par rapport à 2004) et répondre à l'urgence de la transition écologique.

D'ici 2030 un plan d'actions opérationnel est en cours de mise en œuvre dans l'objectif de réduire de 50% les émissions de GES, de 35% les consommations et d'atteindre 45% d'énergies renouvelables. Enfin, l'objectif d'ici 2050 est de construire une ville neutre en carbone et 100% à énergies renouvelables.

Le projet T8 Sud en tant que projet de transport en commun s'inscrit dans les objectifs des Plans Climat Air Énergie Territorial.

Intérêt général du projet

Le projet de prolongement sud du tramway T8 s'inscrit dans une démarche régionale, de renforcement du maillage du réseau de transports en commun en proche couronne parisienne, pour offrir un service rapide, fiable et garantissant des correspondances optimisées avec plusieurs axes lourds du réseau francilien (RER B, RER E, M12, projet M15 du Grand Paris Express).

La ligne de tramway T8 actuelle, mise en service le 16 décembre 2014, traverse trois communes (Saint-Denis, Épinay-sur-Seine et Villetaneuse). Son tracé, d'une longueur d'environ 8,5 kilomètres, relie *Saint-Denis – Porte de Paris* à *Villetaneuse – Université* et *Épinay-Orgefont* (ligne en fourche composée de deux branches et d'un tronc commun).

Située au Sud du département de la Seine-Saint-Denis et au Nord de la ville de Paris, les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers, les 18^{ème} et 19^{ème} arrondissement parisiens concernés par le prolongement sud du T8, constituent un territoire dynamique en pleine mutation. Ce projet, reliant Saint-Denis Porte de Paris à la gare RER Rosa Parks dans le 19^e arrondissement parisien, vise à accompagner la transformation de ce territoire et à renforcer les liens entre le Nord parisien et le département de la Seine-Saint-Denis.

L'exploitation de la ligne prolongée nécessite par ailleurs une augmentation du matériel roulant, appelant l'extension et l'adaptation du site de maintenance et de remisage (SMR) situé à Villetaneuse.

Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

- Faciliter les déplacements en transports collectifs sur le territoire et assurer des correspondances efficaces avec les modes lourds (métro, RER), en renforçant le maillage et l'offre de transports en commun au Nord de l'agglomération parisienne, en créant des correspondances efficaces avec les autres lignes structurantes du réseau de transport actuelles et futures, et en prévoyant des correspondances entre le tramway et les nombreuses lignes de bus ;
- Renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation qui est dense en population, activités et emplois, en atténuant les coupures urbaines et en rendant plus

accessibles les nombreux pôles d'attractivité du territoire, comme le pôle d'activité de La Plaine ou encore le Campus Condorcet.

Le prolongement du T8 devrait également renforcer la continuité des aménagements entre villes voisines et atténuer les ruptures existantes entre quartiers en insérant des stations au plus près des zones d'habitation, tant existantes qu'en projet. Le prolongement du T8 devrait également desservir les principaux équipements de sport (Grand Stade de France), d'enseignement (lycées et Campus Condorcet), de santé (Hôpital Casanova, Clinique du grand stade) et de citoyenneté ;

- Améliorer la qualité de vie en ville et contribuer à la progression des modes actifs (marche et vélo). Le projet promeut le développement de toutes les mobilités respectueuses de l'environnement, favorise l'apaisement de la voirie et vise à améliorer le cadre de vie le long du tracé.

Il prévoit ainsi de créer un itinéraire cyclable continu de plus de 6 km. Cet aménagement rejoint les objectifs fixés par le SDRIF pour la mobilité à vélo puisqu'il va de pair avec trois futures axes/lignes du réseau Vélo Île-de-France (V1 - de Châtelet au Mesnil-Aubry, V20 - Grande Ceinture, et V10 - Petite Ceinture), et avec de nombreux projets de renforcement de la trame cyclable portés par les collectivités.

Par ailleurs, le projet doit améliorer les aménagements dédiés aux piétons au droit du tracé, en créant des zones piétonnes, en élargissant les trottoirs partout où cela est possible (réduits très ponctuellement au minimum réglementaire en cas de forte contrainte).

Il vise également à développer la trame paysagère, en veillant à préserver et à renforcer la trame végétale, dont la strate arborée, pour améliorer le confort des piétons.

Ainsi, à l'échelle locale, l'objectif du projet est d'améliorer l'accessibilité aux centralités urbaines et principaux équipements, tout en améliorant les connexions avec les grands pôles franciliens.

Il participe également au développement urbain et économique des communes, en accompagnant les projets d'aménagement du territoire (NPNRU Franc-Moisin, ZAC Montjoie et ZAC Nozal Front-Populaire, évolution des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris - EMGP, ZAC Gare des Mines-Fillettes, etc.) et en contribuant à la requalification des espaces publics.

L'importance des déplacements au sein d'un périmètre d'étude fortement marqué par les grandes infrastructures existantes et à venir, appelle à la création d'une liaison performante, de plus grande capacité, assurant tout à la fois la desserte fine et le rabattement vers les gares existantes du réseau ferré lourd (RER et métros).

Les 5,5 kms supplémentaires du projet T8 sud devrait ainsi permettre l'optimisation des dessertes existantes et répondre aux futurs besoins du territoire.

La fréquentation du prolongement sud du T8 apparaît acquise, aux vues des études menées sur le sujet et de l'attente forte manifestée par les collectivités et la population. La maîtrise d'ouvrage est dès lors invitée à poursuivre l'analyse de ses propositions lors de l'enquête et à anticiper, à titre conservatoire, toute mesure permettant de faire face à une augmentation forte de la fréquentation.

Le projet ne nécessite pas de modifications majeures des documents d'urbanisme des communes traversées, la mise en compatibilité du PLUi de Plaine commune portant sur des ajustements mineurs.

Son intérêt général apparaît ainsi évident à la commission d'enquête, et ceci malgré des inconvénients certains soulevés au cours de l'enquête publique, dont les plus notables sont les nuisances d'un chantier devant durer plusieurs années et des impacts importants au niveau du franchissement du canal Saint-Denis dans la solution présentée dans le dossier d'enquête.

Pertinence du projet et proportionnalité aux enjeux : le périmètre de la DUP envisagé est-il nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?

L'insertion de la plateforme du Tramway T8 Sud et des stations doit être mise en œuvre principalement sur le domaine public et privé non bâti pour limiter, d'une part la destruction de constructions et d'autre part, les acquisitions de parcelles (une soixantaine de parcelles privées ou appartenant à des établissements parapublics ou SEM d'aménagement sont impactées sur le tracé du projet, dont une partie du fait de régularisations foncières sur le domaine « public de fait » en attente, suite à l'aménagement d'espaces publics).

Le périmètre envisagé pour la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) apparaît globalement pertinent et les impacts sur les propriétés mesurés. Un travail partenarial entre Ile-de-France Mobilités, Plaine Commune et la Ville de Paris a permis de réfléchir à des solutions limitant ces impacts, tout en apportant des aménagements paysagers et urbains de qualité pour améliorer le cadre de vie des secteurs traversés.

Les études de conception permettront de définir précisément les impacts fonciers qui alimenteront le dossier d'enquête parcellaire. A noter que le maître d'ouvrage ne prévoit pas d'expropriation pour les installations de chantiers, car il entend privilégier des occupations temporaires amiables.

La commission d'enquête demande, en particulier, que la maîtrise d'ouvrage examine les cas suivants pour réduire certains impacts sur la propriété privée, l'accessibilité et le fonctionnement des parcelles suivantes dans les études ultérieures :

- Pour le foyer Coallia rue des Fillettes, la commission d'enquête juge favorablement l'engagement de la maîtrise d'ouvrage à garantir l'intégrité des logements, la reconstitution des accès et clôtures et la restitution d'un local adapté pour y recréer la cantine impactée par le projet. Et, si sa relocalisation définitive tardait, à trouver une solution temporaire pour garantir son fonctionnement sans interruption ;
- Concernant le site de France Pain, rue Danielle Casanova au Franc Moisin, l'implantation de la station supplémentaire Casanova-Pressensé, issue de la concertation, nécessite l'acquisition d'un foncier d'environ 360 m². L'accès reconstitué au site proposé dans le dossier d'enquête ne paraît toutefois pas satisfaisant à la commission : ce dernier, positionné au droit de la station, suppose la mise en place d'un feu de circulation pour sécuriser, à la fois le passage du tramway, des passagers et des circulations des camions de France Pain devant traverser la plateforme. La commission d'enquête encourage donc le maître d'ouvrage à poursuivre ces réflexions, en collaboration avec le projet de NPNRU Franc Moisin et Plaine Commune pour améliorer l'accessibilité à la parcelle et sécuriser la station Casanova Pressensé ;
- Pour la parcelle du studio 128 et le bloc 3 de la CVC rue des Fillettes dans le secteur des Magasins Généraux, la commission d'enquête a pris note des échanges très amont avec la société ICADE sur les besoins de foncier nécessaire pour le passage du tramway et encourage la poursuite des discussions, afin de trouver les meilleures solutions pour préserver les fonctionnalités nécessaires aux activités actuelles du site, tout en permettant le passage du tramway dans les conditions de sécurité et de performance requises ;
- Pour le nouvel ouvrage de franchissement au niveau du pont de Pressensé : la solution présentée d'un nouvel ouvrage de franchissement au nord du pont de Pressensé impacte un immeuble appartenant à l'Office Départemental HLM de la Seine-Saint-Denis. Les échanges de la commission d'enquête sur le sujet avec IDFM ne permettent pas, en l'état des études, de statuer précisément sur les besoins fonciers, et l'éventualité d'aller au-delà des espaces extérieurs impactés, jusqu'à l'expropriation du bâti comportant 6 logements. Ces incertitudes, doublées des impacts visuels, acoustiques et vibratiles du nouvel ouvrage pour ces logements et plus globalement le voisinage, conduisent la commission d'enquête à engager IDFM à poursuivre ses études afin d'examiner lors de la phase ultérieure des études les alternatives possibles et de parvenir à une solution de franchissement permettant de limiter les impacts temporaires et définitifs, tant fonciers, sonores, visuels que financiers.

Le bilan coûts-avantages de l'opération :

- S'agissant des atteintes à la propriété privée : la commission d'enquête estime que les expropriations de portions de parcelles de propriétés privées nécessaires à sa réalisation sont limitées, et, sauf dans les cas cités ci-dessus, ne portent pas de réels préjudices à l'habitabilité ou l'exploitation des immeubles et parcelles concernés.
- S'agissant de la santé publique : les impacts du projet sur le cadre de vie et la santé humaine, en matière de pollutions sonore et atmosphérique sur un territoire très contraint par les grandes infrastructures existantes et à venir et les projets d'aménagement en cours, apparaissent maîtrisables globalement.
 - Il est certain que les actions à mener en matière de pollutions sonores et atmosphériques relèvent d'actions collectives pilotées par différents acteurs à différentes échelles temporelles et spatiales (État, région, département, EPT, villes...). Le projet conduit par IDFM s'insère ainsi dans un environnement spatial et réglementaire qu'il doit prendre en considération. La réalisation d'un transport en commun s'inscrit dans une politique globale de réduction de la motorisation. Pour autant, les impacts du prolongement du T8 doivent être évalués et les mesures d'évitement, réduction, compensation (ERC) être appliquées. Si le projet de prolongement du T8 devrait permettre une part de report modal, son insertion dans le réseau viaire va également générer des transferts de circulation vers les voies adjacentes et potentiellement des congestions... et donc de la pollution. Les modélisations conduites par IDFM et les échanges avec les acteurs concernés (État, conseil départemental, collectivités) ont permis de limiter les effets sur la circulation, sans pouvoir toutefois les supprimer. Selon les conclusions des volets air-santé du dossier, l'impact du projet sur la qualité de l'air dans la zone d'étude n'est pas très significatif. Le long du tracé, des baisses de concentration en pollution issue du trafic routier peuvent être constatées, améliorant *de facto* la qualité de l'air et l'exposition des populations riveraines à la pollution. Sur d'autres axes, la pollution tend à augmenter légèrement. Le projet de tramway induit également un report modal global tendant à réduire la pollution atmosphérique.
 - Les impacts acoustiques du projet devraient faire l'objet d'une attention particulière, en agissant en priorité à la source, à la fois au niveau du tracé, de la plateforme et du matériel roulant, avant toute intervention sur les façades pour satisfaire à la réglementation.
 - Point noir bruit : un impact est relevé en particulier sur un immeuble d'habitation situé avenue Francis de Pressensé au niveau du canal Saint-Denis. Celui-ci se retrouve au droit (à environ 6 mètres¹) d'un nouvel ouvrage routier passant au nord du pont existant de Pressensé qui serait lui utilisé pour le passage du T8. La façade sud de ce bâtiment a été identifiée² comme exposée à un impact acoustique important du fait du rapprochement de la voirie, les analyses montrant une différence de plus de 2 dB et un dépassement du seuil³ entre la situation de référence et la situation de projet. La mise en œuvre d'un programme d'isolement de façade pour se mettre en conformité est ainsi prévu, les six logements de l'immeuble concerné ayant été pris en compte dans le cadre de la réglementation de modification d'infrastructure pour protection acoustique (atteindre 33 dB dans le logement). Si l'ouvrage de franchissement du canal au nord pour la circulation routière et les convois exceptionnels, en limite des immeubles d'habitation devait être maintenu, le dépassement du seuil réglementaire admissible devrait être traité. La commission d'enquête souhaite que les études plus poussées sur la solution devant être retenue pour le franchissement du canal puissent permettre de mesurer l'ensemble des impacts dans un environnement très contraint.

¹ Selon la réponse fournie par IDFM au thème 1, sous-thème « ouvrages d'art » et présentée dans le rapport d'enquête

² Avec deux autres bâtiments, présentés dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête IDFM. Il s'agit ici du récepteur R224

³ Les seuils réglementaires admissibles pour ce secteur sont de 65 dBA de jours et 60 dBA de nuit

- Studio d'enregistrement secteur des Magasins Généraux : la commission d'enquête prend note de l'engagement d'IDFM à se rapprocher de la société ICADE pour intégrer les contraintes et limiter les impacts, que ce soit en phase chantier ou d'exploitation ;
 - Concernant les nuisances vibratoires, la commission d'enquête note la décision d'IDFM de privilégier des choix techniques permettant de les réduire (dalles anti-vibratiles, ...), et un suivi monitoré pendant les travaux des zones pré-identifiées comme sensibles.
 - Concernant les nuisances électromagnétiques, ces dernières sont largement inférieures à la réglementation en vigueur. La commission d'enquête prend note de la proposition du maître d'ouvrage de protection par écrans métalliques mis à la terre le cas échéant. Elle préconise une veille réglementaire spécifique afin d'anticiper toute évolution de la réglementation en la matière.
 - La maîtrise d'ouvrage est ainsi invitée à poursuivre l'analyse des propositions faites en phases chantier et d'exploitation dans le cadre de l'enquête publique, afin de limiter les impacts sonores, vibratoires et électromagnétiques et à en assurer le suivi et, le cas échéant, la communication auprès des riverains concernés.
 - Les impacts temporaires liés au futur chantier allant s'étaler sur plusieurs années :
 - Le franchissement du canal Saint-Denis constitue un chantier particulier pour le prolongement sud du T8, allant se dérouler sur 30 à 36 mois. Le nouvel ouvrage représente un enjeu important car il va nécessiter des travaux d'envergure avec de fortes contraintes liées aux infrastructures environnantes (continuité de la circulation de la RD30 et de la RD24, exigences des canaux de Paris, viaduc de l'A86...), mais également de fortes nuisances (bruit, vibrations, pollution de l'air...) pour le secteur concerné.

A la lumière des options présentées à ce stade par IDFM et des effets importants constatés sur son environnement d'un nouvel ouvrage au nord du pont de Pressensé, la commission d'enquête engage la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ses études, afin d'examiner lors de la phase ultérieure les alternatives possibles et de parvenir à une solution de franchissement permettant de limiter les impacts temporaires.

 - Les impacts sur la santé et le cadre de vie durant les travaux : la charte chantier qui s'imposera à toutes les entreprises présentera les protocoles à mettre en oeuvre pour limiter les nuisances inévitablement générées par les travaux de construction (bruit, vibration, pollution de l'air, horaires de chantier, accessibilité, circulation, notamment). Un dispositif de communication riverains et de proximité (panneaux, agents de proximité, lettres d'information, flyers, site internet dédié, signalisation spécifique...) est prévu. Compte tenu de la durée des travaux, cette communication devra, selon la commission d'enquête, intégrer des informations sur les autres chantiers prévus au voisinage du tracé à la même période.
- Elle note que la Ville de Paris a des agents de la Direction de la Police Municipale et de la Prévention, formés et assermentés, qui seront disposés à intervenir sur le chantier en cas de nuisances anormales. Sur la zone des Magasins Généraux, elle retient que des échanges sur la gestion de chantier ont déjà été engagés avec ICADE.
- IDFM s'engage à échanger avec les acteurs concernés pour définir les emprises temporaires nécessaires aux installations de chantier dans des conditions les moins pénalisantes possibles pour le bon fonctionnement des quartiers.
 - La commission d'enquête relève l'importance d'une organisation rigoureuse du futur chantier sur l'ensemble du tracé retenu et d'une gestion globale d'approvisionnement du chantier et d'évacuation des déblais. Elle invite la maîtrise d'ouvrage à poursuivre sa réflexion au sujet de modes alternatifs à la route (approvisionnement et évacuation par le canal notamment) chaque fois que cela s'avère possible, et tout particulièrement, mais non exclusivement, pour l'ouvrage de franchissement du canal Saint-Denis. Des opportunités de mutualisation des moyens d'approvisionnement / évacuation avec les autres chantiers du secteur pourront être recherchées.

- Le chantier va s'étaler sur plusieurs années sur un territoire lui-même en pleine mutation. Les travaux liés aux grands projets (NPNRU Franc Moisin, Campus Condorcet, ZAC de la Montjoie, ZAC Nozal - Front Populaire, ZAC Gare des Mines-Fillettes, Front urbain à Villetaneuse, rénovation lourde de la résidence Charles Hermite dans le 18^e arrondissement parisien...) génèrent et vont encore générer des impacts importants pendant plusieurs années. Il appartient dès lors à la maîtrise d'ouvrage de poursuivre le travail de coordination et de coopération avec les collectivités et acteurs concernés afin de gérer au mieux les interfaces entre l'ensemble des chantiers attendus et limiter les nuisances pour les villes.
Elle invite ainsi la maîtrise d'ouvrage à établir très en amont un planning « spatio-temporel » (définissant les tranches de travaux et leurs dates prévisionnelles d'exécution), d'organisation fine des flux de circulation sur un périmètre élargi, des relais efficaces d'information et de concertation auprès des riverains.
- Les impacts sont par ailleurs positifs sur le cadre de vie en phase exploitation :
 - L'insertion de la plate-forme du tramway est optimisée (position latérale, alignement d'arbres le long de l'axe, végétalisation d'une partie du linéaire de la plateforme du tramway, etc.) ;
 - Le projet renforce la continuité urbaine du territoire traversé en atténuant les ruptures existantes entre quartiers et en insérant des stations au plus près des quartiers d'habitation, tant existants qu'en projet.

Ainsi, au regard de la santé publique et de la qualité de vie urbaine, le projet ne semble pas présenter d'inconvénients majeurs. Le tramway a un impact faible, mais plutôt positif sur la pollution, étant une alternative aux déplacements en voiture individuelle et il présente des impacts sonores, vibratoires et électromagnétiques modérés et techniquement maîtrisables. Les impacts temporaires liés à un chantier long devront faire l'objet d'une attention particulière.

➤ S'agissant du coût financier :

- Le coût prévisionnel de l'infrastructure, estimé à 272 millions d'euros HT (valeur janvier 2023), dont 48 M€ HT pour l'achat du matériel roulant (16 rames) sera financé par des fonds publics, selon une clef de répartition actuelle pour les études entre : la Région Ile-de-France (49%), l'État (21%), Plaine Commune (12,8%), le Département de Seine-Saint-Denis (10%), la Ville de Paris (7,2%).
L'acquisition du matériel roulant et les coûts d'exploitation sont portés à 100% par IDFM. Le financement des études est acquis jusqu'à la fin de l'avant-projet. Celui de la suite de l'opération fera l'objet d'un financement partenarial dans le cadre des contrats de plan État-Région (CPER) suivants.
- Le projet T8 sud se trouve soumis aux obligations réglementaires en termes de grands projets d'infrastructures de transport, qui, selon le code des transports, rend obligatoire une évaluation socio-économique⁴ (pièce H du dossier d'enquête publique). L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son utilité pour la collectivité, en comparant ses effets positifs attendus et ses coûts. La valorisation des avantages du projet pour la collectivité repose sur des méthodes conventionnelles visant à leur donner un équivalent monétaire pour pouvoir les rapporter aux coûts.
- Le coût prévisionnel intègre le confortement du Pont Pressensé et le nouvel ouvrage de franchissement du canal Saint-Denis. En cas de coûts complémentaires induits par la nécessité de démolition et reconstruction, des échanges avec les financeurs seront nécessaires pour trouver un financement complémentaire. L'arbitrage sur le devenir de ce

⁴ Conformément au décret n°84-617 du 17 juillet 1984 modifié, pris en application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (LOTI), applicable à la présente opération (projet d'infrastructure de transport dont le coût est égal ou supérieur à 83 084 714,39 €), elle est soumise aux obligations posées par ce décret en terme d'évaluation des grands projets d'infrastructure, notamment la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel.

pont devra être pris en étroite collaboration avec le Département et les financeurs dans la prochaine phase d'étude, à la lumière de considérations économiques et financières.

Selon les tests menés dans le cadre de l'évaluation socio-économique réalisée, la rentabilité socio-économique du projet ne serait que peu impactée et resterait très intéressante compte-tenu de son niveau initial particulièrement élevé.

- L'évaluation socio-économique du projet confirme la robustesse du bilan socio-économique et l'opportunité du projet pour la collectivité, que ce soit en cas de fréquentation moindre ou de coûts d'investissement plus élevés. Ainsi, le bilan montre les avantages actualisés générés par le projet⁵ sont largement supérieurs aux coûts de réalisation et d'exploitation du projet. Et les tests de sensibilité sur le taux de rentabilité et la valeur actualisée nette en fonction des coûts réalisés montrent que, même avec une augmentation des coûts du projet de plus de 20%, soit +93 M€ valeur 2022, les avantages du projet resteraient toujours largement supérieurs à ces coûts. En effet, le taux de rentabilité interne du projet est de 5,2% (pour un seuil de rentabilité de 3,2 %) et serait de 4,3% en cas de surcoût de plus de 20%.

Par ailleurs, il convient de signaler que de nombreux effets positifs du projet (amélioration de la qualité urbaine et paysagère le long du tracé, par exemple) ne sont pas directement monétisables, et donc non intégrés dans le calcul des avantages actualisés du projet.

➤ S'agissant des inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics :

- Les impacts sociaux sont indéniablement positifs :
 - Le tramway a vocation à desservir un territoire enclavé, comportant notamment de nombreux logements sociaux : il constituera une alternative aux véhicules individuels pour faciliter les déplacements de ses habitants ;
 - Le tramway accompagnera la mutation urbaine de l'ensemble du territoire concerné, actuellement mal connecté au réseau de transport lourd et qui sera ainsi mieux desservi ;
 - ⊖ Toutefois ces évolutions du tissu urbain risquent, en attirant de nouveaux habitants aux revenus supérieurs, de fragiliser le maintien sur place d'une partie de la population actuelle.
- Les impacts sur l'activité sont globalement positifs :
 - Le T8 Sud va indéniablement renforcer la desserte locale : ce projet assure la desserte de nombreux équipements et commerces locaux, ainsi que des zones d'activités et de nombreux pôles générateurs de déplacements actuels et futurs (le Campus Condorcet, les lycées et équipements scolaires, l'hôpital Casanova, la clinique du grand stade, le Stade de France, le pôle d'activité de La Plaine, notamment) ;
 - Le T8 Sud offre donc de nouvelles opportunités pour les entreprises à s'installer dans ces secteurs en pleine mutation, avec un désenclavement certain des quartiers traversés. La commission relève toutefois que ces mutations considérées comme bénéfiques créent des nouvelles opportunités d'emplois, mais vont bouleverser la vie sociale et économique de ces quartiers.

Si dans les nouveaux quartiers créés dans les ZAC, les arrivants sauront rapidement s'adapter, le désenclavement des quartiers comme le Franc Moisin - Bel Air, favorisera l'accès de ces populations aux emplois. Pour le Département, l'évolution de l'offre d'emplois avec une probable tertiarisation ne doit cependant pas se faire au détriment des habitants actuels, mais au contraire leur offrir de nouvelles opportunités d'emplois auxquelles ils pourront accéder facilement grâce au T8Sud.

S'agissant des transformations du tissu socio-économique, notamment de la structure des emplois, que le prolongement au sud du T8 viendrait accélérer, la commission

⁵ les bénéfices qui font l'objet d'une valorisation économique, tels les gains de temps et l'ensemble des gains liés au report modal.

d'enquête encourage les acteurs locaux concernées, à suivre attentivement l'évolution de l'offre/demande d'emplois afin d'en accompagner l'adaptation.

- En ce qui concerne plus particulièrement les commerces dont le chiffre d'affaires seraient impacté durant les travaux, la commission d'enquête note favorablement qu'une Commission de règlement amiable (CRA) est prévue. On peut ajouter que la présence pendant plusieurs années d'un important personnel mobilisé par les chantiers sera plutôt favorable à l'activité de certains commerces : restauration, commerces de bouche, épicerie...
- Des impacts négatifs sont toutefois à noter et concernent le stationnement le long de son tracé. Quelque 400 places de stationnement sur voirie seront ainsi supprimées. Il ne restera que 20 % des places existantes aujourd'hui, avec une priorité aux places réservées aux personnes en situation de handicap.

Selon IDFM, un travail particulier devra être poursuivi dans les études ultérieures en vue d'assurer la livraison et les accès des commerces le long du tracé avec les acteurs de la vie locale.

La commission d'enquête note également la volonté d'IDFM de se rapprocher du territoire pour mettre en place des mesures d'accompagnement afin de développer l'usage des parkings souterrains existants (aujourd'hui sous-utilisés).

Par ailleurs, il convient de noter que si le projet génère une réduction de la capacité routière et du stationnement sur voirie, c'est bien au profit des transports en commun et des mobilités actives (vélos, marche à pied). Il s'agit bien d'un choix politique fort de réduction de la place de la voiture particulière en faveur des transports collectifs et des modes doux.

- Les impacts sur l'environnement apparaissent globalement maîtrisés :
 - Un travail partenarial, salué par tous, a présidé à l'intégration urbaine, paysagère et à la préservation du patrimoine arboré et culturel des secteurs traversés.
La commission d'enquête invite la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ce travail, tout particulièrement en réduisant, autant que possible, le nombre d'arbres abattus et en restant vigilant au moment de la phase chantier pour garantir l'intégrité des sujets conservés.
 - La commission d'enquête salue également le travail collaboratif continu pour définir « une stratégie paysagère de compensation » ambitieuse, pertinente en termes d'essences et de localisation et invite la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires à la mettre en œuvre rapidement, dans la mesure du possible préalablement à tout abattage.
 - Les impacts sur la ressource en eau apparaissent globalement mesurés et les solutions préconisées d'assainissement et de gestion alternative des eaux pluviales, semblent à ce stade cohérentes. Les différents points bas du trajet, en particulier au niveau du chemin du Cornillon, constituent toutefois des points de vigilance quant à la gestion des eaux pluviales, afin de limiter les risques d'inondation par ruissellement. Tous ces éléments seront précisés ultérieurement dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale qui sera déposé une fois les études plus avancées.
- Les impacts sont indéniablement positifs sur les déplacements :
 - Le tramway permet de contribuer efficacement au maillage des transports en commun au Nord de l'agglomération parisienne en créant des correspondances efficaces avec les autres lignes structurantes du réseau de transport actuelles et futures (RER B et la future ligne 15 du métro (M15) à *La Plaine – Stade de France*, la ligne 12 du métro à *Front Populaire*, RER E et le tramway T3b à la gare de *Rosa Parks* ;
 - Le projet de prolongement du T8 prévoit de créer un itinéraire cyclable continu de plus de 6 km. Cet aménagement rejoint les objectifs fixés par le SDRIF pour la mobilité à vélo puisqu'il va de pair avec trois futures axes/lignes du réseau Vélo Île-de-France (V1 - de Châtelet au Mesnil-Aubry, V20 - Grande Ceinture, et V10 - Petite Ceinture), et avec de nombreux projets de renforcement de la trame cyclable portés par les collectivités.

La maîtrise d'ouvrage est invitée à poursuivre les échanges avec les acteurs concernés pour aboutir à des itinéraires cyclables sûrs.

La commission d'enquête souhaiterait que soit approfondie la question des cycles à grand gabarit dont le développement est encouragé, notamment pour la cyclo-logistique, afin d'éviter les risques de conflits d'usage avec les vélos et les piétons.

- Le projet améliorera les conditions de déplacement des voyageurs en offrant aux usagers un transport du quotidien confortable et facile d'utilisation. Il sera 100 % accessible grâce à des aménagements et des équipements spécifiques (bandes de guidage, annonces sonores, rampes d'accès, etc.).

La maîtrise d'ouvrage est invitée à poursuivre les échanges avec les acteurs concernés pour la sécurisation des circulations piétonnes, notamment au niveau du parvis du terminus à Rosa Parks et de la station Casanova-Pressensé.

- Le projet prévoit des aménagements dédiés aux piétons au droit du tracé en créant des zones piétonnes, en élargissant les trottoirs partout où cela est possible (réduits très ponctuellement au minimum réglementaire en cas de forte contrainte) et en veillant à préserver et à renforcer la trame végétale, dont la strate arborée, pour améliorer le confort des passants.
- Le projet prévoit des correspondances optimales entre le tramway et les nombreuses lignes de bus en interface avec le projet afin d'enrichir l'offre de transport et faciliter les déplacements sur le territoire.

Si la réorganisation du réseau de bus sera étudiée finement environ trois ans avant la mise en service du prolongement du T8, plusieurs préoccupations et propositions le concernant ont été formulées durant l'enquête et ont conduit à des réponses d>IDFM et de ses partenaires. Ce réseau de bus, particulièrement fréquenté, est amené à évoluer, non seulement en fonction du prolongement du T8, mais également avec la recomposition spatiale inhérente aux différents projets urbains en cours ou à venir sur le territoire et la mise en service en 2026 des lignes 16 et 17 du réseau Grand Paris Express.

La commission d'enquête prend note des objectifs d>IDFM de maintenir et renforcer les conditions d'exploitation des différentes lignes de bus pour permettre un maillage fin du territoire, et ses réponses favorables au principe de desserte de certains quartiers de Saint-Denis, comme Bel-Air ou le sud de son centre-ville, ou encore de prolonger le bus 35 à Aubervilliers en lien avec la future ligne 16. IDFM s'engage également à porter une attention particulière aux liaisons Paris-petite couronne assurées par les lignes de bus traversantes et au bon fonctionnement du terminus du bus 54 à Paris, en liaison avec les partenaires concernés.

La commission d'enquête relève avec intérêt la proposition, accueillie favorablement par IDFM, de prévoir un bus noctilien sur le tracé du tramway et encourage le maître d'ouvrage et ses partenaires à la mettre en œuvre dès à présent.

- Les impacts sont en revanche plutôt négatifs sur la circulation routière. L'insertion d'un tramway dans un contexte urbain tel que celui du T8 Sud génère des compromis sur l'espace attribué aux autres fonctions urbaines qui cohabitent sur la voirie. La circulation des modes actifs et la préservation du patrimoine arboré ont été privilégiées plutôt que la circulation routière.

Si le projet concerne la réalisation d'un transport en commun, les impacts inévitables en matière de circulation ont néanmoins été étudiés et modélisés afin de ne pas emboliser les axes environnants. La commission d'enquête a conscience que les reports de circulation ne pourront pas tous être évités. Par exemple un report de circulation est prévisible vers la rue Ahmed Boughera et la rue Waldeck Rochet, du fait de la piétonisation d'un tronçon de la rue des Fillettes. Certains secteurs connaîtront donc une dégradation de leur situation, alors que le projet de T8 entraînera une baisse globale du trafic au droit de son tracé. Il appartiendra aux gestionnaires de voirie d'adapter leurs plans de circulation. La commission d'enquête crédite IDFM

d'un travail approfondi pour limiter les impacts en termes de circulation routière et de stationnement.

- Elle attire l'attention sur l'accès des poids-lourds au site France Pain, à Saint-Denis. L'implantation de la station supplémentaire Casanova-Pressensé, issue de la concertation, nécessite la reconstitution d'un accès au site de France Pain. Ce dernier présente de nombreux dysfonctionnements, étant positionné au droit de la station et supposant ainsi la mise en place d'un feu de circulation pour sécuriser, à la fois le passage du tramway, l'accès des passagers et les circulations des camions de France Pain.

Le maître d'ouvrage est ainsi invité à poursuivre ses réflexions, en coordination avec le projet de NPNRU Franc Moisin et Plaine Commune, pour améliorer l'accessibilité à la parcelle de France Pain et sécuriser la station Casanova Pressensé.

Compte tenu de ce qui précède, la commission estime que les atteintes à la propriété privée, à la santé publique et au cadre de vie, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt que présente le projet de prolongement du tramway T8.

Pour la commission d'enquête, les avantages qu'il présente apparaissent ainsi l'emporter sur les inconvénients qu'il génère et penchent ainsi en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

Appréciation du projet

Sur sa réalisation et les choix à opérer

Si globalement le prolongement du Tramway T8 est attendu par l'ensemble des acteurs et de la population du territoire, son tracé sur certains secteurs et l'emplacement de son terminus ont été réinterrogés lors de l'enquête publique.

La commission d'enquête rejoint les arguments longuement développés par IDFM au vu des analyses multicritères réalisées et des tableaux synthétiques éclairants, et elle considère que le tracé et le terminus proposés sont les plus à même de répondre aux enjeux de desserte du territoire et d'insertion urbaine.

Par ailleurs, ces derniers sont issus d'une large concertation, ont bénéficié du plus large soutien et fait l'objet d'arbitrages techniques, environnementaux, économiques et politiques actés par l'ensemble des partenaires. Les arguments représentés par le maître d'ouvrage apparaissent solidement étayés.

Le projet T8 Sud s'inscrit en complémentarité avec le réseau de transport structurant en créant de nouvelles interconnexions permettant de mailler plus finement le réseau. La part des transports en commun est aujourd'hui relativement élevée pour les déplacements de la zone d'étude. Le territoire est en effet desservi par de grandes lignes de transports collectifs et notamment par le réseau RER et le métro, et la population est aujourd'hui largement tournée vers les modes de transport collectif (caractéristiques socio-économiques spécifiques du territoire, avec notamment un taux de motorisation des ménages relativement faible). Néanmoins, de vastes zones demeurent uniquement desservies par le réseau de bus, déjà très fréquenté à l'heure actuelle et certains quartiers (Franc-Moisin - Bel-Air par exemple) ou équipements ne bénéficient pas d'une desserte optimale. De plus, l'importance des déplacements entre Paris et la petite couronne (18^e et 19^e sont dans le périmètre d'étude) appellent à la création de liaisons radiales performantes et fortement capacitaires.

Le franchissement du canal Saint-Denis demeure un point sensible sur lequel la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires sont invités à se prononcer, à la lumière des options présentées à ce stade et des impacts importants générés par la solution au nord du pont de Pressensé présentée dans le dossier d'enquête. La

commission d'enquête engage ainsi la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ses études, afin d'examiner lors de la phase ultérieure les alternatives possibles et de parvenir à une solution de franchissement permettant de limiter les impacts temporaires et définitifs, tant fonciers, sonores, visuels que financiers.

L'implantation de la station supplémentaire Casanova-Pressensé, issue de la concertation préalable, nécessite la reconstitution d'un accès au site de France Pain. Ce dernier présente de nombreux dysfonctionnements, étant positionné au droit de la station et nécessitant ainsi la mise en place d'un feu de circulation pour sécuriser, à la fois le passage du tramway, l'accès des passagers et les circulations des camions de France Pain. Le maître d'ouvrage est ainsi invité à poursuivre ses réflexions, en coordination avec le projet de NPNRU Franc Moisin et Plaine Commune, pour améliorer la solution d'accessibilité à la parcelle de France Pain et sécuriser la station Casanova Pressensé. `

La fréquentation du prolongement sud du T8 apparaît acquise, aux vues des études menées sur le sujet et de l'attente forte manifestée par les collectivités et le public. IDFM a été invité à se prononcer sur les propositions d'allongement des quais des stations et du SMR pour préserver l'avenir. Celles-ci sont estimées irréalisables pour la quasi-totalité des stations existantes ou à venir et le calibrage de l'extension du SMR suffisant pour garder une marge de manœuvre avec la mise en place de services partiels en réponse à des besoins accrus sur certains tronçons. La maîtrise d'ouvrage est dès lors invitée à poursuivre l'analyse de ses propositions lors de l'enquête et à anticiper, à titre conservatoire, toute mesure permettant de faire face à une augmentation forte de la fréquentation.

Sur le financement

Le coût prévisionnel de l'infrastructure, estimé à 272 millions d'euros HT (valeur janvier 2023), dont 48 M€ HT pour l'achat du matériel roulant (16 rames), sera financé par des fonds publics.

Ce coût, eu égard aux avantages attendus de service public de transports et des avantages économiques et d'aménagement du territoire attendus sur le très long terme, n'est pas excessif par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes.

Le financement des études est acquis jusqu'à la fin de l'avant-projet. Celui de la suite de l'opération fera l'objet d'un financement partenarial dans le cadre des contrats de plan État-Région (CPER) suivants.

Dans tous les tests de sensibilité réalisés par le maître d'ouvrage, le projet est considéré socio-économiquement rentable, avec des taux de rendement internes solides, même dans les hypothèses de coût des travaux de +10 % et +20 %. En effet, le taux de rentabilité interne du projet est de 5,2% (pour un seuil de rentabilité de 3,2 %) et serait de 4,3% en cas de surcoût de plus de 20%. La rentabilité socio-économique ne serait que peu impactée par la solution finalement retenue concernant le devenir du pont de Pressensé et le nouvel ouvrage de franchissement et resterait, compte-tenu de son niveau initial particulièrement élevé, très intéressante. Il en va de même pour la mise en place de services partiels en cas de fréquentation accrue.

Par ailleurs, de nombreux effets positifs du projet (amélioration de la qualité urbaine et paysagère le long du tracé, par exemple) ne sont pas directement monétisables, et donc non intégrés dans le calcul des avantages actualisés du projet.

Sur le chantier

L'impact pour les secteurs traversés d'un chantier destiné à durer environ quatre ans est important, même s'il est globalement bien appréhendé et maîtrisé. Les riverains seront exposés aux nuisances inévitablement générées par les travaux de construction (bruit, vibration, pollution de l'air notamment). La sécurisation des accès aux parcelles et des circulations, tant pour les particuliers que pour les professionnels, est essentielle. Le maître d'ouvrage devra en particulier s'assurer de cheminements piétons, accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, et de la continuité des itinéraires cyclables.

La commission d'enquête relève l'importance d'une organisation rigoureuse du futur chantier sur l'ensemble du tracé retenu et d'une gestion globale d'approvisionnement du chantier et d'évacuation des déblais. Elle invite la maîtrise d'ouvrage à poursuivre sa réflexion au sujet de modes alternatifs à la route (approvisionnement et évacuation par le canal notamment) chaque fois que cela s'avère possible, et tout particulièrement, mais non exclusivement, pour l'ouvrage de franchissement du canal Saint-Denis. Des opportunités de mutualisation des moyens d'approvisionnement / évacuation avec les autres chantiers du secteur pourront être recherchées.

Le chantier va s'étaler sur plusieurs années sur un territoire lui-même en pleine mutation. Il appartient dès lors à la maîtrise d'ouvrage de poursuivre le travail de coordination et de coopération avec les collectivités et acteurs concernés afin de gérer au mieux les interfaces entre l'ensemble des chantiers attendus et limiter les nuisances pour les villes. Elle invite ainsi la maîtrise d'ouvrage à établir très en amont un planning « spatio-temporel » (définissant les tranches de travaux et leurs dates prévisionnelles d'exécution), d'organisation fine des flux de circulation sur un périmètre élargi, des relais efficaces d'information et de concertation auprès des riverains.

Le franchissement du canal Saint-Denis représente un enjeu majeur du projet. Il va nécessiter des travaux d'envergure avec de fortes contraintes liées aux infrastructures environnantes (continuité de la circulation de la RD30 et de la RD24, exigences des canaux de Paris, viaduc de l'A86...), mais également de fortes nuisances en matière d'approvisionnement du chantier, de bruit, de vibrations, de pollution de l'air..., pour le secteur concerné.

Des mesures seront mises en œuvre pour préserver les arbres conservés et les espaces plantés existants, ces derniers ayant fait l'objet d'un travail partenarial très poussé entre IDFM et ses partenaires pour limiter leur abattage pour réaliser le projet.

Sur les impacts permanents

La commission d'enquête considère que, globalement, le maître d'ouvrage a bien appréhendé les différents impacts permanents et apporte les précisions attendues dans leurs différents aspects pour les éviter, réduire ou compenser.

Les impacts du projet sur la santé humaine en matière de pollutions sonore, atmosphérique et électromagnétique sur un territoire très contraint par les grandes infrastructures existantes et à venir, et les projets d'aménagement en cours le faisant évoluer, apparaissent maîtrisables.

Le projet devrait en effet limiter les impacts en matière de pollution atmosphérique puisqu'il propose une alternative aux déplacements motorisés.

Les impacts acoustiques du projet devraient faire l'objet d'une attention particulière, en agissant en priorité à la source, à la fois au niveau du tracé, de la plateforme et du matériel roulant, avant toute intervention sur les façades pour satisfaire à la réglementation. Dans ce dernier cas, si l'ouvrage de franchissement du canal au nord pour la circulation routière et les convois exceptionnels, en limite des immeubles d'habitation devait être maintenu, le dépassement du seuil réglementaire admissible devrait être traité.

La maîtrise d'ouvrage est invitée à poursuivre l'analyse de ses propositions en phases chantier et d'exploitation dans le cadre de l'enquête publique, afin de limiter les impacts sonores, vibratoires et électromagnétiques et à en assurer le suivi.

Le travail partenarial engagé par IDFM pour favoriser l'intégration paysagère du projet en limitant les impacts sur le patrimoine arboré est à saluer, tout comme l'identification précoce de mesures compensatoires ambitieuses, pertinentes en termes d'essences et de localisation et mises en œuvre rapidement, idéalement préalablement à tout abattage. La commission d'enquête invite la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ce travail, tout particulièrement en réduisant, autant que possible, le nombre d'arbres abattus.

Enfin, les impacts sur la ressource en eau apparaissent globalement mesurés et les solutions préconisées d'assainissement et de gestion alternative des eaux pluviales, semblent à ce stade cohérentes. Les

différents points bas du trajet, en particulier au niveau du chemin du Cornillon constituent toutefois des points de vigilance quant à la gestion des eaux pluviales, afin de limiter les risques d'inondation par ruissellement. Tous ces éléments seront précisés ultérieurement dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale qui sera déposé une fois les études plus avancées.

Sur l'accessibilité

La commission rappelle que le projet vise à offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle en contribuant efficacement au maillage des transports en commun au Nord de l'agglomération parisienne avec des correspondances efficaces avec les autres lignes structurantes du réseau de transport actuelles et futures.

Il prévoit des correspondances optimales entre le tramway et les nombreuses lignes de bus en interface avec le projet afin d'enrichir l'offre de transport et faciliter les déplacements sur le territoire.

Par ailleurs, un des objectifs affichés d>IDFM est de contribuer à la progression des modes actifs (marche et vélo).

L'insertion d'un tramway dans un contexte urbain tel que celui du T8 Sud génère des compromis sur l'espace attribué aux autres fonctions urbaines qui cohabitent sur la voirie. La circulation des modes actifs et la préservation du patrimoine arboré ont été privilégiées plutôt que la circulation routière et le stationnement des véhicules.

Ainsi, des aménagements dédiés aux piétons sont prévus au droit du tracé en créant des zones piétonnes, en élargissant les trottoirs partout où cela est possible et en veillant à préserver et à renforcer la trame végétale, dont la strate arborée, pour améliorer le confort des passants.

Le projet de prolongement du T8 prévoit de créer un itinéraire cyclable continu de plus de 6 km, allant de pair avec trois futures axes/lignes du réseau Vélo Île-de-France (V1 - de Châtelet au Mesnil-Aubry, V20 - Grande Ceinture, et V10 - Petite Ceinture), et avec de nombreux projets de renforcement de la trame cyclable portés par les collectivités.

La commission d'enquête crédite IDFM d'un travail approfondi pour limiter les impacts en termes de circulation routière et de stationnement. Certains secteurs connaîtront une dégradation de leur situation, alors que le projet de T8 entraînera une baisse globale du trafic au droit de son tracé. Il appartiendra aux gestionnaires de voirie d'adapter leurs plans de circulation.

Elle attire l'attention sur l'accès des poids-lourds au site France Pain, à Saint-Denis. L'option retenue aujourd'hui n'apparaît pas satisfaisante à la commission d'enquête qui encourage la poursuite des réflexions pour en améliorer l'accessibilité.

Sur la sécurité de la ligne

La question de la sécurité apparaît globalement bien appréhendée.

La commission d'enquête souhaite toutefois rappeler les points suivants :

- La maîtrise d'ouvrage est invitée à poursuivre les échanges avec les acteurs concernés pour la sécurisation des circulations piétonnes, notamment au niveau du parvis du terminus à Rosa Parks et de la station Casanova-Pressensé.
- Elle est également invitée à poursuivre les échanges avec les acteurs concernés pour aboutir à des itinéraires cyclables sûrs. La commission d'enquête souhaiterait que soit approfondie la question des cycles à grand gabarit dont le développement est encouragé, notamment pour la cyclo-logistique, afin d'éviter les risques de conflits d'usage avec les vélos et les piétons.
- L'implantation de la station supplémentaire Casanova-Pressensé, issue de la concertation préalable, nécessite la reconstitution d'un accès au site de France Pain. Ce dernier présente de nombreux dysfonctionnements, étant positionné au droit de la station et nécessitant ainsi la mise

en place d'un feu de circulation pour sécuriser, à la fois le passage du tramway, l'accès des passagers et les circulations des camions de France Pain.

Le maître d'ouvrage est ainsi invité à poursuivre ses réflexions, en coordination avec le projet de NPNRU Franc-Moisin et Plaine Commune, pour améliorer la solution d'accessibilité à la parcelle de France Pain et sécuriser la station Casanova Pressensé.

Conclusions motivées de la commission d'enquête

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de ce projet, son évaluation et à ses conditions de réalisation, la commission d'enquête peut conclure.

La ligne de tramway T8 actuelle, mise en service le 16 décembre 2014, traverse les communes de Saint-Denis, Épinay-sur-Seine et Villetaneuse. Son tracé, d'une longueur d'environ 8,5 kilomètres, relie *Saint-Denis – Porte de Paris* à *Villetaneuse – Université et Épinay-Orgemont* (ligne en fourche composée de deux branches et d'un tronc commun).

Le projet de prolongement du tramway T8 vers le sud, reliant Saint-Denis Porte de Paris à la gare RER Rosa Parks dans le 19^e arrondissement parisien, vise à accompagner la transformation de ce territoire et à renforcer les liens entre le Nord parisien et le département de la Seine-Saint-Denis.

Ce tracé comprend 10 nouvelles stations, 5,5 kilomètres supplémentaire de ligne et offrira 5 nouvelles correspondances avec le RER, le métro et le tramway, un maillage efficace avec le réseau de bus et des aménagements cyclables et piétons sécurisés.

L'exploitation de la ligne prolongée nécessite par ailleurs une augmentation du matériel roulant, appelant l'extension et l'adaptation du site de maintenance et de remisage (SMR) situé à Villetaneuse.

La fréquentation du prolongement sud du T8 apparaît acquise, au vu des études menées sur le sujet et de l'attente forte manifestée par les collectivités et la population. La maîtrise d'ouvrage est dès lors invitée à poursuivre l'analyse de ses propositions lors de l'enquête et à anticiper, à titre conservatoire, toute mesure permettant de faire face à une augmentation forte de la fréquentation. Il semble bien présenter concrètement un caractère d'intérêt public.

Le projet ne nécessite pas de modifications majeures des documents d'urbanisme des communes traversées, la mise en compatibilité du PLUi de Plaine commune portant sur des ajustements mineurs.

L'insertion de la plateforme du Tramway T8 Sud et des stations doit être mise en œuvre principalement sur le domaine public et privé non bâti pour limiter, d'une part la destruction de constructions et d'autre part, les acquisitions de parcelles.

Le périmètre envisagé pour la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) apparaît globalement pertinent et les impacts sur les propriétés mesurés.

Il sera toutefois nécessaire de conduire une procédure d'expropriation, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour les emprises situées sur le domaine privé, à défaut des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles.

Le projet présente le tracé le mieux adapté aux objectifs de desserte du territoire et à la limitation des impacts. Aucune solution variante ou alternative pertinente comparative au projet n'a été retenue par la commission d'enquête.

Le projet ne présente pas un coût excessif eu égard à celui d'opérations de transport similaires ou approchantes.

Aucun intérêt social majeur ne s'oppose à sa réalisation.

Le projet ne présente pas d'inconvénients au regard de l'intérêt public de la santé.

Son incidence directe sur l'environnement est relativement limitée et acceptable et les impacts identifiés

sont maîtrisés et des mesures d'accompagnement proposées.

Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme de niveau supérieur, mais nécessite la mise en compatibilité de ceux de niveau local inférieur.

La commission d'enquête précède son avis **des huit (8) recommandations suivantes** :

Les recommandations correspondent à des préconisations que la commission d'enquête souhaite vivement que le maître d'ouvrage prenne en considération.

RECOMMANDATION 1 : Patrimoine arboré et mesures compensatoires

La commission d'enquête apprécie le travail partenarial qui a présidé à l'intégration urbaine, paysagère et à la préservation du patrimoine arboré et culturel des secteurs traversés. Elle invite la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ce travail, tout particulièrement en réduisant, autant que possible, le nombre d'arbres abattus et à rester vigilante au moment de la phase chantier pour garantir l'intégrité des sujets conservés.

La commission d'enquête salue le travail collaboratif continu pour définir « une stratégie paysagère de compensation » ambitieuse, pertinente en termes d'essences et de localisation et invite la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires à la mettre en œuvre rapidement, dans la mesure du possible préalablement à tout abattage.

RECOMMANDATION 2 : Site France Pain

L'implantation de la station supplémentaire Casanova-Pressensé, issue de la concertation préalable, nécessite la reconstitution d'un accès au site de France Pain. Ce dernier présente de nombreux dysfonctionnements, étant positionné au droit de la station et nécessitant ainsi la mise en place d'un feu de circulation pour sécuriser, à la fois le passage du tramway, l'accès des passagers et les circulations des camions de France Pain.

Le maître d'ouvrage est ainsi invité à poursuivre ses réflexions, en coordination avec le projet de NPNRU Franc Moisin et Plaine Commune, pour améliorer l'accessibilité à la parcelle de France Pain et sécuriser la station Casanova Pressensé.

RECOMMANDATION 3 : Circulations piétonnes

La maîtrise d'ouvrage est invitée à poursuivre les échanges avec les acteurs concernés pour la sécurisation des circulations piétonnes, notamment au niveau du parvis du terminus à Rosa Parks et de la station Casanova-Pressensé.

RECOMMANDATION 4 : Circulations des cycles

La maîtrise d'ouvrage est invitée à poursuivre les échanges avec les acteurs concernés pour aboutir à des itinéraires cyclables sûrs.

La commission d'enquête souhaiterait que soit approfondie la question des cycles à grand gabarit dont le développement est encouragé, notamment pour la cyclo-logistique, afin d'éviter les risques de conflits d'usage avec les vélos et les piétons.

RECOMMANDATION 5 : Impacts sonores, vibratoires et électromagnétiques

La maîtrise d'ouvrage est invitée à poursuivre l'analyse de ses propositions en phases chantier et d'exploitation dans le cadre de l'enquête publique, afin de limiter les impacts sonores, vibratoires et électromagnétiques et à en assurer le suivi.

RECOMMANDATION 6 : Modes alternatifs à la route pour l'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déblais

La commission d'enquête note l'importance d'une organisation rigoureuse de ce chantier sur l'ensemble du tracé retenu et d'une gestion globale d'approvisionnement du chantier et d'évacuation des déblais et invite la maîtrise d'ouvrage à poursuivre sa réflexion au sujet de modes alternatifs à la route (approvisionnement et évacuation par le canal notamment) chaque fois que cela s'avère possible, et tout particulièrement, mais non exclusivement, pour l'ouvrage de franchissement du canal Saint-Denis.

RECOMMANDATION 7 : Coordination entre les différents chantiers simultanés allant impacter le territoire

La commission d'enquête considère que le projet de prolongement du tram T8 constitue un projet majeur pour la desserte fine des secteurs traversés, dont le chantier va s'étaler sur plusieurs années sur un territoire lui-même en pleine mutation. Les travaux liés aux grands projets (NPNRU Franc Moisin, Campus Condorcet, ZAC de la Montjoie, ZAC Nozal - Front Populaire, ZAC Gare des Mines-Fillettes, Front urbain à Villetaneuse, rénovation lourde de la résidence Charles Hermite dans le 18^e arrondissement parisien ...), essentiels au devenir du territoire communautaire et même parisien et à la bonne intégration du T8, génèrent et vont encore générer des impacts importants pendant plusieurs années.

Il appartient dès lors à la maîtrise d'ouvrage de poursuivre le travail de coordination et de coopération avec les collectivités et acteurs concernés afin de gérer au mieux les interfaces entre l'ensemble des chantiers attendus et limiter les nuisances pour les villes.

Elle invite ainsi la maîtrise d'ouvrage à établir très en amont un planning « spatio-temporel » (définissant les tranches de travaux et leurs dates prévisionnelles d'exécution), d'organisation fine des flux de circulation sur un périmètre élargi, des relais efficaces d'information et de concertation auprès des riverains.

RECOMMANDATION 8 : Évolution de la fréquentation de la ligne

La fréquentation du prolongement sud du T8 apparaît acquise, aux vues des études menées sur le sujet et de l'attente forte manifestée par les collectivités et le public.

La maîtrise d'ouvrage est dès lors invitée à poursuivre l'analyse de ses propositions faites lors de l'enquête et à anticiper, à titre conservatoire, toute mesure permettant de faire face à une augmentation forte de la fréquentation.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE PREALABLE A LA DUP

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage qui a apporté des réponses détaillées et utiles, complétées par celles de ses partenaires, la commission d'enquête estime que le projet de prolongement sud du tramway T8 apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts et peut être considéré d'intérêt général.

Compte tenu de ses conclusions motivées et notamment de l'analyse bilancielle réalisée :

la commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE au projet de prolongement du tramway T8 vers le Sud, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Cet avis est assorti d'UNE (1) **RESERVE**, en rappelant que si celle-ci n'est pas levée, l'avis est réputé défavorable :

RESERVE : Franchissement du canal Saint-Denis

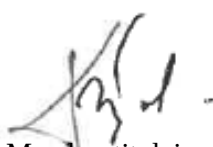
A la lumière des options présentées à ce stade et des effets importants constatés sur son environnement d'un nouvel ouvrage au nord du pont de Pressensé, la commission d'enquête engage la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ses études, afin d'examiner lors de la phase ultérieure les alternatives possibles et de parvenir à une solution de franchissement permettant de limiter les impacts temporaires et définitifs, tant fonciers, sonores, visuels que financiers.

Fait à Paris, le 7 octobre 2024

La commission d'enquête



Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Sylvaine FREZEL



Membre titulaire
Roberto PELI

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE PLAINE COMMUNE

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, services consultés et de l'Autorité environnementale et des commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage et de ses partenaires dans le cadre de son mémoire en réponse, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de l'établissement public territorial Plaine Commune :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- Les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées, à la préfecture de Seine-Saint-Denis et sur le tracé du projet ;
- Cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- L'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- L'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- Le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de l'établissement public territorial Plaine Commune comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte. Il était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- Ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de Seine-Saint-Denis, via le lien dédié suivant : <https://www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm>
- À la demande de la commission d'enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, tirés à part, plans, ...) destinés à faciliter la consultation ;
- Les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- Le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés sur les 7 sites prévus pour le recevoir ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la commission d'enquête en préfecture de Seine-Saint-Denis.
- Un registre dématérialisé et une adresse courriel étaient également disponibles pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : <https://www.registre-numerique.fr/prolongement-tram-t8-idfm> et prolongement-tram-t8-idfm@mail.registre-numerique.fr;
- Une réunion d'information et d'échanges, qui s'est tenue dans les locaux de l'Établissement Public Territorial Plaine Commune à Saint-Denis le 29/05/2024 a permis au public de prendre connaissance des spécificités liées à ce dossier et de s'exprimer ;
- Les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- Les membres de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 64 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 7 lieux prévus à cet effet et sur le registre et adresse électroniques dédiés.

Sur le fond de l'enquête

Le projet T8 Sud concerne les territoires de l'Établissement Public Territorial (EPT) de Plaine Commune et de la Ville de Paris.

Toutefois, après analyse des documents d'urbanisme de la Ville de Paris, le projet est compatible avec le PLU de Paris et ne nécessite donc pas de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur ce périmètre.

Ainsi, seul le territoire de Plaine Commune est concerné par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Pour permettre le prolongement du T8 au Sud, il est nécessaire de faire évoluer certaines règles du document d'urbanisme de Plaine Commune (PLUi) sur les communes de Saint-Denis, Aubervilliers et Villetaneuse, en application de l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme.

La commission d'enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation du prolongement du tramway T8 au Sud qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLUi de Plaine Commune ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de l'établissement public territorial Plaine Commune :**
 - Servitudes : Aucune servitude n'est impactée par le projet. Seule la servitude de localisation au niveau de l'OAP « Front Urbain » est maintenue et complétée.;
 - Règlements littéral et graphique : Création d'un zonage spécifique pour les transports collectifs : une nouvelle Zone Urbaine Générale dédiée aux transports collectifs (UGtc) sera créée dans le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'Établissement Public Territorial Plaine Commune. Le classement du périmètre du projet T8 Sud en zone UG, zone urbaine générale avec un secteur dédié UGtc. Les zones concernées sont : UMD, UMT, UM, UH, UA, UE, UG et les zones UP, UVP et réduction de la zone N.
 - OAP : Modification de l'OrientatIon d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Front Urbain ». Cette OAP est localisée au sud du site de maintenance du matériel roulant du tramway T8 à Villetaneuse. Elle définit les principes d'aménagement d'un important projet de renouvellement urbain porté par Plaine Commune dans un secteur actuellement dédié à des activités industrielles. L'évolution des dispositions de l'OAP permet de garantir la compatibilité et la bonne articulation entre ce projet urbain et le projet d'extension du centre de maintenance du tramway.
L'extension du SMR n'est pas représentée dans le schéma de l'OAP, mais inscrite sous la forme d'une Servitude de Localisation, qui est maintenue et complétée
 - Emplacements réservés : changement de bénéficiaire au profit d'Ile-de-France Mobilités pour deux emplacements réservés existants dédiés au projet T8 Sud. Seuls les ERPC047 (à Aubervilliers) et ERPC166 (à Saint-Denis) changent de bénéficiaire, au profit d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) au lieu de Plaine Commune. Cela nécessite une mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune.
 - L'ERP047 (à Aubervilliers) est en réalité l'ERPC049 du document graphique (erreur matérielle du document actuel à corriger). Il s'agit d'une surface sur la RD30, axe routier propriété du département. Ce changement permettra à Ile-de-France Mobilités la maîtrise du foncier de cet ER en vue des travaux, puis cette parcelle sera cédée au

- département 93 pour devenir ainsi propriétaire / gestionnaire de l'ensemble de l'axe RD30.
- L'ERPC166 (à Saint-Denis) se situe à l'angle de la RD30 et le chemin de Cornillon. Le changement de bénéficiaire suit la même logique de rendre le département propriétaire / gestionnaire de tout l'axe de la RD30.
 - Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la commission d'enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLUi dans le cadre de sa mise en compatibilité.**
 - Le projet est compatible avec tous les autres documents d'urbanisme en vigueur au moment de l'enquête.

La commission d'enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Plaine Commune, présente bien le projet de prolongement du tramway T8 et ses répercussions sur les différentes pièces du PLUi. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du tramway T8 au Sud emporte approbation des nouvelles dispositions du PLUi de Plaine Commune.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE PLAINE COMMUNE

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage et ses partenaires, la commission d'enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Plaine Commune, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de prolongement Sud du tramway T8, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

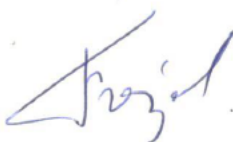
Elle émet un AVIS FAVORABLE au projet de mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 7 octobre 2024

La commission d'enquête



Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Sylvaine FREZEL



Membre titulaire
Roberto PELI