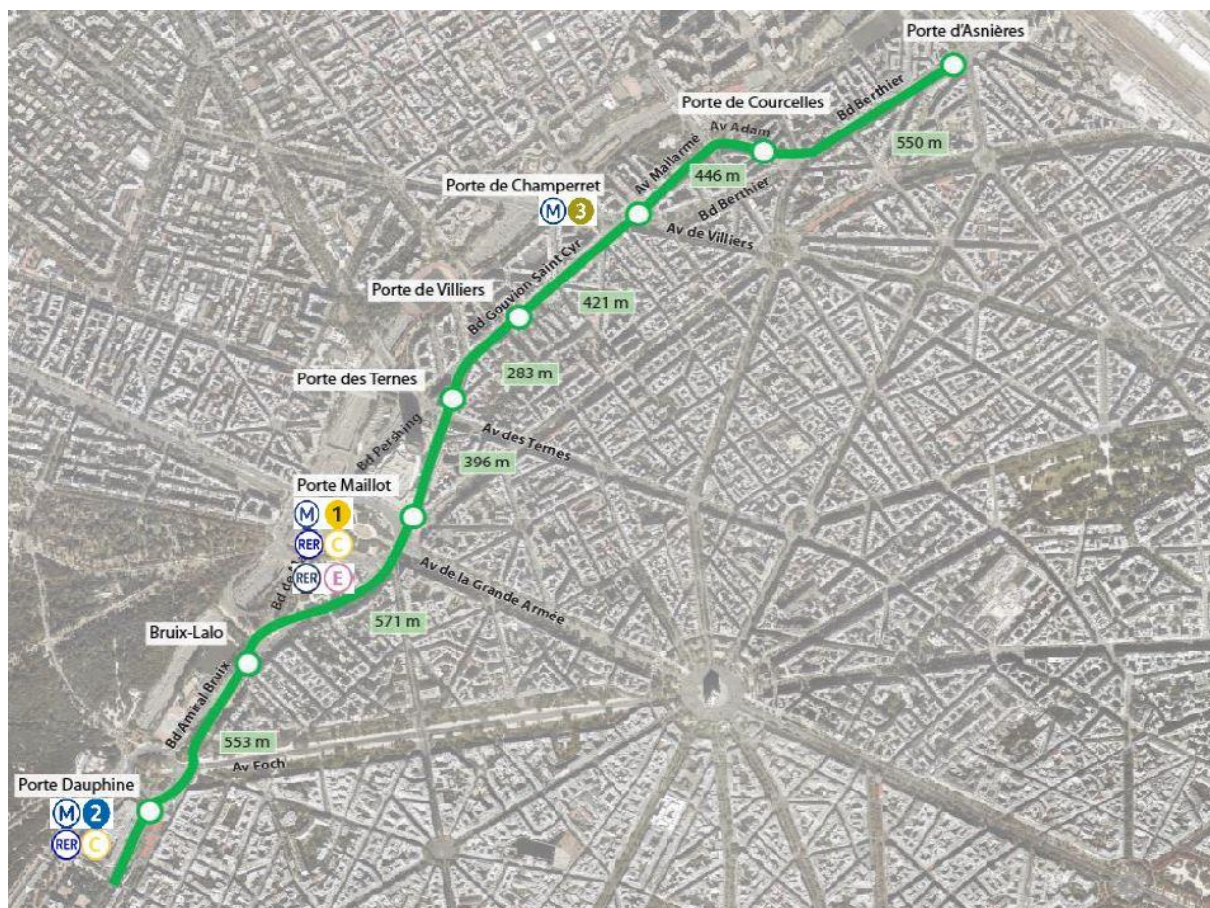


ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE RELATIVE AU PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE A PARIS, à la mise en compatibilité du PLU et aux travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris



Enquête publique unique du 26 septembre au 31 octobre 2018

Arrêté préfectoral N°75-2018-08-08-001 du 8 août 2018 du Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris

CONCLUSIONS MOTIVEES & AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

4 décembre 2018

Membres de la Commission d'enquête
Stanley GENESTE, président
Catherine MARETTE & Régis THEPOT, membres titulaires

SOMMAIRE

1. APPRECIATION GENERALE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE	3
2. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY T3 JUSQU'A LA PORTE DAUPHINE	4
2.1. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	4
2.2. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	7
3. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LES TRAVAUX DE DEVIATION & DE MODERNISATION DE LA CANALISATION CEINTURE NORD D'EAU DE PARIS.....	9
3.1. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	9
3.2. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	10
4. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA VILLE DE PARIS	11
4.1. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	11
4.2. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	12

PREAMBULE

L'enquête publique unique qui s'est déroulée entre le 26 septembre et le 31 octobre 2018, soit sur une durée de 36 jours, portait sur 3 sujets distincts ayant fait l'objet d'une étude d'impact globale :

- Le projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine à Paris ;
- Les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation d'eau « ceinture nord » d'Eau de Paris ;
- La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris.

Les conclusions motivées de la Commission d'enquête portent successivement sur ces 3 sujets. Un avis a, ensuite, été donné pour chacun des sujets.

1. APPRECIATION GENERALE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

L'enquête publique unique a permis de mettre en œuvre l'exercice de démocratie participative qui est son principal objet.

Concernant le déroulement de l'enquête, il apparaît que :

- La publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- Les publications légales dans les journaux ont été faites dans 2 journaux d'annonces légales paraissant dans le département des Hauts-de-Seine et dans celui de Paris plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête ;
- Le dossier d'enquête publique a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies d'arrondissement concernées ainsi qu'à la Préfecture de Paris, autorité organisatrice ;
- Des registres d'enquête unique ont été mis à la disposition du public dans les mairies concernées pendant toute la durée de l'enquête, ainsi qu'au marché Bruix le 13 octobre 2018 et au marché Berthier le 20 octobre 2018 ;
- Un registre électronique a également été ouvert sur un site dédié pendant toute la durée de l'enquête ;
- Les membres de la commission d'enquête ont tenu les douze permanences prévues pour recevoir le public.
- Deux réunions publiques ont été organisées le 9 et 15 octobre 2018.

Les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête unique ont ainsi été intégralement respectés.

Durant cette enquête, le public a montré son intérêt pour l'ensemble du projet sous de nombreux aspects en soulevant de nombreuses questions, allant parfois au-delà de l'objet de la présente enquête. La Commission d'enquête estime que l'expression du public a été suffisante sur le plan qualitatif pour révéler les principaux sujets de préoccupations et d'inquiétudes, ainsi que pour formuler des propositions.

L'analyse thématique de l'ensemble des observations recueillies au cours de l'enquête a permis d'identifier l'ensemble des questions, prises de position et avis abordés ou émis par le public, sur les différentes thématiques traitées dans l'étude d'Impact du projet.

Dans son mémoire en réponse, les maîtres d'ouvrage ont apporté des commentaires et propositions détaillés aux observations du public et aux questions complémentaires de la Commission d'enquête. Ces éléments de réponse permettent d'éclairer les principaux éléments du projet, notamment en termes d'impact sur l'environnement et le cadre de vie, et sur les raisons du choix du site d'implantation du projet.

Appréciation de la Commission d'enquête

La Commission d'enquête confirme avoir apprécié l'importance et la qualité du dispositif d'information concerté préalablement avec elle, qui a été mis en place par les maîtres d'ouvrage. Ce dispositif est allé au-delà des obligations légales en la matière, afin d'assurer une bonne participation du public. Cette enquête publique a montré la pertinence d'un registre électronique, ainsi que d'organiser des permanences « hors les murs » pour être au plus proche du public concerné. La Commission d'enquête atteste que la présente enquête s'est déroulée sans contrainte, selon les prescriptions indiquées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, et elle confirme avoir reçu un accueil attentif de la part du public et des maîtres d'ouvrage. Aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique n'est à signaler.

La Commission d'enquête estime que cette communication auprès des riverains et des usagers, devrait se poursuivre en continuité tout au long du projet, à la fois lors des phases d'études de réalisation et d'exploitation de la ligne de tramway T3. Afin de pallier la critique récurrente du public sur l'absence de prise en compte de leurs observations, la Commission d'enquête invite les maîtres d'ouvrages à organiser une présentation publique rendant compte de la prise en compte des réserves et recommandations que la présente Commission d'enquête émet, pour une meilleure acceptabilité sociale future du projet et de ses contraintes.

2. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY T3 JUSQU'A LA PORTE DAUPHINE

2.1. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Préambule

Depuis la mise en service du premier tronçon de la ligne de tramway T3 en 2006 sur les boulevards des Maréchaux à Paris entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry, cette ligne a fait l'objet de deux extensions :

- En 2012, avec un prolongement de la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle. Ce prolongement s'est traduit par une exploitation en 2 arcs de la ligne : T3a et T3b ;
- En 2018, avec un prolongement de la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières.

Le projet présenté à l'enquête publique entre la porte d'Asnières et la Porte Dauphine constitue la 3^{ème} extension du tramway T3. Ce projet consiste en un prolongement de l'arc Nord du tramway T3b reliant actuellement la porte de Vincennes à la porte d'Asnières, sur une longueur de 3,2 km avec 7 stations desservant les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissement de Paris.

Bilan des avantages et inconvénients du projet

En termes d'avantages, la Commission d'enquête estime que le projet :

- Contribuera à l'amélioration de l'offre en transports collectifs dans le nord-ouest parisien ;
- Palliera la saturation actuelle de la ligne d'autobus PC et ses difficultés d'exploitation ;
- Requalifiera de manière substantielle les boulevards et avenues concernés par l'extension ;
- Diminuera l'effet de coupure qui peut exister aujourd'hui entre les quartiers situés de part et d'autre desdites voies.
- Requalifiera l'espace public environnant ;
- Diminuera les nuisances sonores et la pollution atmosphérique ;
- Permettra la poursuite d'un projet qui a été lancé depuis plus de 15 ans.

En termes d'inconvénients, la Commission d'enquête estime que le projet :

- Perturbera certaines habitudes de circulation des résidents du secteur ;
- Amènera des difficultés de circulation automobiles aux différentes portes traversées ;
- Amènera des nuisances pendant la période des travaux, aux habitants et aux usagers des quartiers concernés ;
- Amènera des difficultés de stationnement pour livraison et stationnement minute ;
- Amènera des impacts sur le chiffre d'affaire de certains commerces, notamment des pertes d'exploitation à certains commerçants.

Appréciation des dépenses

Le coût d'investissement du projet de prolongement du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine est estimé à environ 165 M€ HT, dont 88 M€ pour le système de transport et 77 M€ pour les aménagements urbains. Ce qui représente un coût moyen de 51,56 M€ HT / km.

La Commission d'enquête relève que :

- Le tronçon sud entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry a coûté 31,52 M€ / km ;
- Le tronçon entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle a coûté 45,91 M€ / km ;
- Le tronçon entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières a été estimé à 38,5 M€ / km (base économique janvier 2012). Il convient de noter que ce tronçon a fait l'objet de dépenses supplémentaires au regard de la découverte d'amiante dans les enrobés et d'un allongement des délais de réalisation.

Au regard de ces éléments et de l'évolution des coûts, la Commission d'enquête estime l'estimation effectuée par les maîtres d'ouvrage correcte. Elle relève néanmoins que tous les projets de transport en commun voient leur coût augmenter pendant la phase travaux.

A ce montant s'ajoute le coût d'achat de 8 rames de tramway supplémentaires nécessaires à l'exploitation de l'extension du tramway, estimé à 28 M€ HT (soit 3,5 M€ HT/rame). La Commission d'enquête n'est pas compétente dans ce domaine, il lui est donc assez difficile d'apprécier ce montant.

Le coût total de l'opération s'élève ainsi à 193 M€ HT.

Conclusions de la Commission d'enquête

Sur le projet d'extension du tramway T3 à la Porte Dauphine

La Commission d'enquête n'entend pas remettre en cause la pertinence du prolongement du tramway T3, inscrit dans les documents de planification stratégiques et porté par la municipalité de Paris depuis de nombreuses années, visant à améliorer les conditions de déplacement en transport collectif.

Elle estime que le choix du terminus à la Porte Dauphine aurait pu être mieux argumenté au regard du bouclage d'ensemble. L'objectif affirmé d'un bouclage en mode tramway aussi bien par les représentants de la ville de Paris que par de nombreux habitants ne semble pas, à l'heure actuelle, garanti, ni planifié dans le temps. Les nombreuses interrogations du public sur les modalités du bouclage au cours de cette enquête publique, semblent, d'une manière générale, en partie résulter de ce déficit d'information.

La Commission d'enquête estime que le tracé retenu par la maîtrise d'ouvrage et l'implantation des stations sont pertinents, au regard des lieux desservis et des correspondances avec les autres modes de transport en commun. Néanmoins, concernant le tracé sur l'avenue Paul Adam, la Commission d'enquête souligne la forte mobilisation des riverains concernés. Cette décision semble ne pas avoir été comprise malgré le bilan de la concertation préalable qui met clairement en exergue une majorité d'habitants favorable à cette variante.

Concernant les passages souterrains automobiles et piétons, la Commission d'enquête note les contraintes techniques liées au tramway impliquant leur comblement, à l'instar des réalisations précédentes. Toutefois, une réflexion sur leur reconversion pour accueillir de nouveaux usages aurait pu être menée de manière plus anticipée.

Sur l'insertion du projet dans l'environnement urbain

Le prolongement du tramway jusqu'à la Porte Dauphine reprend logiquement les grands principes d'aménagement des tronçons précédents, dans un souci d'harmonisation et de cohérence d'ensemble. La Commission d'enquête approuve ce choix et n'a pas de remarques spécifiques à ce sujet, l'amélioration substantielle de la qualité des espaces publics accompagnant le tramway étant incontestable.

Néanmoins, la Commission d'enquête regrette que le dossier présenté à l'enquête publique ne mette pas mieux en évidence les améliorations apportées en matière d'aménagement au regard des retours d'expérience des précédents tronçons, ainsi que les nouveaux aménagements proposés pour prendre en compte les nouveaux usages en matière de mobilité et les problématiques de sûreté liées aux risques d'attentats.

Sur les incidences du projet sur les mobilités

La Commission d'enquête considère que l'extension du tramway T3 à la Porte Dauphine, qui est le mode de transport collectif le plus facilement accessible à tout type d'usager, contribuera incontestablement à améliorer l'offre de transport collectif en région parisienne. La Commission d'enquête a pleinement conscience que ce projet aura des répercussions sur la circulation automobile mais ce projet s'inscrit dans le cadre d'une politique de déplacements qui promeut une meilleure répartition de l'espace entre les transports collectifs et la circulation automobile.

La Commission d'enquête regrette toutefois que les maîtres d'ouvrage du projet, Ville de Paris et Ile-de-France Mobilités, n'aient pas saisi l'opportunité que représentait l'arrivée de cette nouvelle infrastructure de transport et l'enquête publique correspondante pour concevoir et présenter au public des solutions d'intermodalités de transport plus sûres, complètes et innovantes afin de mieux répondre aux aspirations des citoyens et aux rapides évolutions techniques et sociétales en cours, tout particulièrement en termes de mobilité douce.

Cette conclusion porte sur les liaisons tramway/bus et surtout tramway/vélo qui ont fait l'objet de plus de la moitié des observations recueillies pendant l'enquête publique et pour lesquelles les représentants des maîtres d'ouvrage ont confirmé tant pendant leurs interventions en réunions publiques que dans leur réponse au procès-verbal de synthèse que de nombreux points restaient encore à améliorer et à concerter sur ce sujet.

La Commission d'enquête regrette par ailleurs que la RATP n'ait pas été mieux associée en amont à ce projet, notamment quant à la question de l'interface du projet avec les bus en phase travaux, puis après mise en service du tramway.

Sur les incidences socio-économiques du projet

La Commission d'enquête considère que le projet diminuera globalement la pollution sonore le long du tracé, du fait de la réduction du trafic automobile. Elle relève toutefois les inquiétudes fortes exprimées par les riverains situés dans les secteurs en courbe et dans des tronçons où l'espace entre façades d'immeubles est resserré. Il conviendra que les maîtres d'ouvrages respectent la réglementation en la matière et les engagements qu'ils ont pris dans le cadre de cette enquête publique. Il lui apparaît également souhaitable qu'un traitement spécifique de cet impact sonore soit effectué en lien avec les bailleurs sociaux riverains.

La Commission d'enquête a relevé aussi la question des risques de vibrations, mis en évidence pendant l'enquête publique et notamment dans les tronçons situés à proximité de bâtiments, des voies du RER C ou d'ouvrages enterrés pouvant faire « caisse de résonance ». Il conviendra que les maîtres d'ouvrage respectent les engagements qu'ils ont pris en la matière, avec la mise en place, dans ces secteurs, de systèmes constructifs anti-vibratiles adaptés.

Sur les incidences du chantier

La Commission d'enquête relève que les travaux nécessaires à la réalisation de ce type de projet génèrent intrinsèquement des désordres et gênes, source légitime d'interrogation et d'inquiétude pour les riverains concernés, et ce plus particulièrement autour de la Porte Maillot où plusieurs chantiers vont se dérouler simultanément.

La Commission d'enquête estime que les maîtres d'ouvrage ont pleinement conscience de cette question, notamment au regard des dispositifs mis en place ou envisagés (outils de communication et d'information, mission de coordination des projets). Néanmoins, aux yeux d'une partie du public, le dispositif de suivi mis en place pour les travaux d'extension du T3 entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières présente encore des insatisfactions et ne répond pas à la réserve émise par la précédente Commission d'enquête sur ce projet d'extension du tramway entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières.

2.2. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous, soussignés les membres de la Commission d'enquête, constatant, après avoir examiné le dossier, visité les lieux, discuté du projet avec les maîtres d'ouvrage, les services concernés de la Préfecture de Paris ainsi qu'avec les élus concernés et des représentants de diverses institutions, vérifié les conditions de déroulement de la procédure, tenu les permanences de l'enquête publique, suscité des réunions d'information, pris connaissance et analysé les observations consignées dans les registres et courriers, examiné le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage auxdites observations :

- Que le projet d'extension du tramway T3 de la porte d'Asnières jusqu'à la Porte Dauphine présente un caractère d'intérêt général ;
- Que le projet d'extension du tramway T3 jusqu'à la Porte Dauphine est cohérent au regard des objectifs politiques de la ville de Paris et est inscrit dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, ainsi que dans le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 ;
- Que le tracé de l'extension du tramway est justifié au regard des avantages et inconvénients de chacune des variantes, des lieux desservis et des contraintes d'exploitation de la ligne ;
- Que ledit prolongement interroge sur les modalités et les temporalités du bouclage jusqu'au Pont du Garigliano et que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrages demeurent imprécises à ce sujet ;
- Que les travaux d'extension du tramway se traduiront par une amélioration qualitative des espaces publics situés de part et d'autre de la plateforme, à l'instar des travaux réalisés pour les tronçons précédents ;
- Que les aménagements à réaliser pourraient mieux faciliter les circulations cyclistes ainsi que mieux anticiper le développement et l'usage des nouvelles mobilités, notamment les mobilités individuelles électriques, ainsi qu'anticiper les conditions de sûreté des personnes ;
- Que les travaux nécessaires au projet d'extension se situent en partie à proximité au Palais des Congrès et se déroulent concomitamment avec d'autres chantiers autour de la Porte Maillot ;
- Que les nombreux moyens d'information mis en place pour assurer une bonne participation du public à l'enquête vont au-delà des obligations légales ;
- Qu'aucun incident notable n'a perturbé le bon déroulement de cette enquête publique unique ;
- Que, sur les 303 observations recueillies, 80% d'entre elles font état de remarques pour la plupart pertinentes.

Emettons, à l'unanimité, CINQ RECOMMANDATIONS au projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine.

RECOMMANDATION 1

La commission d'enquête souhaite qu'une information sur les conditions de bouclage jusqu'au Pont de Garigliano soit portée à la connaissance du public. Dans l'attente de cette future extension, elle souhaite que les aménagements en faveur de la circulation des bus et le confort des usagers entre la Porte Dauphine et le Pont du Garigliano soient inscrits au budget de la Ville de Paris et d'Ile-de-France Mobilités afin que leur réalisation soit prévue simultanément ou dans la continuité du projet d'extension du tramway de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine, en vue de tendre vers une égalité de traitement entre les usagers des transports publics le long des boulevards des maréchaux.

RECOMMANDATION 2

La Commission d'enquête souhaite que la ville de Paris poursuive, après l'enquête publique, la concertation avec les mairies d'arrondissement et les riverains. Cette concertation devrait comporter :

- Une réunion publique rendant compte de la prise en compte des réserves et recommandations que la présente Commission d'enquête a émises ;
- En accord avec la mairie du 17^{ème} arrondissement, une réunion publique spécifique avec les riverains de l'avenue Paul Adam / Stéphane Mallarmé, afin de mieux leur expliquer les raisons du choix de la variante nord, les incidences des travaux, les dispositions de protection phonique du parc de logements à prendre pour réduire les éventuelles nuisances acoustiques liées au passage du tramway, notamment en lien avec les bailleurs sociaux présents sur le tracé (en particulier Paris-Habitat) ;
- Des réunions relatant l'avancée des études concernant notamment les aménagements publics projetés, le projet de comblement ou de réutilisation partielle du passage sous voirie Champerret, les systèmes constructifs anti-vibratiles retenus, etc.

RECOMMANDATION 3

La Commission d'enquête invite les maîtres d'ouvrage à étudier un phasage du chantier qui diffère de quelques mois le démarrage des travaux impactant les riverains proches de la porte d'Asnières, ces derniers venant déjà de subir pendant plusieurs années les travaux du précédent prolongement depuis la Porte de la Chapelle.

RECOMMANDATION 4

La Commission d'enquête invite les maîtres d'ouvrage à poursuivre leur dialogue avec VIPARIS afin de clarifier la situation de la propriété foncière et la présence d'ouvrages enterrés du Palais des Congrès sous le tracé du tramway et d'éviter tout aléa ultérieur qui viendrait à rendre le projet plus onéreux. Elle les invite également à rechercher des solutions qui ne soient pas trop restrictives pour le fonctionnement du Palais des Congrès et de ses activités.

RECOMMANDATION 5

La Commission d'enquête recommande une coordination renforcée entre les différents services de la ville de Paris et ses délégataires afin d'éviter tous travaux ou plantations sur l'espace public qui devraient être détruits lors des futurs travaux d'extension du tramway.

Donnons, à l'unanimité, un AVIS FAVORABLE AVEC 2 RESERVES au projet d'extension du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine.

RESERVE 1

Les maîtres d'ouvrage devront s'engager à approfondir leurs études pour améliorer les aménagements publics projetés dans une réelle vision prospective, répondant au mieux aux attentes des cyclistes afin de leur proposer des cheminements cohérents et lisibles, prenant en compte la hausse des déplacements individuels motorisés (hors automobiles), les nouvelles formes de mobilités actuellement en plein essor à Paris ainsi que la sûreté des personnes. Ces études devront également inclure la reconversion éventuelle d'un ou plusieurs passages souterrains dont le comblement est actuellement envisagé par les maîtres d'ouvrage afin de leur affecter si possible un nouvel usage.

RESERVE 2

Les maîtres d'ouvrage devront s'engager à mettre en place durant toute la durée des travaux, une commission de suivi clairement identifiée auprès des riverains et des personnes concernées par le chantier, dotée de moyens adaptés, et pleinement associée au dispositif de coordination des chantiers de la Porte Maillot.

Fait à Paris, le 4 décembre 2018

La Commission d'Enquête

Stanley GENESTE
Président



Catherine MARETTE
Membre Titulaire



Régis THEPOT
Membre titulaire



3. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LES TRAVAUX DE DEVIATION & DE MODERNISATION DE LA CANALISATION CEINTURE NORD D'EAU DE PARIS

3.1. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Il est rappelé que le principe général lors de la création d'une infrastructure de tramway est de ne pas disposer de réseaux sous l'emprise de la future plateforme, afin d'éviter toute rupture d'exploitation du tramway par des désordres ou des travaux sur ces réseaux. L'application de ce principe se traduit par le dévoiement systématique hors de l'emprise tramway de tout réseau antérieur à la réalisation du tramway.

La Commission d'enquête note que le secteur d'extension du tramway intercepte la conduite dite « Ceinture Nord ». Cette conduite, située en terre et en égout, est assez vétuste. Elle doit donc faire l'objet d'un renouvellement complet en même temps qu'un dévoiement partiel pour la rendre compatible avec le projet d'extension du tramway. Ces travaux de déviation et de modernisation concernent les boulevards Berthier et Gouvion Saint-Cyr, ainsi que les secteurs Place Léautaud / Porte de Champerret et Dardanelles / Place du Gal Koenig.

La conduite entièrement renouvelée verra son exploitation fiabilisée pour les prochaines années.

Bilan des avantages et inconvénients du projet

Avantage :

- Le renouvellement de la conduite « ceinture nord » fiabilisera son exploitation pendant plusieurs années.

Inconvénient :

- Les travaux de renouvellement de la conduite « ceinture nord » occasionnera des gênes pour les riverains.

Appréciation des dépenses

Ces travaux de déviation des réseaux d'eau potable sont évalués à 26,6 M€ HT (y compris frais d'études externes), dont le financement est assuré intégralement par Eau de Paris. La Commission d'enquête n'est pas compétente dans ce domaine, il lui est donc assez difficile d'apprécier ce montant au regard des travaux à exécuter.

Conclusion de la Commission d'enquête

La Commission d'enquête estime que ces travaux, rendus nécessaires par l'extension du tramway T3 puisque la canalisation doit être en partie dévoyée, offrent l'opportunité à Eau de Paris de moderniser l'ensemble de l'ouvrage et ainsi de mieux en sécuriser l'exploitation. Ils présentent à ce titre un intérêt général.

Les avantages à long terme sont plus importants que les inconvénients qui peuvent résulter du projet. Cependant, la Commission d'enquête invite Eau de Paris à bien informé les riverains concernés par ces travaux, en cohérence avec l'intervention des autres maîtres d'ouvrage.

3.2. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous, soussignés les membres de la Commission d'enquête, constatant, après avoir examiné le dossier, visité les lieux, discuté du projet avec les maîtres d'ouvrage, les services concernés de la Préfecture de Paris ainsi qu'avec les élus concernés et des représentants de diverses institutions, vérifié les conditions de déroulement de la procédure, tenu les permanences de l'enquête publique, suscité des réunions d'information, pris connaissance et analysé les observations consignées dans les registres et courrier, examiné le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage auxdites observations :

- Que l'extension du tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine implique le dévoiement de l'ensemble des réseaux enterrés hors de la future emprise du tramway, dont une partie de la canalisation « Ceinture Nord » ;
- Que Eau de Paris saisit cette opportunité pour moderniser l'intégralité de la canalisation « Ceinture Nord » ;
- Que les travaux de modernisation de la canalisation « Ceinture Nord » répondent à des objectifs environnementaux ;
- Que les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation « Ceinture Nord » présentent un intérêt général ;
- Que les dits-travaux risquent de générer d'importants désagréments pour les riverains ;
- Qu'aucune observation du public, ni contributions ne concerne les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris.

Emettons, à l'unanimité UNE RECOMMANDATION sur les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris, nécessités par le projet d'extension du tramway T3 à la Porte Dauphine.

RECOMMANDATION 1

La commission d'enquête souhaite qu'Eau de Paris prennent les dispositions nécessaires à la bonne information des riverains pendant toute la durée des travaux de déviation et de modernisation de la canalisation « Ceinture Nord », en cohérence avec les dispositifs mis en place par la ville de Paris pour les travaux d'extension du tramway T3, et participe à la commission de suivi des travaux qui sera mise en place.

Donnons, à l'unanimité, un AVIS FAVORABLE SANS RESERVE sur les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris, nécessités par le projet d'extension du tramway T3 à la Porte Dauphine.

Fait à Paris, le 4 décembre 2018

La Commission d'Enquête

Stanley GENESTE
Président



Catherine MARETTE
Membre Titulaire



Régis THEPOT
Membre titulaire



4. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA VILLE DE PARIS

4.1. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Il est rappelé que la mise en compatibilité du PLU de la ville de Paris a pour objet de faire évoluer le contenu du PLU afin que celui-ci permette la réalisation de l'extension du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ainsi que les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme (art. L 153-54 à L 153-59, art. R 153-13 à R 153-17 du code de l'urbanisme). Cette procédure est utilisée lorsque les dispositions du PLU ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une déclaration de projet.

Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Paris, complété par son évaluation environnementale intégrée dans l'étude d'impact du projet d'extension du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ainsi que les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris, est une pièce du dossier d'enquête publique (pièce F).

Le projet d'extension du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ainsi que les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris sont compatibles avec les dispositions liées au PADD et aux OAP en faveur de la cohérence écologique, à la zone UG et aux emplacements réservés en vigueur. En revanche, le projet n'est pas compatible avec :

- La zone UV. Au niveau de la Porte Maillot, une surface de 356 m² située en zone UV sera classée en zone UG.
- 5 espaces boisés classés (EBC). Les EBC concernés seront déclassés.

En outre, un périmètre de localisation sera créé pour l'implantation du futur local d'exploitation du tramway au droit de l'avenue Foch et des espaces verts à proximité de la station.

La Commission d'enquête a noté que ces modifications apportées au PLU de la Ville de Paris n'ont suscité aucune observation du public.

La Commission d'enquête relève, par ailleurs, que :

- Le projet relève d'autres réglementations en matière de protection. La législation en matière de site classé demeure applicable. Un permis d'aménager sera déposé par les maîtres d'ouvrages. Sa délivrance sera, notamment, conditionnée à l'accord express du Ministre chargé des sites ainsi que de l'avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (article R.425-17 du code de l'urbanisme).
- Les aménagements proposés par la ville de Paris garantissent une amélioration paysagère par rapport à l'existant dans le respect du cadre et de la destination des lieux, conformément au souhait de la mairie du 16^{ème} arrondissement.

Conclusion de la Commission d'enquête

La Commission d'enquête conclue que les modifications à apporter au PLU pour le rendre compatible avec le projet sont mineures, tant d'un point de vue réglementaire qu'au regard de leurs incidences sur l'environnement. Elles ne sont donc pas de nature à impacter l'intérêt général du projet d'extension du tramway T3.

4.2. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous, soussignés les membres de la Commission d'enquête, constatant, après avoir examiné le dossier, visité les lieux, discuté du projet avec les maîtres d'ouvrage, les services concernés de la Préfecture de Paris ainsi qu'avec les élus concernés et des représentants de diverses institutions, vérifié les conditions de déroulement de la procédure, tenu les permanences de l'enquête publique, suscité des réunions d'information, pris connaissance et analysé les observations consignées dans les registres et courrier, examiné le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage auxdites observations :

- Que la réalisation du projet d'extension du tramway T3 à la Porte Dauphine, ainsi que les travaux de déviation et de modernisation de la canalisation « Ceinture Nord » nécessitent une adaptation du PLU de la ville de Paris ;
- Que la nature des adaptations apportées au PLU de la Ville de Paris sont mineures tant d'un point de vue réglementaire qu'au regard de leurs impacts sur l'environnement ;
- Que la législation en matière de site classé demeure applicable ;
- Que la nécessité pour les maîtres d'ouvrage d'obtenir un permis d'aménager, dont la délivrance est conditionnée à l'accord express du Ministre chargé des sites ainsi que de l'avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (article R.425-17 du code de l'urbanisme).
- Que les futurs aménagements urbains qui seront réalisés dans le cadre de ce projet d'extension du tramway T3 renforcent la qualité paysagère du site ;
- Que, sur les 303 observations recueillies, aucune ne s'oppose à la mise en compatibilité du PLU de la ville de Paris.

Donnons, à l'unanimité, un AVIS FAVORABLE SANS RESERVE NI RECOMMANDATION à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris, nécessitée par le projet d'extension du tramway T3 à la Porte Dauphine.

Fait à Paris, le 4 décembre 2018

La Commission d'Enquête

Stanley GENESTE
Président



Catherine MARETTE
Membre Titulaire



Régis THEPOT
Membre titulaire

