

## 4. Rétablissement des communications

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

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

## 5. Calendrier de l'opération

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

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

### 5.1. La phase de conception

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

### 5.2. La phase de réalisation

Les travaux du tramway observeront les grandes phases suivantes :

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

Une coordination fine devra être établie avec les travaux :

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

#### 5.2.1. Les acquisitions foncières

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

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

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

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

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

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

#### 5.2.2. Les travaux préparatoires et le dévoiement des réseaux concessionnaires

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

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

#### 5.2.3. Les travaux d'infrastructures

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

#### 5.2.4. Essais, marche à blanc et matériel roulant

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

#### 5.3. La planification des procédures particulières

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

Concernant le STIF :

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

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

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

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

Concernant l'État :

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

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

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

#### 5.4. Le planning prévisionnel

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

##### 5.4.1. Compléments pour l'item « Gouvernance »

Point particulier sur les réunions publiques :

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

##### 5.4.2. Compléments pour l'item « Études »

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

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

##### 5.4.3. Compléments pour l'item « Procédures réglementaires »

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

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

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

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

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

##### 5.4.4. Compléments pour l'item « Foncier »

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

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

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

### 5.4.5. Compléments pour l'item « Travaux »

Point particulier sur les travaux préparatoires :

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

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

Exemple : les travaux de terrassement.

### 5.4.6. Possibilité d'amélioration du planning

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

Planning de l'opération

