

Le Directeur des Infrastructures

Paris, le 09/10/2023

DI/PMP/AL/KC/23000669

Affaire suivie par Arnaud LIGIER

Tel : 01.87.03.08.12

[Arnaud.LIGIER@iledefrance-mobilites.fr](mailto:Arnaud.LIGIER@iledefrance-mobilites.fr)

**Monsieur le Président de l'autorité  
environnementale  
Ministère de la Transition écologique et  
de la cohésion des territoires  
Inspection générale de l'environnement  
et du développement durable  
Autorité environnementale  
92055 La Défense CEDEX**

**Objet** : Pôle d'échange multimodal de Noisy-le-Sec, recours administratif préalable contre la décision rendue par l'Autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et Développement Durable (Ae-IGEDD) sur la demande d'examen au cas par cas concernant la nécessité d'une évaluation environnementale

**LRAR n° 2C17907916211**

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 22 décembre 2022, vous avez notifié à Île-de-France Mobilités la décision n° F-011-22-C-0161 du 22 décembre 2022 relative à la demande d'examen au cas par cas du pôle d'échange multimodal de Noisy-le-Sec.

Le projet de réaménagement de ce pôle-gare est actuellement au stade des études préliminaires de schéma de principe, sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités. L'objectif est de tenir une enquête d'utilité publique fin 2023/début 2024. Celle-ci est nécessaire au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique étant donné que le projet implique des acquisitions foncières, potentiellement par voie d'expropriation.

Le 8 novembre 2022, Île-de-France Mobilités a saisi l'Autorité environnementale dans le cadre d'une procédure d'examen au cas par cas, afin de déterminer si le projet était soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale.

Par la décision précitée, **l'Autorité conclut que ce projet « est soumis à évaluation environnementale »**. L'avis stipule en outre que **« l'actualisation de l'étude d'impact du prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay est requise pour cette opération »**, estimant que **le projet de pôle « fait partie intégrante du projet de prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale en 2013 »**.

**Île-de-France Mobilités prend acte de la décision de soumettre le projet de pôle à évaluation environnementale**, et confirme qu'une étude d'impact sera réalisée et intégrée au dossier d'enquête publique selon les dispositions prévues par l'article R.122-5 du code de l'environnement. En outre, cette étude d'impact intégrera les effets cumulés des projets connexes.

En revanche, **Île-de-France Mobilités conteste l'affirmation selon laquelle projet de pôle ferait partie intégrante du projet de prolongement du tramway T1**, et par voie de conséquence **le fait de devoir actualiser l'étude d'impact du prolongement du tramway T1 à ce titre**. Île-de-France Mobilités souhaite apporter, par la présente, un certain nombre de précisions pour objectiver les liens d'interfaces entre les deux projets. Ces éléments n'étaient pas précisés dans la demande d'examen au cas par cas transmise par Île-de-France Mobilités, et ont pu entraîner une confusion à ce sujet. **Les éléments présentés en annexe démontrent qu'il n'y a aucune interdépendance directe entre le projet de pôle de Noisy-le-Sec et le prolongement du tramway T1. Le projet de pôle serait réalisable techniquement, et garderait une pertinence intrinsèque, même sans la réalisation du prolongement du tramway T1 – et inversement. En outre, il est à noter que les travaux du T1 sont en cours alors-même que le projet de pôle n'est aujourd'hui pas déclaré d'utilité publique. Ainsi le projet de pôle et le projet de prolongement du T1 ne peuvent être regardés comme un projet global au sens du code de l'environnement.**

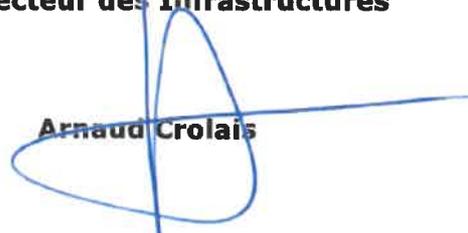
**Nonobstant, le prolongement du tramway T1 constitue un projet connexe pour la définition du pôle** (annexe n°7 du dossier de saisine, p.9 à 12), et en ce sens, Île-de-France Mobilités souhaite apporter à l'Ae-IGEDD la garantie que les effets cumulés seront bien appréhendés comme la réglementation le prévoit à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

**Conformément aux dispositions du VII de l'article R122-3-1 du code de l'environnement, Île-de-France Mobilités demande donc à l'Ae-IGEDD de revoir sa décision sur la demande d'examen au cas par cas, pour demander une étude d'impact propre au projet de pôle de Noisy-le-Sec exclusivement, sans actualisation de l'étude d'impact du prolongement de la ligne de tramway T1 réalisée sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine-Saint-Denis.**

**Île-de-France Mobilités s'engage à produire une étude d'impact environnemental conformément au code de l'environnement, et à y inclure toutes les analyses afférentes aux projets connexes (dont fait partie le prolongement du tramway T1) conformément à la réglementation. Le projet de prolongement du tramway T1 à l'est sera traité dans l'étude d'impact du pôle au titre des effets cumulés du projet de pôle avec d'autres projets connus.**

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

**Le Directeur des Infrastructures**

  
**Arnaud Crolais**

*PJ : Annexe : Argumentaire relatif à l'absence de nécessité d'actualiser l'étude d'impact du prolongement du tramway T1 à l'est*

Paris, le 09/02/2023

Pôle d'échange multimodal de Noisy-le-Sec, recours administratif préalable contre la décision rendue par l'Autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et Développement Durable (Ae-IGEDD) sur la demande d'examen au cas par cas concernant la nécessité d'une évaluation environnementale

Annexe : Argumentaire relatif à l'absence de nécessité d'actualiser l'étude d'impact du prolongement du tramway T1 à l'est

En préambule, dans son avis sur l'examen au cas par cas du pôle de Noisy-le-Sec (p.4), l'Ae-IGEDD indique à l'appui de sa demande que :

*le pôle d'échange multimodal de Noisy-le-Sec fait partie intégrante du projet de prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale en 2013<sup>1</sup>. Le dossier en disait alors : « La seconde question à étudier avec soin, concerne l'aménagement du pôle gare, un aménagement dont la première motivation concerne la sécurité qui est due aux usagers de ce pôle appelé à connaître un fort développement. Indiscutablement, réussir cet aménagement, en faire un lieu esthétiquement reconnu, accueillant de nouvelles activités, constituant une nouvelle « locomotive » pour l'activité commerciale du centre ville, en particulier de la rue Jean Jaurès, constitue une attente exprimée avec force, tant par les élus que par les habitants. Le réaménagement de ce pôle gare est incontournable à plusieurs titres et constitue, de ce fait, une véritable opportunité de revitalisation du centre ville de Noisy, une opportunité que la décision de prolonger le T1 doit permettre de saisir. »*

Cet extrait n'émane pas du « dossier » au sens de l'étude d'impact du tramway T1 réalisée à l'époque par les maîtres d'ouvrage, mais du rapport du garant de la concertation de 2008 (rapport en date du 8 février 2009, p.18-19) cité *en note de bas de page* dans l'avis de l'Ae-CGEDD de 2013 (Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay, n°2013-23) dans sa partie 1.2 « Le contexte du projet ».

L'autorité environnementale, en 2013, semble ainsi avoir inséré cette citation comme un élément de contexte sans la reprendre pour son compte : en effet, l'Ae ne demande alors aucune précision dans l'étude d'impact du tramway T1 sur le projet de pôle de Noisy-le-Sec, pas même au titre des impacts du « programme dans lequel s'insère le projet ».

De la même façon, Île-de-France Mobilités considère à ce jour qu'il n'y a pas de « projet global » entre le projet du tramway T1 en phase de réalisation et le pôle de Noisy-le-Sec (au stade de la programmation), au sens de l'article L.122-1 III du code de l'environnement, qui prévoit que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

Afin de réduire l'insécurité juridique pesant sur les projets, le Commissariat général au développement durable a publié un « Guide d'interprétation de la réforme » où l'on comprend qu'un projet doit être regardé comme une même réalisation, incluant l'ensemble des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui lui sont nécessaires, c'est-à-dire qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour

lequel ils sont réalisés. Ce guide indique par ailleurs que, pour déterminer l'étendue d'un projet et les éléments qui le composent, le ou les maîtres d'ouvrage peuvent recourir à différents indices, notamment la proximité géographique et temporelle de ces composantes, leurs similitudes et leurs interactions, ainsi que l'objet et la nature des opérations.

**Les projets de prolongement du tramway T1 et de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec présentent des périmètres d'intervention distincts, des maîtrises d'ouvrage dissociées (RATP et Département de la Seine-Saint-Denis pour le T1, SNCF Gares et Connexions et collectivités locales pour le pôle-gare), des calendriers différents (7 à 10 ans d'écart entre les phases de réalisation – les travaux du T1 étant d'ailleurs déjà en cours) mais également des caractéristiques et des gouvernances indépendantes l'une de l'autre. À ce titre, le projet de pôle ne fait en rien partie du projet de prolongement du tramway T1 à l'est. Par ailleurs, le projet de pôle de Noisy-le-Sec aurait gardé un sens même en l'absence de réalisation du prolongement du T1, puisque le prolongement du T1 ne porte pas la justification du réaménagement du pôle de Noisy-le-Sec : il n'y a pas de lien de causalité direct et unique entre le prolongement du T1 et la rénovation du pôle de Noisy-le-Sec.**

**La soumission à étude environnementale du pôle-gare ne peut donc faire obligation d'actualiser l'étude d'impact du prolongement du tramway T1 à l'est, ces deux projets ne formant pas un « projet global » au sens du code de l'environnement.**

- **Caractéristiques/Gouvernance/Calendrier**

*Prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay*

**Le prolongement à l'est du tramway T1 desservira six communes** (Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois). Il vise la création de **10,7 km de voies de tramway** avec **quinze nouvelles stations et quatre stations réaménagées** entre Bobigny-Pablo Picasso et Noisy-le-Sec.

Il a fait l'objet d'un dossier d'enquête publique en 2013. L'avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Ae-CGEDD) sur le dossier d'enquête publique du prolongement du tramway T1 a été produit en date du 15 mai 2013 (avis délibéré n°Ae 2013-23 / n°CGEDD 008885-01) et a fait l'objet d'un mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage.

Dans l'étude d'impact du prolongement du tramway T1 à l'est, il est précisé que « *Le projet de prolongement a été conçu de façon à être **cohérent avec les projets urbains**. Par exemple, la refonte du centre-ville de Bobigny, **l'agrandissement du pôle gare de Noisy-le-Sec**, la réappropriation de l'ex A186 sur Romainville et Montreuil, le secteur Péri-pôle à Fontenay-sous-Bois* » (pièce G chapitre 7, p.607). **Le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec est considéré comme un « projet urbain » parmi d'autres, avec lequel le projet de tramway T1 doit se mettre en cohérence, et non une partie intégrante du projet de tramway T1.** Il a ainsi été étudié comme un projet connexe dans l'étude d'impact du tramway T1.

L'enquête publique du prolongement du tramway T1 s'est déroulée du 27 juin au 31 juillet 2013. **La déclaration d'utilité publique (DUP) a été prononcée le 17 février 2014.** Celle-ci n'a pas été prorogée à l'issue de son délai de validité de 5 ans, puisque **les travaux ont démarré en 2015** pour une mise en service en deux phases de réalisation :

- **Une phase 1, avec un horizon de mise en service en 2026, prolongera le tramway T1 jusqu'à rue de Rosny (Montreuil).** Elle comprend également l'aménagement des stations existantes entre Bobigny et Noisy-le-Sec et la livraison du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) ;
- **Une phase 2 avec un horizon de mise en service en 2027 jusqu'à Val de Fontenay.**

**Sur le secteur de la gare RER de Noisy-le-Sec, les travaux du prolongement du tramway T1 sont en cours depuis mars 2022.** La phase actuelle de travaux consiste en la démolition de la station de tramway T1 d'origine, dans le but d'en reconstruire une nouvelle.



*Chantier du tramway T1 sur la place Jean Coquelin en septembre 2022  
(source : Île-de-France Mobilités)*

**Le prolongement du tramway T1** est porté par une **maîtrise d'ouvrage conjointe du Département de la Seine-Saint-Denis et de la RATP.**

#### Réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec

**Le projet de pôle concerne uniquement la commune de Noisy-le-Sec.** Il consiste en un réaménagement de l'ensemble du pôle de la gare RER de Noisy-le-Sec afin de répondre aux dysfonctionnements actuels et à une augmentation des flux à venir. Il comprend deux périmètres d'intervention :

- Le périmètre ferroviaire (**remplacement du bâtiment voyageur, création d'une nouvelle passerelle** traversant les voies du faisceau ferroviaire) ;
- Le périmètre intermodal (**création d'un parvis** confortable et accessible aux personnes à mobilité réduite, **création d'une liaison confortable entre les niveaux haut et bas** du parvis et **réaménagement des espaces publics** le long de la gare).

Le réaménagement du pôle-gare vise notamment à faire face à l'augmentation des flux intermodaux de voyageurs sur le secteur. Cependant, si le prolongement du tramway T1 est de fait générateur d'une partie de l'augmentation des flux attendus à horizon 2026 (augmentation des flux globaux sur le pôle de +48% par rapport à 2020 avec l'arrivée du T1), il n'est pas le seul projet connexe générateur de flux supplémentaires. **En effet, le projet de pôle vise également à améliorer et fluidifier les échanges voyageurs liés à l'augmentation induite par le prolongement du RER E à l'ouest (projet Eole), à l'augmentation de population et d'emplois liée aux projets urbains sur un secteur élargi à la gare et à l'arrivée du terminus du tramway T11 Express, mais également à améliorer le fonctionnement intrinsèque de la gare.** Ainsi, le nombre de voyageurs en heure de pointe du matin est multiplié par 2 à horizon 2035 par rapport à la situation actuelle. Il n'y a donc pas de lien de cause à effet unique, direct et immédiat entre le projet de tramway T1 et le projet de pôle, qui aurait tendu à démontrer l'existence d'un projet global. C'est bien une diversité de facteurs locaux et environnants qui viennent justifier la pertinence du projet de pôle.

Le projet a fait l'objet **d'études de faisabilité initiées à partir de 2018 sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités.** Fin 2021, les études préliminaires ont été amorcées en vue de produire un **schéma de principe, support d'un dossier d'enquête publique** qui sera soumis au Conseil d'Île-de-France Mobilités.

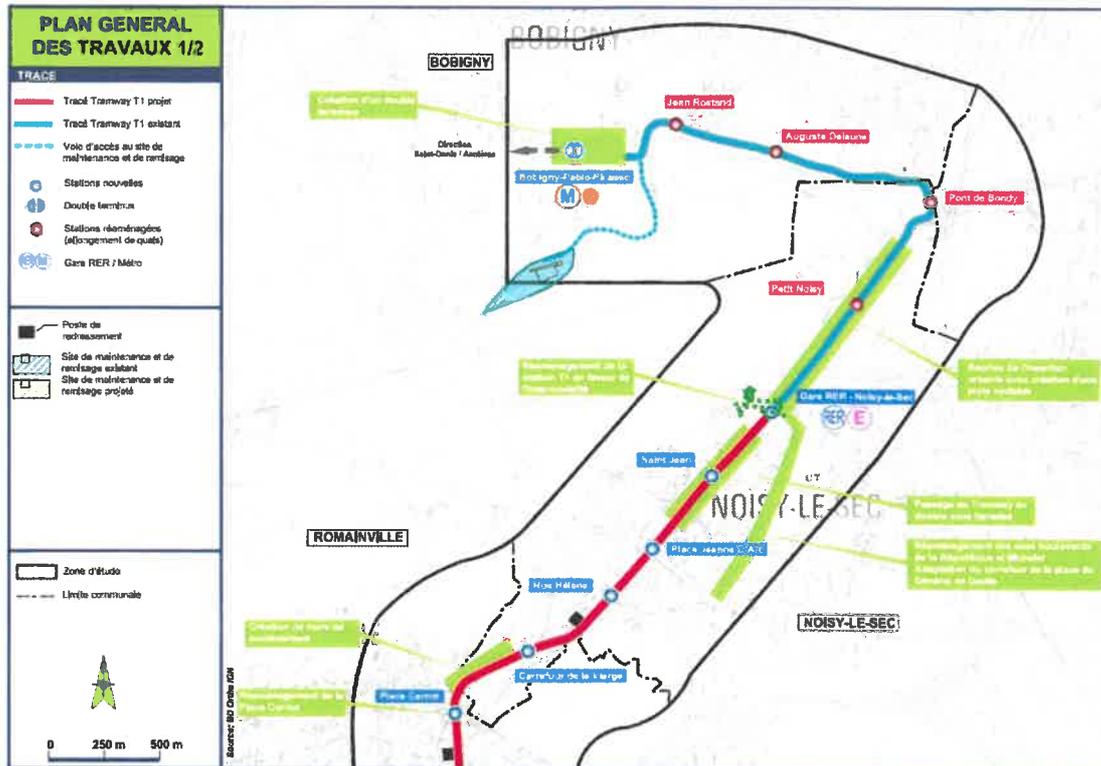
**L'horizon de réalisation du projet est à date prévu pour 2030, avec des travaux postérieurs à la mise en service du tramway T1 sur le secteur de Noisy-le-Sec.** Il n'y aura donc aucune interface chantier entre les deux projets. La situation de référence du projet de pôle de Noisy-le-Sec correspond à 2026, avec les aménagements du tramway T1 réalisés.

- **Périmètres d'interface des projets de prolongement du tramway T1 et du pôle-gare de Noisy-le-Sec**

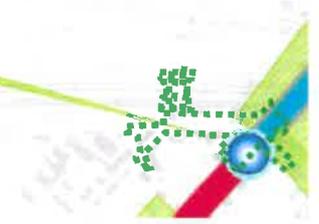
Les plans du secteur de la gare de Noisy-le-Sec issus du dossier d'enquête publique du projet de prolongement du tramway T1, et du dossier de saisine de l'Ae-IGEDD pour examen au cas par cas du projet de pôle de Noisy-le-Sec, montrent que **les périmètres des deux projets ne se superposent que sur un périmètre très localisé**, mais que les projets peuvent se réaliser techniquement indépendamment l'un de l'autre, sans aucun lien d'interface.

#### *Prolongement du tramway T1 à l'est et réaménagement de la station de tramway à Noisy-le-Sec*

Dans le Plan Général des Travaux du prolongement du tramway T1 à l'est, est uniquement cité le « *Réaménagement de la station [de tramway] T1 en faveur de l'intermodalité* » (en vert sur le plan ci-dessous) et non le pôle au sens large intégrant au-delà de la station du tramway T1 les deux accès et le cheminement jusqu'aux quais du RER E et à terme jusqu'au quai du tramway T11 Express. La « *station* » citée est bien la station de tramway et non la gare RER. Si une portion d'aménagement intègre la reprise du parvis au droit de l'entrée du bâtiment voyageur, elle n'englobe pas le périmètre du pôle tel que présenté dans le dossier de demande d'examen au cas par cas.

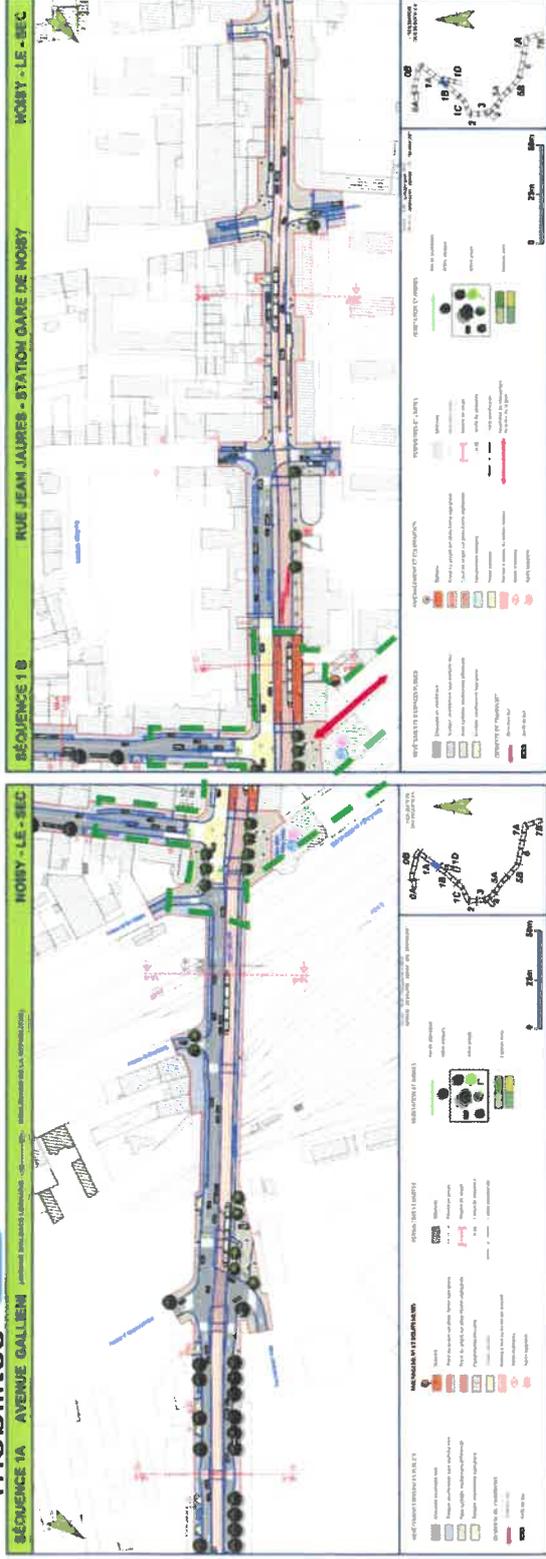


Réaménagement de la station T1 en faveur de l'intermodalité

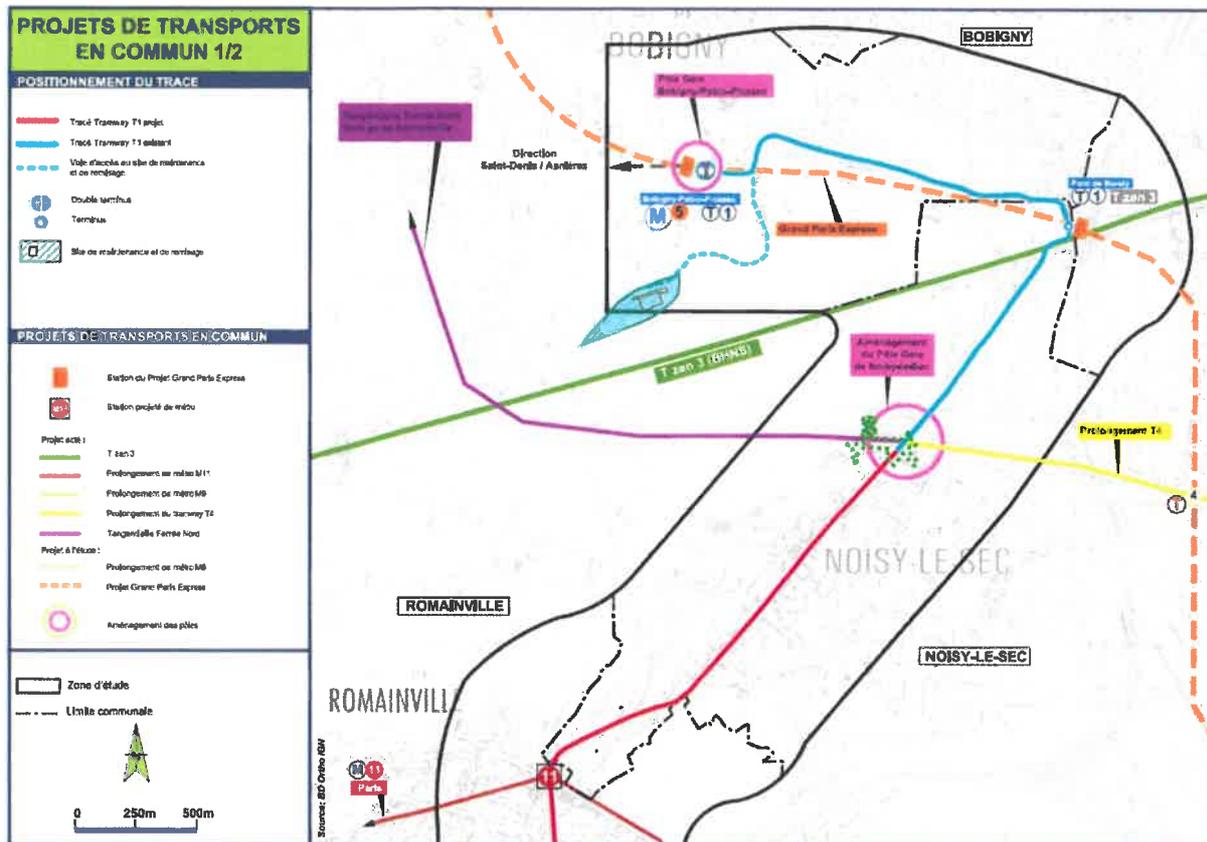


Plan Général des Travaux du projet de tramway T1 (pièce E du dossier d'enquête publique, 2013), et zoom sur le secteur de la gare de Noisy-le-Sec

Sur cet extrait, les **pointillés verts** rajoutés sur le plan d'origine correspondent au périmètre opérationnel du projet de pôle de Noisy-le-Sec



Plans des séquences 1A (Avenue Gallieni) et 1B (Rue Jean Jaurès – Station Gare de Noisy) du T1 (pièce C du dossier d'enquête publique, 2013), et zooms sur le secteur de la gare de Noisy-le-Sec  
**Sur ces extraits, les tirets verts rajoutés sur le plan d'origine correspondent au périmètre opérationnel du projet de pôle de Noisy-le-Sec**



Plan des projets de transports en commun connexes au tramway T1 (pièce E chapitre 4 du dossier d'enquête publique, 2013)

Sur cet extrait, les **pointillés verts rajoutés sur le plan d'origine** correspondent au périmètre opérationnel du projet de pôle de Noisy-le-Sec

La légende montre les cercles roses « Aménagement des pôles » comme des « Projets de transports en commun » à l'étude : en ce sens aucune interdépendance directe n'est identifiée à l'époque avec le projet de Pôle de Noisy-le-Sec

#### Réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec

Le plan du projet de pôle issu du dossier de demande d'examen au cas par cas ci-dessous montre que les périmètres opérationnels ferroviaire et intermodal du projet de pôle ne recoupent que très marginalement le périmètre opérationnel du projet de tramway T1 (en violet sur le plan ci-dessous).



**Projets connexes**

- A. Reconfiguration de l'accès au PASO - 2024
- B. Restructuration bus - 2024
- C. Prolongement T1 - 2026
- D. Prolongement du T11 - 2032

**Éléments du pôle - Horizon 2035**

- PF.1 Nouveau BV
- PF.2 Nouvelle passerelle
- PF.3 Sortie de la passerelle existante
- PI.1 Réaménagement du parvis haut 2000m<sup>2</sup>
- PI.2 Liaison piétonne parvis haut - parvis bas
- PI.3 Stationnement cyclable
- PI.4 Arrêt bus boulevard de la République
- PI.5 Réaménagement parvis bas

**Périmètres**

- Périmètre d'étude rapproché
- Périmètre opérationnel ferroviaire
- Périmètre opérationnel intermodal

*Plan du projet de pôle de Noisy-le-Sec (annexe 4 du dossier de saisine de l'Ae-IGEDD pour examen au cas par cas, 2022)*

**Sur cet extrait, les tiretés violets rajoutés sur le plan d'origine correspondent au périmètre opérationnel du projet de prolongement du tramway T1**

Les plans ci-dessus montrent clairement que le projet de pôle ne fait pas partie intégrante du périmètre de la DUP et du projet de prolongement du tramway T1, celui-ci s'arrêtant aux stricts abords de la station du tramway T1. Par ailleurs, le périmètre du projet de pôle recouvre des interventions qui dépassent largement la station du tramway T1 (comprise comme une donnée d'entrée du projet de pôle). En ce sens, il apparaît qu'il s'agit bien de deux projets distincts.

• **Comparaison avec d'autres projets similaires**

Dans le cadre du projet de réaménagement du pôle-gare de Val de Fontenay, le projet de prolongement du tramway T1, également en interconnexion avec ledit projet de pôle, a été considéré dans l'étude d'impact comme un projet connexe, conformément au Code de l'environnement. **Dans son avis sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Val de Fontenay** (avis délibéré n°2020-90 adopté lors de la séance du 24 février 2021), **l'Ae-CGEDD ne formule aucune demande ou recommandation portant sur l'actualisation de l'étude d'impact du T1, alors que le projet est tangent au périmètre de DUP du prolongement du T1.**

Également, dans le cadre de l'avis de l'Ae-CGEDD sur **l'étude d'impact du projet de pôle de Val de Fontenay, celle-ci ne formule aucune remarque en lien avec l'étude d'impact de la ligne 15 Est, alors-même que les périmètres de DUP se recoupent et que**

les flux liés à l'arrivée de la ligne 15 Est constituent pour partie les raisons de l'augmentation conséquente des voyageurs sur le pôle.

Il en est de même pour le projet du pôle-gare de Melun avec le projet connexe du Bus à Haut Niveau de Service TZen2, dont la DUP a été prononcée le 30 juillet 2014 et prorogée le 6 juin 2019 jusqu'au 1<sup>er</sup> août 2024. **Dans son avis sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun** (avis délibéré n°2019-53 du 27 juin 2019), **l'Ae-CGEDD ne formule également aucune demande ou recommandation relative à l'étude d'impact du TZen2**, alors que les périmètres de DUP se recouvrent et que l'augmentation de flux du pôle de Melun est pour partie liée à l'arrivée du TZen2.

**Dès lors, par comparaison entre le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec et les deux projets similaires de pôles-gares de Val de Fontenay et Melun, il semble injustifié d'imposer une actualisation de l'étude d'impact du tramway T1 au projet de pôle de Noisy-le-Sec.**

- **Conclusion**

Le « faisceau d'indices » évoqué dans le Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016, ne permet pas de conclure à l'existence d'un « projet global » qui comprendrait le projet de pôle et le projet de prolongement du T1 à l'est :

*Indice « Proximité géographique ou temporelle » :*

- Les périmètres du projet T1 et du projet de pôle se recoupent partiellement, mais le périmètre du projet de pôle est plus large que ce seul recoupement : il comprend également le bâtiment voyageur et les quais de la gare ainsi que le réaménagement de la partie basse du parvis.
  - Le tramway T1 préexiste au projet de pôle, puisqu'il dessert déjà aujourd'hui le secteur en terminus, et le projet ne concerne qu'un prolongement de celui-ci. Les travaux du prolongement du T1 sont déjà engagés, et il sera déjà en service au moment du démarrage des travaux du pôle. De ce fait, le prolongement du T1 peut se réaliser indépendamment du réaménagement du pôle, et inversement.
- **Pour ces raisons, l'indice « Proximité géographique ou temporelle » des projets de pôle et de prolongement du T1 ne permet pas de conclure à l'existence d'un projet global.**

*Indice « Similitudes et interactions entre les différentes composantes des projets » :*

- Le projet de prolongement du T1 à l'est a été pensé indépendamment de l'évolution à venir du pôle-gare de Noisy-le-Sec. Le projet du T1 ne comporte pas le réaménagement du parvis permettant les échanges intermodaux entre le tramway et le RER, alors que les projets ferroviaires Eole et T11 auront également une incidence sur les flux du T1. De même, les modes actifs n'ont pas fait l'objet d'un redimensionnement de l'offre par le projet T1. Concernant la desserte bus, le prolongement du T1 ne prend pas en compte les reprises de quais bus ou l'élargissement des trottoirs sur les espaces d'attente.
- Le prolongement du T1 a certes une influence sur l'augmentation des flux du pôle-gare, mais il n'est pas le seul facteur d'augmentation de flux pris en compte pour la définition du projet de pôle. Le projet de pôle répond également aux besoins liés aux projets Eole, T11, et au fonctionnement interne de la gare.

- **Pour ces raisons, l'indice « Similitudes et interactions entre les différentes composantes des projets » de pôle et de prolongement du T1 ne permet pas de conclure à l'existence d'un projet global.**

Indice « Objet et nature des opérations » :

- Le prolongement du T1 à l'est constitue une infrastructure linéaire ferrée et vise une amélioration de la desserte locale du maillage des transports en commun. Il porte sur la création de voies ferrées, de lignes aériennes de contact, et de réaménagements de carrefours routiers.
  - Le pôle-gare de Noisy-le-Sec constitue un réaménagement d'espaces publics et vise une amélioration des conditions d'intermodalité et de multimodalité locales. Il porte sur un élargissement du parvis de gare, sur la création d'un nouveau bâtiment voyageur et d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais de la gare, et sur la création d'aménagements cyclables.
- **Pour ces raisons, l'indice « Objet et nature des opérations » des projets de pôle et de prolongement du T1 ne permet pas de conclure à l'existence d'un projet global.**

**En conclusion, le projet de pôle et le projet T1 ne peuvent être regardés comme un projet global au sens du code de l'environnement. Le projet de pôle serait réalisable techniquement et garderait une pertinence intrinsèque même sans la réalisation du prolongement du tramway T1 à l'est, et inversement.**