

ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITE
DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE THIAIS

DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE
VILLE DE THIAIS

DOCUMENT A
**RAPPORT DE L'ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE
RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS
D'URBANISME DE LA VILLE DE THIAIS**

**REALISEE DANS LE CADRE DU PROJET DE CONSTRUCTION
DE LA LIGNE DE TRAMWAY T9
ENTRE LA PORTE DE CHOISY ET LA VILLE D'ORLY**

conduite du 29 septembre au 17 octobre 2014



Rapport d'Enquête du Commissaire Enquêteur

remis le 10 novembre 2014

ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE THIAIS
--

PREAMBULE

L'arrêté préfectoral n°2014-6725 du 8 septembre 2014 a prescrit l'organisation d'**une enquête publique complémentaire relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Thiais. Cette opération s'inscrit dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique** du projet de construction de la ligne de tramway T9 entre la Porte de Choisy et la ville d'Orly.

Cette mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Thiais n'avait pas été prescrite par l'arrêté inter-préfectoral n°2014-5516 du 14 mai 2014 concernant l'enquête préalable à la déclaration d'enquête publique précitée du fait que la ville de Thiais disposait, au moment de la signature de l'arrêté, d'un PLU (Plan Local d'Urbanisme) compatible avec le projet. Ce PLU ayant été annulé par une décision du Tribunal Administratif de Melun en date du 30 mai 2014 et notifiée à la commune le 2 juin 2014, le document d'urbanisme applicable à compter de cette date est le POS (Plan d'Occupation des Sols) qui n'est pas compatible avec le projet de tramway.

La commission d'enquête, qui avait conduit l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de tramway T9, avait demandé dans ses conclusions qu'une enquête complémentaire soit mise en œuvre avec pour objet la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Thiais.

En conséquence, le STIF, maître d'ouvrage du tramway T9, a sollicité la Préfecture du Val-de-Marne pour l'organisation de la présente enquête complémentaire qui s'inscrit donc dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de construction du tramway T9 entre la Porte de Choisy et la ville d'Orly, emportant également la mise en compatibilité des PLU d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Orly.

Le dossier de la présente enquête comporte trois documents :

DOCUMENT A : RAPPORT DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE (présent document)

DOCUMENT B : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

DOCUMENT C : RECUEIL DES ANNEXES

SOMMAIRE DU RAPPORT D'ENQUETE

I. PRESENTATION DE L'ENQUETE.....	5
I.1. Contexte du projet.....	5
I.2 Cadre règlementaire de l'enquête	7
II. DEROULEMENT DE L'ENQUETE	8
II.1 Organisation de l'enquête.....	8
II. 2 Composition générale du dossier soumis à l'enquête	8
II.3 Publicité de l'enquête	8
II.4 Réunions et visites des lieux.....	8
III. BILAN DE LA PROCEDURE ET DU DOSSIER D'ENQUETE.....	9
III.1 Le bilan de la procédure	9
III.2. L'appréciation du dossier soumis à l'enquête	9
IV. ENJEUX DE L'OPERATION.....	10
V. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	11
VI. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR	16

ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITE
DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE THIAIS

RECUEIL DES ANNEXES

Annexe 1 : Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique n°2014-6725 du 8 septembre 2014.

Annexe 2 : Avis d'enquête publique publiés dans les journaux régionaux.

Annexe 3 : Certificat d'affichage établi par la mairie de Thiais.

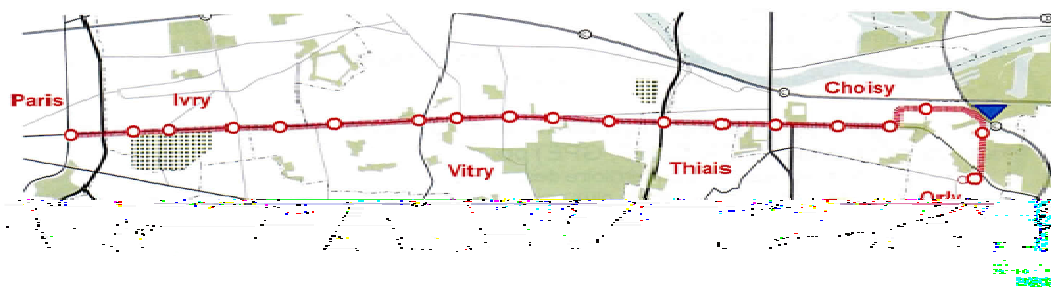
Annexe 4 : Recueil des observations recueillies au cours de l'enquête.

I. PRESENTATION DE L'ENQUETE

I.1. Contexte du projet

Le projet d'aménagement de la ligne de Tramway Paris - Orly Ville concerne les communes de Paris XIIIème, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais, Choisy-le-Roi et Orly dans les départements de Paris et du Val-de-Marne.

La ligne en projet, ponctuée de 19 stations, s'étend sur une longueur de 10 km et s'insère essentiellement sur la Route Départementale n°5 (RD 5), axe structurant du territoire, d'ores et déjà aménagée en partie en site propre pour la ligne de bus 183.



- Les principaux objectifs de ce projet sont :

- de pallier la saturation de la ligne 183 et à ses difficultés d'exploitation ;
- d'encourager une mobilité durable par le maillage des transports collectifs structurants dans le sud parisien ;
- d'accompagner le développement des territoires traversés, et notamment les nombreux projets urbains en cours.

La ligne de bus RATP 183, qui relie la Porte de Choisy (Paris) au terminal Sud de l'aéroport d'Orly en empruntant la RD5 (ex RN305) est l'une des plus chargées d'Ile-de-France. Afin de garantir une vitesse commerciale élevée, elle a fait l'objet du premier projet de site propre bus en Ile-de-France. Le schéma de principe, réalisé en 1977, prévoit la mise en place d'une voie dédiée par sens entre le boulevard Hippolyte Marques (limite communale entre Paris et Ivry-sur-Seine) et la rue Grétilat (Vitry-sur-Seine). Suite à celui-ci, un premier tronçon de 3,8 km a été aménagé entre le passage Hoche à Ivry-sur-Seine et la rue Grétilat à Vitry-sur-Seine.

Des problèmes d'acquisitions foncières ont longuement retardé les travaux d'extension du site propre sur le nord d'Ivry-sur-Seine jusqu'au boulevard Hippolyte Marques à Paris.

Il devenait cependant primordial de prolonger cette infrastructure pour améliorer l'efficacité de cette ligne qui souffre depuis quelques années d'aléas d'exploitation (congestion routière, fréquence élevée). Des travaux d'élargissement ont donc été réalisés, dans le cadre de la ZAC du Plateau et du réaménagement de la RD5 par le conseil général du Val-de-Marne entre juillet 2011 et décembre 2012. Par rapport au schéma de principe de 1977, le projet réalisé accorde une place plus importante aux modes actifs avec l'insertion de pistes cyclables entre le passage Hoche et la rue Barbes à Ivry-sur-Seine.

ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE THIAIS

Un projet d'extension du site propre au sud jusqu'au passage Bertrand à Choisy-le-Roi est actuellement à l'étude, en coordination avec le projet de la ZAC Rouget de Lisle à Vitry-sur-Seine. La mise en place d'un site propre permettra notamment à la ligne 183 de franchir plus facilement l'échangeur de l'A86 et de ne pas subir les aléas de l'exploitation. Cette nouvelle infrastructure de transport en commun devrait être livrée en 2015.

Le site propre réalisé à ce jour n'a pas permis de résoudre intégralement les problèmes d'exploitation rencontrés par la ligne 183.

La réalisation d'un tramway plus capacitaire et plus fiable entre Paris et Orly, en remplacement de la ligne 183, est donc envisagée. Ce changement de mode a été identifié comme élément fort pour la mutation du territoire Orly-Rungis-Seine-Amont, considéré comme secteur stratégique de redéveloppement dès le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 1994.

Le projet de Tramway Paris - Orly ville (TPO) a ainsi été inscrit au projet de SDRIF adopté en 2013 et au Contrat Particulier entre la Région Île-de-France et le département du Val-de-Marne (CPRD94) sur la période 2009-2013 pour la réalisation des études d'évolution de mode.

La consultation du public :

Du 22 octobre au 30 novembre 2012, le projet de tramway entre Paris et Orly ville a fait l'objet d'une concertation, afin que les acteurs publics et toutes les personnes concernées du territoire puissent donner leurs avis sur ce projet.

Les réunions publiques ont été ouvertes à tous, sans inscription.

Par souci de cohérence au regard des enjeux liés à l'insertion du tramway sur la RD5, les réunions publiques avaient été sectorisées :

- sur le secteur Choisy-Thiais, une réunion s'est déroulée à Choisy-le-Roi le 25 octobre 2012 à 19h30 au gymnase Léo Lagrange ; □
- sur le secteur Orly-Choisy sud, une réunion s'est déroulée à Orly le 20 novembre 2012 à 19h30 au salon de la Mairie ; □
- sur le secteur Paris 13^e-Ivry-Vitry, une réunion s'est tenue à Vitry-sur-Seine le 27 novembre 2012 à 19h30 à la salle Kijno de l'Hôtel de ville.

En plus de ces moments d'échange, il était également possible de donner son avis via la carte « T » d'un dépliant largement diffusé sur le territoire et via le site internet du projet.

Le Conseil du STIF du 16 mai 2013 a confirmé la poursuite du projet en prenant en compte les enseignements de la concertation.

I.2 Cadre réglementaire de l'enquête

Conformément à l'article L. 123-14 du code de l'urbanisme, *"Lorsque la réalisation d'un projet public de travaux, de constructions ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique, nécessite une mise en compatibilité du PLU, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique (...) du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2" (procédure de mise en comptabilité).*

Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme font l'objet d'un dossier de mise en compatibilité figurant dans le dossier d'enquête publique (Pièce I'). Ce dossier a été établi en concertation avec les services de l'état et la commune. Il a été examiné lors de la réunion d'examen conjoint organisée par le Préfet du Val-de-Marne, prévue à l'article L. 123-14-2 du code de l'urbanisme, qui s'est tenue le 5 septembre 2014.

La commune de Thiais n'étant pas concernée par une zone Natura 2000, la mise en compatibilité du POS n'est pas soumise à évaluation environnementale.

La déclaration d'utilité publique du projet de tramway T9 qui interviendra au terme de la procédure de mise en compatibilité emportera les nouvelles dispositions du plan d'occupation des sols de la commune de Thiais.

II. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

II.1 Organisation de l'enquête

Les modalités de l'enquête ont été définies par l'arrêté préfectoral n°2014-6725 du 8 septembre 2014 (cf. annexe 1) mis au point de manière concertée avec le STIF, la Préfecture, la Mairie de Thiais et le commissaire-enquêteur.

L'arrêté précité a prescrit que :

- l'enquête devait se dérouler du 29 septembre au 17 octobre 2014 ;
- le dossier d'enquête et le registre associé seraient tenus à la disposition des personnes intéressées par ce projet pendant les heures d'ouverture au public de la mairie de Thiais;
- les observations pouvaient être adressées par correspondance au commissaire enquêteur, au siège de l'enquête à la mairie de Thiais.

Il a également fixé le programme des permanences selon le planning suivant :

- lundi 29 septembre 2014 de 9h à 12h ;
- mercredi 8 octobre 2014 de 14h à 17h ;
- vendredi 17 octobre 2014 de 14h à 17h.

II. 2 Composition générale du dossier soumis à l'enquête

Le dossier d'enquête était constitué du document dénommé « Pièce l' Mise en compatibilité du POS de Thiais » et des pièces administratives réglementaires (arrêté préfectoral, compte rendu de la réunion d'examen conjoint du 5 septembre 2014, avis d'enquête publique, dossier et rapport de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique).

II.3 Publicité de l'enquête

La Préfecture du Val-de-Marne a procédé à 4 insertions de l'avis d'enquête publique, dans des journaux nationaux et locaux, afin d'informer le public sur les modalités d'organisation de l'enquête publique (cf. annexe 2).

Conformément à la demande de la Préfecture adressée à la mairie de Thiais, cette dernière a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique sur les panneaux municipaux et en mairie comme l'atteste le certificat d'affichage transmis à la Préfecture (cf. annexe 3).

Le STIF a également procédé à un affichage complémentaire dans le secteur directement concerné par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

II.4 Réunions et visites des lieux

La préparation de l'enquête a donné lieu à l'organisation d'une réunion avec Mme NIAL-HASSANI de la mairie de Thiais le jeudi 25 septembre 2014. Cette rencontre a été suivie par une visite du site concerné par le tracé du projet de tramway T9. Une deuxième visite du site a été effectuée suite à la dernière permanence afin de constater de visu les déclarations des personnes qui ont déposé des observations dans le registre.

III. BILAN DE LA PROCEDURE ET DU DOSSIER D'ENQUETE

III.1 Le bilan de la procédure

III.1.1 Les conditions de consultation du dossier d'enquête

Les prescriptions de l'arrêté préfectoral n°2014-67 25 du 8 septembre 2014 ont été strictement respectées :

- le dossier d'enquête, réalisé dans le respect des textes réglementaires, a été mis à la disposition du public en mairie de Thiais ;
- les conditions d'accueil du public et de tenue des permanences étaient satisfaisantes.

III.1.2 La communication

Les insertions dans les journaux régionaux ont été réalisées conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral, tant avant l'enquête que huit jours après son début. La mairie a affiché à l'entrée de la mairie et sur les panneaux réservés aux publications officielles les avis d'enquête publique. Le maître d'ouvrage a fait procéder à l'affichage de l'avis d'ouverture de l'enquête publique, de façon visible et lisible de la voie publique, sur le site concerné par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

III.1.3 Le climat social de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans une ambiance sereine concernant les rapports avec le public et les institutionnels concernés.

La participation du public a été assez faible en mairie, seulement 3 personnes sont venues consulter le dossier lors des permanences.

III.2. L'appréciation du dossier soumis à l'enquête

Le dossier était peu volumineux et donc facilement consultable et compréhensible par le public.

IV. ENJEUX DE L'OPERATION

Les modifications à apporter au POS (Plan d'Occupation des Sols) de la commune de THIAIS pour le rendre compatible avec le projet concernent :

1) le rapport de présentation : modification du paragraphe concernant la liaison en site propre sur la RD5 en indiquant la création d'une ligne de tramway entre Paris-Porte de Choisy et Orly-Fer à Cheval.

2) le règlement :

- Zone UG : le projet et les travaux ne sont pas compatibles avec le règlement de la zone UG. Il est proposé pour l'article UG-2 d'étendre la rédaction de l'alinéa concernant les affouillements et les exhaussements aux infrastructures de transport en commun. De plus, l'abattage des arbres nécessaire à l'insertion du projet n'est pas permis par le règlement. Il est donc proposé d'ajouter une disposition particulière à l'article UG-13 pour les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

- Zone UC : idem zone UG.

Il convient de noter qu'il n'y a pas de modification à apporter au plan de zonage et qu'il n'y a pas d'incidence sur les annexes

V. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

A l'occasion de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de tramway T9, les observations avaient été réparties selon les 12 thèmes suivants :

Thème 1 : Le tracé général de la ligne et ses problématiques

Thème 2 : Le positionnement des stations et des terminus

Thème 3 : L'interconnexion avec les autres modes de transport en commun

Thème 4 : Les abords du tracé.

Thème 5 : Les nuisances générées par la phase chantier

Thème 6 : Les incidences de l'exploitation de la ligne sur le voisinage

Thème 7 : Les conditions d'exploitation de la ligne.

Thème 8 : L'insertion urbaine et paysagère de l'infrastructure du tramway et de son alimentation électrique.

Thème 9 : les circulations douces.

Thème 10 : La justification du projet et les solutions alternatives.

Thème 11 : Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

Thème 12 : Autres problématiques et questions diverses.

Les observations recueillies au cours de la présente enquête complémentaire relèvent essentiellement des thèmes 4, 5 et 9 (cf. annexe 4).

Observations de Mme GHEMRI Pharmacie des Sarats 25 Boulevard de Stalingrad

MME GHEMRI demande qu'il soit prévu :

- des places de parking sinon sa pharmacie subira un préjudice considérable
- la réalisation d'un passage piétons pendant les travaux car la clientèle de la pharmacie se compose pour moitié de personnes habitant Choisy-le-Roi
- un feu de croisement pour faciliter l'évacuation par les ambulances et les pompiers des personnes lourdement handicapées en provenance du CESAP
- l'examen du préjudice commercial qu'elle pourrait subir pendant les travaux par la commission d'indemnisation.

Elle souhaite avoir des informations sur les travaux prévus sur l'espace privé d'accès à la pharmacie et à l'immeuble qui, d'après les plans figurant dans le dossier d'enquête fait partie de l'emprise au sol du projet

Observations de Mme AZEMA Irina 31/33 Boulevard de Stalingrad :

Mme AZEMA :

- s'inquiète de la disparition des places de stationnement tout au long du boulevard de Stalingrad ;
- demande ce qu'il est prévu pour les remplacer ;
- pense que le trottoir sera réduit et qu'en conséquence, les voies de circulation vont passer très près de sa maison
- sollicite l'examen de ce préjudice par la commission d'indemnisation.

Elle préconise la mise en place d'un feu de croisement rue pierre Bigle/ boulevard de Stalingrad afin de protéger le passage piétons prévu sur le plan figurant dans le dossier d'enquête.

ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE THIAIS
--

Elle souligne que ce passage est emprunté par beaucoup d'enfants qui se rendent dans les écoles publiques et privées se trouvant du côté de Choisy-le-Roi.

Elle suggère également l'instauration d'une zone 30 afin de conforter la sécurisation des écoliers du quartier.

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Réduction du nombre de places de stationnement

- Le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique ne permettent qu'une définition de grands principes de stationnement.

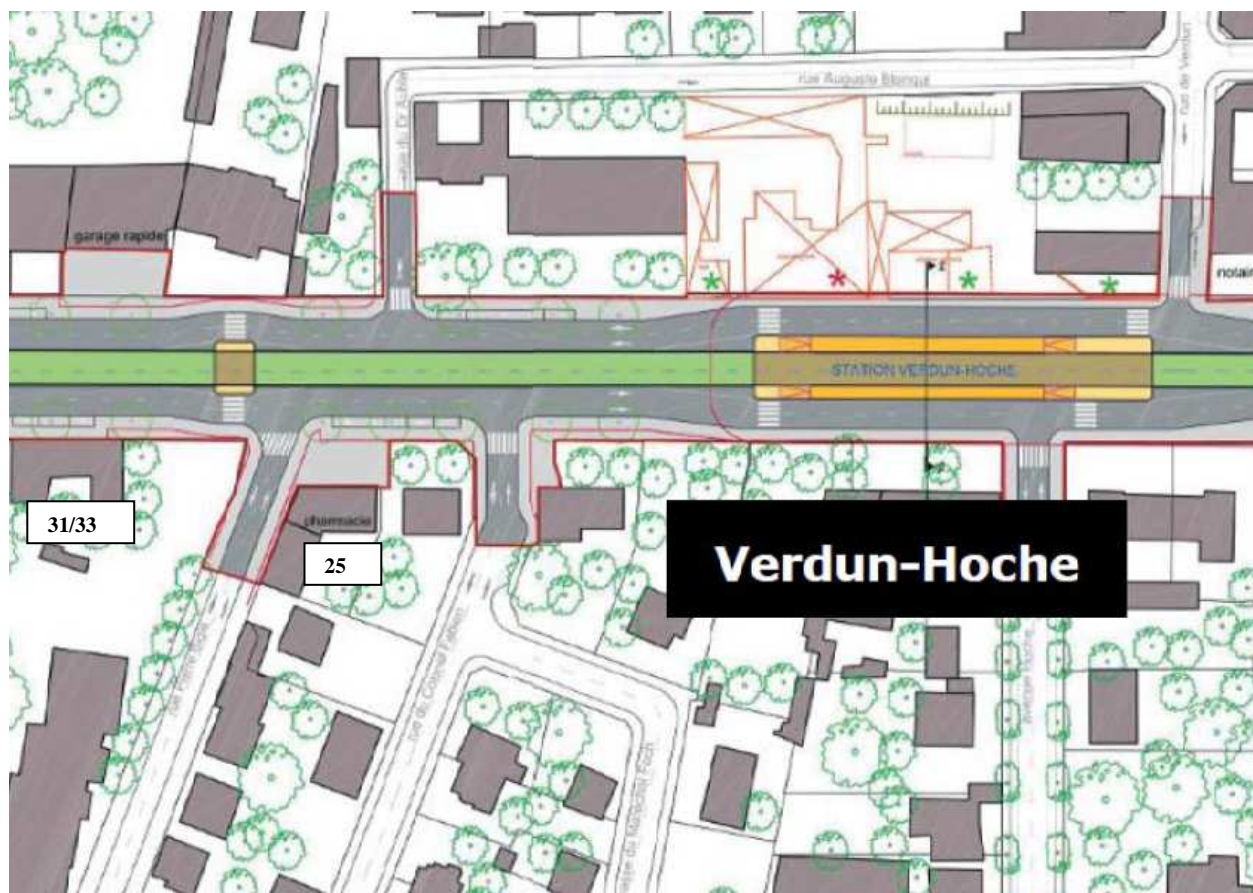
Les études AVP en cours permettront de définir précisément les places des stationnements supprimés, les aménagements prévus pour leur compensation, les espaces réservés aux personnes à mobilité réduite, les emplacements de livraison pour les commerces, etc. Ces aménagements seront définis après une analyse des besoins par la maîtrise d'œuvre.

Ainsi il sera possible d'aboutir en fin d'avant-projet à une quantification plus précise du bilan stationnement.

- Durant la phase chantier, la garantie du bon fonctionnement des commerces et de l'ensemble des activités économiques est un enjeu fort de la réussite du projet. Les besoins des commerces seront donc pris en compte lors des études de phasage des travaux. Plus particulièrement, les contraintes de livraisons des activités économiques existantes ou à venir seront recensées dans les études afin d'être intégrées suffisamment tôt dans le projet.

Cette problématique est déjà intégrée au sein de réunions thématiques avec les services concernés des villes et du Département du Val de Marne, notamment en ce qui concerne le déroulement de la phase Chantier.

Travaux prévus sur l'espace privé d'accès à la pharmacie



- L'insertion de la plateforme tramway et des stations a été réalisée préférentiellement sur le domaine public ou privé non bâti afin de limiter les impacts sur les parcelles privées, les acquisitions de parcelles, la destruction de constructions ou l'empiètement en tréfonds.

Pour améliorer les transitions entre les aménagements liés au projet et les espaces privés, certains

terrains privés pourront faire l'objet d'ajustements techniques en vue de rétablir le nivellement. L'intervention sera réalisée avec l'accord préalable des propriétaires. Ces espaces seront libérés après les travaux et ne feront pas l'objet d'acquisition par le maître d'ouvrage. L'espace privé d'accès à la pharmacie est donc inclus dans le périmètre du projet dans le cadre de ces ajustements techniques.

Des conventions d'occupation temporaire seront signées entre le maître d'ouvrage et les riverains concernés par ces travaux de nivellement.

Comme décrit plus haut, les impacts des travaux sur les riverains ou les activités économiques sont un enjeu fort pour le STIF, ainsi, les mesures nécessaires à la conservation des accès riverains et des commerces à proximité de la zone de travaux seront mises en place en s'appuyant sur un phasage permettant la continuité des activités économiques dans les meilleures conditions possibles.

Sécurité au niveau du carrefour

La sécurité de l'ensemble des usagers de l'espace public est un enjeu prioritaire pour le STIF et le restera au cours des études de conception détaillée à venir.

Ainsi, dans le cadre du projet T9, les déplacements des piétons seront sécurisés : les trottoirs seront larges (2,50 m minimum) et toutes les traversées de la RD5 seront gérées par des carrefours à feux, y compris au niveau des stations du tramway.

De plus, l'ensemble des aménagements réalisés viseront à apaiser la circulation et à faciliter la cohabitation des différents usages. Des actions spécifiques seront mises en place avec les écoles situées le long du tracé afin de sensibiliser les enfants, les parents et les personnels à la présence du tramway et aux risques à prévenir.

Examen en commission d'indemnisation

La garantie du bon fonctionnement des commerces et de l'ensemble des activités économiques durant la phase de travaux est un enjeu fort de la réussite du projet.

Cet aspect sera pris en compte en différentes étapes :

- **Durant les phases d'études** : les besoins des commerçants, des établissements scolaires, des ERP sensibles seront pris en compte pour les études des phasages travaux et des aménagements provisoires à mettre en place
- **Pendant la phase de préparation des travaux** : les plans de circulation en période de travaux seront étudiés avec attention et en concertation avec les services techniques des communes concernées et du Conseil Général du 94. Des dispositifs d'information des riverains et des commerçants seront mis en place.
- **Pendant les travaux** : comme c'est le cas pour les autres projets de tramway en Ile-de-France, une Commission de Règlement à l'Amiable (CRA) sera mise en place pour étudier les demandes d'indemnisations des commerçants. Son objectif est de permettre
- une indemnisation rapide à l'amiable des commerçants dont l'activité est perturbée par les travaux. Les commerçants seront informés par le STIF des modalités d'indemnisation.

AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Il convient de souligner que les observations présentées ci-dessus relèvent plus de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique que de la présente enquête complémentaire. Néanmoins, le maître d'ouvrage apporte dans sa réponse des informations intéressantes de nature à répondre aux questions et à apaiser les inquiétudes des personnes concernées.

Plusieurs éléments de réponse doivent être mis en exergue :

- ***la garantie du bon fonctionnement des commerces et de l'ensemble des activités économiques pendant la phase chantier et en phase d'exploitation est considérée comme un enjeu fort du projet ;***
- ***les contraintes de livraison des activités économiques seront prises en compte dans les études d'avant-projet afin d'être intégrées suffisamment tôt dans le projet ;***
- ***des ajustements techniques seront réalisés entre les aménagements liés au projet et les espaces privés en vue de rétablir le nivellement, avec l'accord préalable des propriétaires ;***
- ***les déplacements des piétons seront sécurisés et en particulier toutes les***

ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITE
DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE THIAIS

traversées de la RD5 seront gérées par des carrefours à feux.

- des actions spécifiques seront mises en place avec les écoles situées le long du tracé afin de sensibiliser les enfants, les parents et les personnels aux risques à prévenir ;

- une Commission de Règlement à l'Amiable (CRA) sera mise en place pour étudier les demandes d'indemnisation des commerçants dont l'objectif est de permettre une indemnisation rapide à l'amiable des commerçants dont l'activité est perturbée par les travaux.

VI. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Il convient de se référer au document B : « Conclusions et Avis Motivé du commissaire-enquêteur ».

A Créteil le 10 novembre 2014

Le commissaire-enquêteur

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'C. Pouey', is written above a horizontal line.

Claude POUHEY