



## **TRAMWAY T9 PARIS – ORLY**

### **DECLARATION DE PROJET**

Rapport n°2014/486

au Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France  
séance du 10 décembre 2014

Rubrique : Grands projets d'investissement

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Historique de l'opération

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 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.

A partir de 1977, des portions de site propre bus ont ainsi été aménagées sur la RD5.

Le site propre réalisé à ce jour n'a pas permis de résoudre les problèmes d'exploitation rencontrés par la ligne 183. Cette ligne est fréquentée par 56 000 voyageurs par jour et présente une attractivité grandissante ; l'importance de sa fréquentation entraîne des aléas sur la vitesse commerciale de la ligne.

La ligne de bus souffre d'irrégularités (formation de trains de bus) et d'une vitesse commerciale dégradée (jusqu'à moins de 7 km/h sur certaines interstations). **La ligne 183 atteint donc ses limites en termes de capacité, de régularité et de vitesse commerciale.**

Le projet de Tramway Paris – Orly ville (T9), plus capacitaire et plus fiable entre Paris et Orly, en remplacement de la ligne 183, 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.

Les étapes clés du projet de tramway T9 entre Paris Porte de Choisy et Orly place du Fer à Cheval ont été les suivantes :

- **Approbation du DOCP au Conseil du STIF du 11 avril 2012.**
- **Concertation du 22 octobre au 30 novembre 2012,**
- **Le schéma de principe et le dossier d'Enquête d'Utilité Publique ont été approuvés au Conseil du STIF du 11 décembre 2013.**
- **L'enquête publique relative à la Déclaration d'Utilité Publique du projet T9 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'est déroulée du 2 juin au 5 juillet 2014.**

### 1.2. Objectifs du projet T9

Le projet qui a été soumis à enquête publique, consiste en la réalisation d'une ligne de tramway entre la Porte de Choisy à Paris et Orly-ville.

Les principaux objectifs de ce projet sont :

- **de pallier la saturation de la ligne 183** et 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.

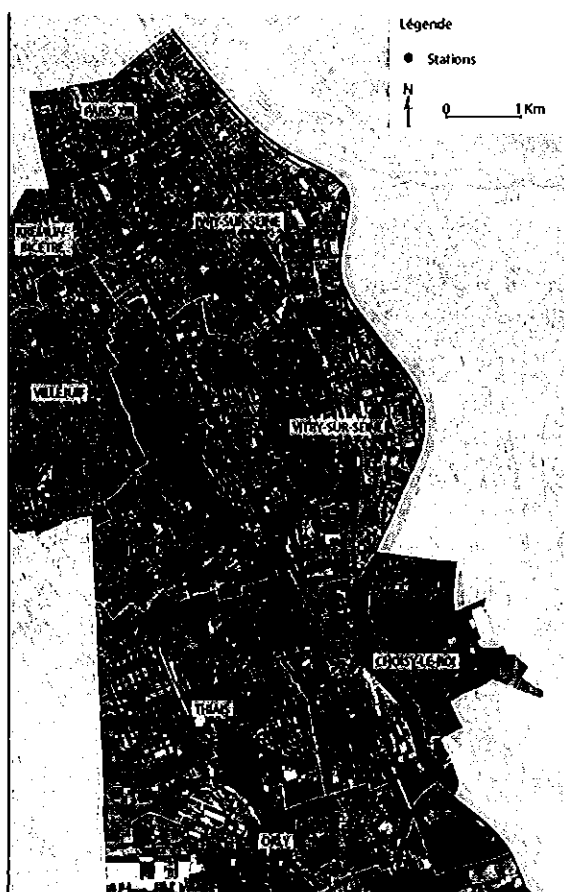
### 1.3. Organisation du projet

Le **STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est maître d'ouvrage de l'opération**, insertion urbaine et système de transport y compris site de maintenance et de remisage.

Le financement de l'opération est assuré par **l'Etat, la Région Île-de-France, le Conseil Général du Val-de-Marne et la Ville de Paris.**

### 1.4. Description du projet

La ligne en projet, d'une longueur de 10,3 km, ponctuée de 19 stations, dessert les communes de Paris XIIIème, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais, Choisy-le-Roi et Orly.



La ligne s'insère essentiellement sur la RD5, comme l'actuelle ligne de bus 183.

Au sud de Choisy-le-Roi, elle quitte la RD5 pour emprunter des voiries communales (rue Peary à Choisy puis rue Colomb et voie des Saules à Orly).

Ainsi le tramway se connecte à la gare RER C des Saules ; de plus, la ligne peut ainsi rejoindre le site de maintenance et de remisage sur le site des Vœux.

La ligne sera en correspondance avec le métro ligne 7 et le tramway T3a à Porte de Choisy, avec la future ligne 15 du Grand Paris à Hôtel-de-Ville de Vitry, avec le RER C, le TVM et le T Zen 5 à Choisy-le-Roi, et avec le RER C à la gare des Saules à Orly.

Le tramway circulera de 05h00 du matin à 00h30 le soir, avec un intervalle de passage de 4 minutes en heure de pointe et 8 minutes en heure creuse.

Le temps de parcours entre Paris Porte de Choisy et Orly place du Fer à Cheval est estimé à 30 minutes.

## **1.5 Coûts du projet et planning**

Au stade du schéma de principe, le coût du projet est estimé à 360 M€HT +/- 10% (CE novembre 2011) pour l'infrastructure, y compris le site de maintenance et de remisage sur le site des Vœux.

Le prochain jalon du planning du projet est la présentation de l'ensemble des études d'avant projet en conseil du STIF de juillet 2015 pour permettre le démarrage des travaux début 2017, sous réserve de la mise en place des financements nécessaires à la réalisation du projet conjointement à l'approbation de l'AVP.

## **2. L'enquête publique**

### **2.1 Références réglementaires**

Le projet de tramway T9 a été soumis à enquête d'utilité publique conformément à l'article L.11.1 du Code de l'Expropriation et au décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement. Ces textes renvoient expressément aux dispositions du code de l'environnement s'agissant de l'organisation matérielle de l'enquête publique et notamment, les articles L123.1 à L 123.19 du Code l'Environnement, les articles R 123.1 à R 123.43 du Code de l'Environnement, la circulaire n°93-73 du 27 septembre 1993.

L'enquête publique a pour objet d'éclairer le maître d'ouvrage sur l'utilité publique du projet. Par la suite, une enquête parcellaire devra permettre la détermination précise des parcelles dont la maîtrise est nécessaire pour la réalisation du projet.

Le dossier d'enquête publique, incluant l'étude d'impact, a été soumis à l'autorité environnementale compétente, définie par les articles L-122-1 et R-122-1 du code de l'environnement à savoir la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE), qui a émis un avis en date du 3 avril 2013.

### **2.2 Déroulement de l'enquête publique**

Par la décision N° E14000002/77 du 20 janvier 2014, le Président du Tribunal Administratif de Melun a désigné la commission d'enquête en charge de conduire l'enquête d'utilité publique du projet de tramway T9 et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, et Orly.

La commission d'enquête était composée de Claude POUHEY, président de la commission, Michel CERISIER et Anne ROBERT-CHARY, membres titulaires, et Jean-Yves TAILLE, membre suppléant.

L'arrêté du 14 mai 2014 a porté ouverture de l'enquête publique nécessaire à la réalisation du projet T9 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Orly.

Le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne portait pas sur les communes de Paris et Thiais car leurs PLU respectifs étaient compatibles avec le projet au moment de l'arrêté.

Une communication « grand public » (une lettre d'information, un dépliant, une vidéo sur le site internet et des rencontres sur le terrain) est venue compléter la communication légale de l'enquête publique.

### **2.3 Avis formulés pendant l'enquête publique**

Les permanences ont été tenues conformément aux stipulations de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Des registres d'enquête publique, cotés et paraphés, ont été mis à disposition du public pour qu'il puisse y porter ses observations à la Préfecture du Val-de-Marne, à la sous-préfecture de l'Hay-les-Roses et dans les communes concernées (mairie du 13ème arrondissement, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Cholsy-le-Roi, Thiais et Orly).

Au total, **239 observations** ont été recueillies : 67 dans les six registres déposés en mairie et 172 dans le registre électronique en ligne ; de plus, **17 courriers** ont été reçus pendant cette enquête.

Sur demande de la Commission d'Enquête, cette enquête a donné lieu à la mise en place d'un registre électronique qui a connu un fort succès. Ce registre a été fortement apprécié par la commission d'enquête qui l'a souligné dans son rapport.

La décomposition des observations et courriers recueillis est la suivante :

registre	Observations écrites	Courrier	Remarques
Paris 13ème	8	2	
Ivry-sur-Seine	3	1	
Vitry-sur-Seine	25	6	Dont une pétition comportant 79 signatures
Thiais	3	0	
Choisy-le-Roi	21	2	
Orly	7	3	Dont une pétition comportant 20 signatures
Registre électronique	172	0	
Courrier	0	3	
<b>Total</b>	<b>239</b>	<b>17</b>	

La pétition déposée à Vitry-sur-Seine concerne le positionnement des stations à Vitry nord.

La pétition déposée à Orly concerne le quartier des Navigateurs (suppression de stationnement, besoins de sécurisation des traversées piétonnes).

Trois permanences de la commission d'enquête par mairie ont eu lieu pendant l'enquête.

L'enquête publique s'est terminée, comme prévu, le samedi 5 juillet 2014.

Le 15 juillet 2014, la commission d'enquête a remis au maître d'ouvrage une retranscription de l'ensemble des questions posées par le public, ainsi qu'une synthèse des observations formulées qu'elle a organisée en 12 thèmes :

- 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
- 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

Le STIF a apporté des réponses pour chacun des thèmes mis en évidence, comme demandé par la commission d'enquête, dans un mémoire remis le 11 août 2014 à la commission d'enquête.

## 2.4 Conclusion de la commission d'enquête

Le rapport d'enquête publique relatif au projet de tramway T9 a été remis par la commission d'enquête le 29 août 2014.

La commission d'enquête a émis **un avis favorable 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. Cet avis est assorti d'une réserve et cinq recommandations.**

La commission d'enquête a émis **un avis favorable sans réserve à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur les communes d'Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine.**

La commission d'enquête a émis **un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et Orly, assorti d'une recommandation.**

## 3. Déclaration de projet

Conformément à l'article L126-1 du code de l'environnement, l'autorité de l'établissement public responsable du projet, le Conseil du STIF, doit se prononcer, par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération projetée, au vu du rapport de la commission d'enquête.

Cette déclaration de projet doit intervenir dans l'année suivant la clôture de l'enquête. Au travers de la déclaration de projet, le Conseil du STIF doit se prononcer sur les propositions de réponses et d'engagement.

**RESERVE** : Engagement d'une enquête publique complémentaire pour la mise en compatibilité du POS de Thiais.

L'enquête relative à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du projet T9 s'est déroulée du 2 juin au 5 juillet 2014. Le dossier d'enquête publique ne comportait pas de mise en compatibilité du PLU de Thiais car celui-ci était compatible avec le projet.

Le plan local d'urbanisme (PLU) de Thiais (approuvé le 29 mars 2012) a été annulé le 30 mai 2014 dans sa totalité par le Tribunal Administratif de Melun. Le tribunal de Melun a justifié son annulation par le fait que la délibération initiale de décembre 2008, destinée à lancer la révision du POS, ne précisait pas suffisamment les orientations du futur PLU. Depuis le 30 mai 2014, c'est le plan d'occupation des sols (POS approuvé le 18 mai 2001 dont la dernière modification date du 26 septembre 2007) qui s'applique.

Il s'avère que le projet T9 n'est pas compatible avec le POS de Thiais, ainsi il a été proposé, par le président de la Commission d'Enquête dans son courrier du 28 juillet 2014 destiné à la Préfecture, la tenue d'une enquête publique complémentaire sur la mise en compatibilité du POS de Thiais.

En vue de cette enquête publique complémentaire, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE) a statué en date du 8 septembre 2014 en tant qu'Autorité Environnementale sur la mise en compatibilité du POS de Thiais.

Une enquête publique complémentaire portant sur la mise en compatibilité du POS de Thiais s'est tenue du 29 septembre au 17 octobre 2014. Deux commentaires ont été déposés sur les registres durant cette enquête publique complémentaire. Comme indiqué dans le rapport du commissaire enquêteur, ces observations relevaient « plus de l'enquête préalable à la DUP du projet T9 » qu'à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (les observations se rattachaient aux thèmes 4, 5 et 9).

Le 10 novembre 2014, la Commission d'Enquête a rendu son rapport et ses conclusions à la Préfecture du Val-de-Marne.

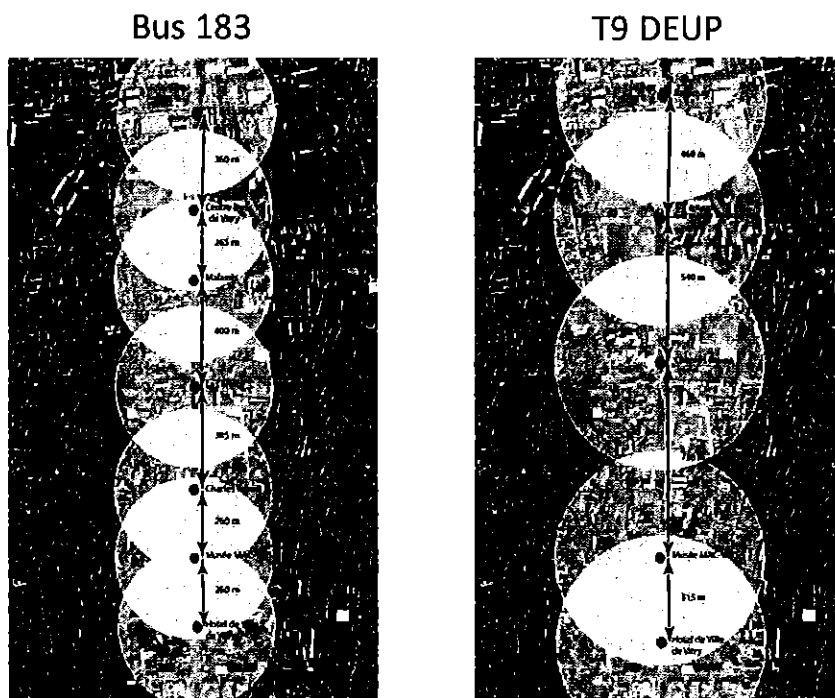
La commission d'enquête a émis **un avis favorable sans réserve ni recommandation à la mise en compatibilité du POS de Thiais.**

**RECOMMANDATION DUP 1 :**

Approfondissement des études et de la concertation pour la localisation des stations sur le tronçon nord de Vitry-sur-Seine

Le positionnement des stations a fait l'objet de plusieurs remarques, particulièrement sur le tronçon nord de Vitry-sur-Seine, entre les stations Barbusse et Hôtel de Ville.

Les remarques des riverains ont révélé des inquiétudes liées aux distances entre les stations du tramway qui sont plus importantes que les distances entre les arrêts actuels du bus 183.



**Figure 1-Comparaison des interstations entre le bus 183 et la ligne T9 (tracé présenté dans le DEUP)**



Le projet T9 vise à offrir un saut qualitatif en matière de régularité et de performance des transports en commun. Aussi, la localisation des stations doit concilier la desserte fine du territoire et des équipements avec le maintien d'une vitesse commerciale permettant de répondre aux enjeux de desserte métropolitaine du projet.

Afin de répondre à cette recommandation et aux inquiétudes des riverains, le STIF s'engage à mener un approfondissement des études d'implantation des stations sur le tronçon nord de Vitry-sur-Seine pendant la phase d'avant-projet.

Le STIF s'assurera à travers ces études que la desserte de cette zone sera bien adaptée au trafic des voyageurs. Il associera à sa démarche les communes, les acteurs éventuels et les riverains concernés.

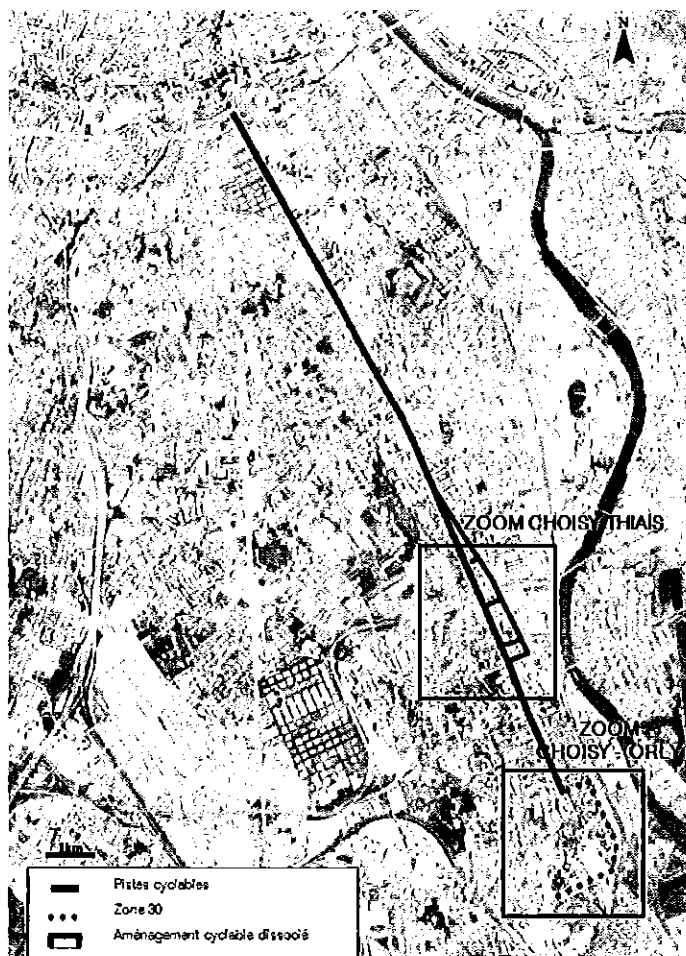
**RECOMMANDATION DUP 2 :**

Approfondissement des études de faisabilité et de sécurisation du tronçon de la piste cyclable détournée de la RD5 sur Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

La création d'un itinéraire cyclable continu et sécurisé est une composante forte du projet T9. Le projet respecte ainsi les dispositions de la loi sur l'air (dite loi LAURE) qui impose la création d'aménagements cyclables lorsque des voiries sont rénovées.

Le projet de tramway T9 est identifié dans le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF) en vigueur comme liaison structurante de transport de surface, et s'inscrit donc dans la volonté de la région d'accroître de 10% l'usage de la marche et du vélo.

L'axe de la RD5 figure au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) du Val-de-Marne. Il fait partie des 27 itinéraires structurants à réaliser en priorité à l'horizon 2020. Ces itinéraires constitueront l'armature d'un réseau cyclable de qualité de 230 km dans le Val-de-Marne. Ces documents de cadrage encouragent les communes à organiser des itinéraires de rabattement depuis ou vers la RD5 depuis les voiries communales.



Compte tenu des contraintes de circulation et de largeurs de voirie, il est impossible d'insérer une piste cyclable tout au long de la RD5.

A Choisy-Thiais, sur la section allant de la limite communale avec Vitry-sur-Seine jusqu'au croisement RD5 / Roosevelt Franchot, les volumes de trafic routiers et les contraintes des gestionnaires de voirie (RD5 mais aussi A86<sup>1</sup>) nécessitent de conserver les 2x2 voies de circulation. La largeur entre façades étant plus limitée (27 mètres), l'itinéraire cyclable est dévié par les rues Demanieux et de l'Insurrection Parisienne en concertation avec la ville de Choisy-le-Roi, proposant ainsi un itinéraire cyclable alternatif à proximité immédiate de la RD5, plus confortable et qualitatif.

Le projet T9 permettra la création d'un itinéraire cyclable continu et sécurisé grâce au passage en zone 30 des voies concernées. Dans le cadre des études d'avant-projet, le STIF s'engage à intégrer à l'AVP des solutions d'aménagement de la piste cyclable sur ces voies, en particulier dans la rue de l'Insurrection Parisienne qui est actuellement pavée. L'aménagement de cet itinéraire cyclable sera intégré dans le financement du projet T9.

Dans le cadre des études préliminaires et du schéma de principe, ce sujet avait été traité en concertation avec le CG94 et la ville de Choisy-le-Roi, le STIF s'engage à poursuivre la concertation avec ces acteurs locaux sur le sujet d'une bonne continuité cyclable en lien avec le projet T9.

<sup>1</sup> Le maintien de 2\*2 voies sur cette portion de la RD5 est un besoin exprimé par la DIRIF et le CG94. Outre des volumes de trafic importants, cet itinéraire est utilisé par les convois exceptionnels ; il permet de plus l'écoulement du trafic automobile lors de l'entretien mensuel des tunnels de l'A86 et des phases travaux régulièrement programmées sur cet axe structurant du réseau routier. De plus, la nécessité de préserver du stationnement déjà fortement réduit par le projet (baisse de 70% sur le secteur) doit être prise en compte.

**RECOMMANDATION DUP 3 :**

Recherche de solutions compensatoires à la réduction des places de stationnement sur les secteurs les plus impactés en concertation avec les mairies concernées.

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

Les études d'avant-projet en cours permettront de définir précisément les emplacements des stationnements supprimés, les aménagements prévus pour leur compensation, les espaces réservés aux personnes à mobilité réduite, les places de livraisons pour les commerces, etc... Ainsi il sera possible d'aboutir en fin d'AVP à une quantification plus précise du bilan stationnement.

Une attention particulière sera portée pendant les études à la restitution des places de stationnement résidentiel. Pendant la phase d'avant-projet, le rétablissement symétrique du stationnement sur les 2 rives de la RD5 et les opportunités foncières, afin de restituer au mieux l'offre, seront recherchés en lien avec les services municipaux.

Dans la mesure des opportunités foncières disponibles et des besoins spécifiques (places PMR, places de livraison...), en relation étroite avec les collectivités concernées, le STIF s'engage à rechercher des solutions de substitution du stationnement supprimé par le projet T9.

Enfin le STIF s'engage à accompagner les communes dans une réflexion plus globale sur les politiques de stationnement aux abords du tramway, suivant les recommandations du PDUIF.

**RECOMMANDATION DUP 4 :**

Poursuite des études d'opportunité et de faisabilité engagées pour le prolongement de la ligne de tramway jusqu'à la zone d'activités d'Orly Aéroport.

Lors des études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), une analyse exploratoire a été menée pour juger de l'opportunité et de la faisabilité du prolongement jusqu'à l'aéroport. Outre les difficultés d'insertion, les prévisions de trafic à l'horizon 2020 révélaient un nombre insuffisant de voyageurs pour justifier la mise en place d'un tramway sur ce prolongement de près de 6 km.

Suite à cette première étude, à l'approbation du DOCP en avril 2012 et du bilan de la concertation en mai 2013, le STIF et les financeurs du projet (Etat, Région-Ile-de France, Département du Val-de-Marne), ont donc privilégié dans un premier temps le projet de la porte de Choisy (Paris) à la place du Fer-à-Cheval (Orly) mais il a été décidé de prendre, dans le programme du projet, des mesures conservatoires pour permettre un éventuel prolongement ultérieur de la ligne :

- Au terminus par son insertion et sa configuration,
- Dans le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) des Vœux, dimensionné pour accueillir un parc plus important que celui nécessaire à la ligne Paris-Orly Ville.

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) mentionne également qu'« à plus long terme, la desserte de l'aéroport pourrait être améliorée par le prolongement du tramway RD5 Paris-Orly ».

Conformément au vœu émis au Conseil d'Administration du STIF du 1<sup>er</sup> octobre 2014, le STIF s'engage à mener les études de ce prolongement après leur inscription dans le prochain Contrat de Plan Etat-Région (CPER).

Les études devront ensuite être conduites dans un calendrier adapté et après la signature d'une convention de financement par les principaux financeurs.

Ces études devront examiner l'ensemble des solutions de tracés précisément et notamment celui qui relierait le carrefour du fer à cheval à Orly à l'aéroport éponyme en desservant les quartiers ouest de Villeneuve-le-Roi. Les conclusions de ces études seront présentées au conseil d'administration du STIF.

**RECOMMANDATION DUP 5 :**

Poursuite des études et recherche d'un financement pour la création d'un accès direct au métro M7 au niveau du terminus de la Porte de Choisy.

Les questions de l'intermodalité et de la gestion de la correspondance entre le tramway T9 et la ligne 7 du métro ont été abordées dès la phase de concertation.

Au regard de l'augmentation attendue du flux de voyageurs, faciliter et sécuriser les correspondances est un objectif fort pour le STIF.

Ainsi, en collaboration avec la ville de Paris et la RATP, des études approfondies du pôle de la Porte de Choisy se poursuivent avec l'objectif de garantir de bonnes correspondances entre les différentes lignes de transport (M7, T3a et T9) et d'améliorer les circulations douces.

Des études de niveau avant-projet sont actuellement menées par la RATP pour la création d'un nouvel accès à la ligne 7 du métro au sud du quai T3a actuel (permettant ainsi de limiter les cheminements de correspondance et d'éviter les traversées de la plate-forme du T3a).

Le STIF s'engage à intégrer la création de ce nouvel accès à la ligne 7 du métro au bouclage du financement du projet T9 en fin d'avant-projet mi 2015.

Cette étude s'inscrit dans une démarche plus globale d'aménagement du pôle Porte de Choisy, menée conjointement par le STIF et la Ville de Paris et prévoyant un réaménagement de l'espace public sur l'ensemble du pôle.

**RECOMMANDATION MECDU 1 :**

Portant sur l'accessibilité des services de secours aux façades des constructions réalisées le long du tracé qui devra faire l'objet d'un avis des services compétents afin qu'une solution soit arrêtée entre les parties concernées.

Cette recommandation porte sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et Orly.

Le STIF est vigilant sur la problématique d'accessibilité aux façades par les services de secours. Il veille à apporter les éléments de garantie d'accessibilité au niveau des façades existantes. Ces éléments font l'objet d'études spécifiques et d'échanges avec les services de secours et ont été l'objet d'adaptations de tracé pour le tramway T9 afin de prendre en compte ces contraintes.

La distance de 7 mètres entre le Gabarit Limite d'Obstacle (GLO) du tramway et les façades est préconisée (guide STRMTG d'accessibilité des secours sur les sites de

tramways) pour les bâtiments présentant au moins un plancher situé entre 8 m et 28 m d'altitude. Ce critère est respecté sur l'ensemble du tracé. Pour les bâtiments n'entrant pas dans cette catégorie, une voie engen (largeur utile : 3 m) est nécessaire. Ce critère est également respecté.

Sur l'ensemble du linéaire, il n'existe donc pas de non-conformité avec le guide précité. Le STIF n'envisage pas de demande de dérogation.

Le décret 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés définit les modalités d'instruction par les services compétents des dossiers de sécurité préalable à l'autorisation d'exploiter le tramway. Comme pour toutes les opérations de tramway, le STIF s'engage à suivre les dispositions réglementaires en vigueur.

## **5. Délibération**

Il sera donc proposé au Conseil :

- De confirmer l'intérêt général du projet.
- Dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique, d'autoriser le recours à l'expropriation en cas de refus d'une cession à l'amiable des terrains nécessaires au projet ; et donc d'autoriser la directrice générale à mener la procédure d'expropriation au nom du STIF.
- D'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;
- De charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Conformément à l'article R126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées.

Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable au siège du STIF ainsi que sur le site internet du projet (<http://www.tramway-t9.fr/> ).

