

ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE PRESCRITE PAR
L'ARRETE INTER-PREFECTORAL N°2014-5516 du 14 mai 2014

**DEPARTEMENTS DE PARIS ET DU VAL-DE-MARNE
VILLES DE PARIS (13^{ème}), IVRY-SUR-SEINE, VITRY-SUR-SEINE,
THIAIS, CHOISY-LE-ROI ET ORLY**

**DOCUMENT B
CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE**

**DE L'ENQUETE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
DU PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE
TRAMWAY T9 ENTRE LA PORTE DE CHOISY
ET LA VILLE D'ORLY**

conduite du 2 juin 2014 au 5 juillet 2014



**Document rédigé par la Commission d'Enquête
désignée par l'ordonnance du Tribunal Administratif
E1400002/77 du 20 janvier 2014**

remis le 29 août 2014

PREAMBULE

L'arrêté inter-préfectoral n°2014-5516 du 14 mai 2014 a prescrit l'organisation d'une **enquête publique 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, emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Orly.

Le dossier d'enquête final reprenant les analyses, les conclusions et les avis motivés de la commission d'enquête comporte 7 documents inventoriés ci-après.

DOCUMENT A : RAPPORT DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- du projet de construction de la ligne de tramway T9 entre la Porte de Choisy et la Ville d'Orly.

DOCUMENT B : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- du projet de construction de la ligne de tramway T9 entre la Porte de Choisy et la Ville d'Orly.

DOCUMENT C : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE TRAMWAY T9 :

- emportant la mise en compatibilité du PLU d'Ivry-sur-Seine.

DOCUMENT D : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE TRAMWAY T9 :

- emportant la mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine.

DOCUMENT E : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE TRAMWAY T9 :

- emportant la mise en compatibilité du PLU de Choisy-le-Roi.

DOCUMENT F : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE TRAMWAY T9 :

- emportant la mise en compatibilité du PLU d'Orly.

DOCUMENT G : RECUEIL DES ANNEXES

DOCUMENT H : RECUEIL DES GRILLES DE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LES DIFFERENTS REGISTRES D'ENQUETE

Le présent document est relatif au

DOCUMENT B : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE :

- du projet de construction de la ligne de tramway T9 entre la Porte de Choisy et la Ville d'Orly.

SOMMAIRE

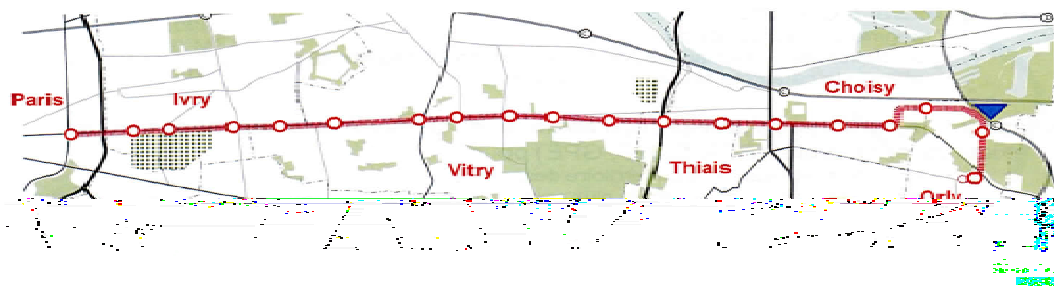
CONTEXTE DU PROJET	4
ENJEUX DU PROJET	6
CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	9

CONTEXTE DU PROJET

Le présent dossier d'enquête concerne l'enquête publique relative au projet d'aménagement de la ligne de Tramway Paris - Orly Ville, sur les communes de Paris 13ème, 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.]

Elle desservira les communes de Paris 13ème, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais, Choisy-le-Roi et Orly selon le tracé décrit ci-dessous.



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.

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.

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.

L'objet de l'enquête publique

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.

A l'issue de cette phase de consultation, le Conseil du STIF du 16 mai 2013 a confirmé la poursuite du projet en prenant en compte les enseignements de la concertation et décidé la mise en œuvre d'une enquête publique avec pour objet d'établir l'intérêt général de l'opération en considération de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et du résultat de la consultation du public.

Cette enquête a porté à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Orly. Elle a été réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement.

ENJEUX DU PROJET

a) Les enjeux socio-économiques

La RD5, support du tramway sur la majorité de son itinéraire, traverse plusieurs zones accueillant **une forte densité de population et/ou d'emplois** : surtout dans les zones d'Ivry-nord, des grands ensembles de Vitry, du centre-ville de Choisy-le-Roi, des grands ensembles Choisy sud ou encore d'Orly.

Le territoire de l'aire d'étude est **en cours de densification** et de mutation de grands espaces. **L'amélioration de l'accessibilité est un facteur majeur pour le développement urbain et économique**. A ce titre, le projet représente une opportunité pour le territoire. D'autant plus que la ligne de bus 183 est la ligne la plus chargée en Ile-de-France avec 56.000 voyageurs par jour selon le dossier.

Les objectifs du projet sont :

- de faire évoluer la ligne 183 en un mode tramway afin d'augmenter la capacité de la ligne, améliorer les performances et affirmer le caractère structurant de la ligne.
- Assurer le maillage en transport en commun du territoire afin d'améliorer l'accessibilité du territoire et rendre les transports en commun plus compétitifs (et réduire la part modale de la voiture).
- Donner une plus large part aux piétons et assurer un cheminement plus sûr.

Le terminus nord de la ligne de tramway qui se situera au niveau de la Porte de Choisy, à Paris, sera en correspondance avec la ligne 7 du métro et la ligne de tramway T3a. La station Hôtel de Ville de Vitry, sera en correspondance avec la future ligne 15 du Grand Paris Express, au sud de la mairie de Vitry-sur-Seine. La station du carrefour Rouget de Lisle, au centre-ville de Choisy-le-Roi, fera aussi l'objet de correspondances possibles avec le "site propre bus est-ouest" emprunté par les lignes de bus TVM, 393 et 103, et avec le RER C à la gare de Choisy-le-Roi. Il y aura également une correspondance avec la ligne RER C à la station des Saules.

La transformation du bus 183 en tramway T9 contribuera à faire gagner du temps aux anciens et nouveaux utilisateurs des transports en commun. Elle contribuera également à augmenter la régularité du service, et à décongestionner la ligne.

Le tramway permettra la desserte d'une multitude d'équipements. Le dossier cite : une douzaine de collèges, 7 lycées, 3 centres commerciaux de plus de 5.000 m², la clinique Pasteur et la clinique des Noriets (à Vitry-sur-Seine), 3 équipements culturels (théâtre Jean Vilar, centre culturel Aragon Triolets et le "MAC/VAL").

La population et les emplois desservis seront très nombreux à l'horizon 2020. Le dossier prévoit un total de 136.300 personnes desservies, et 32.100 emplois. Etant précisé que la population et les emplois desservis correspondent à un périmètre de 500 mètres à vol d'oiseau autour des stations. Le dossier insiste beaucoup sur les gains de temps, lesquels semblent réels et logiques. Le temps de parcours théorique à l'heure de pointe du matin est de 16 minutes entre Fer à Cheval et Rouget de Lisle, et de 28 minutes entre Rouget de Lisle et la porte de Choisy. La moyenne retenue est de 13 km par heure.

La mise en service du tramway Paris-Orly se traduira donc par un gain de temps par rapport à l'offre théorique de la ligne 183 actuellement en service. Mais le dossier souligne aussi l'augmentation du temps d'attente du fait de l'intervalle moyen qui passera de 3 minutes pour le bus à 4 minutes pour le tramway à l'heure de pointe du matin.

Au total, selon le dossier 19,7 millions d'utilisateurs seront concernés par ce gain de temps. L'étude a calculé une économie en résultant de 850.000 heures à l'année de mise en service. Ce gain de temps annuel a été monétarisé en 2020 à 18,5 millions d'euros se décomposant comme suit :

- 18,2 M€ pour le gain de temps de parcours des anciens utilisateurs des transports collectifs;
- 0,3 M€ pour le gain de temps pour "*les reportés de la voiture vers les transports collectifs*".

Ce qui est indéniable c'est que l'exploitation actuelle de la ligne de bus 183 n'est pas satisfaisante puisque celle-ci est perturbée par un trop grand nombre de voyageurs, une discontinuité de "son site propre", mais aussi par des traversées difficiles aux carrefours et par un temps de montées et de descentes des usagers trop important. Il est évident que la mise en service du tramway, grâce notamment à une priorité aux carrefours, permettra de garantir un temps d'attente régulier aux arrêts. Il s'en suivra une diminution de la variabilité du temps de trajet dans les véhicules bien que la vitesse commerciale constatée dans le dossier soit inférieure à 7 km par heure sur certaines sections.

Le temps de parcours entre deux terminus est estimé dans le dossier à 29 minutes (hors temps d'arrêt aux terminus), ce qui correspond à une vitesse commerciale de 20 km par heure. On peut en conclure que la vitesse du tramway oscillera entre 7 et 20 km par heure selon les sections empruntées.

Le matériel roulant sera évidemment neuf, et ses aménagements également, ce qui contribuera à l'amélioration du territoire parcouru.

b) Les enjeux environnementaux et patrimoniaux

La trame végétale discontinue que constitue la RD5 apparaît dans le SDRIF comme "liaison verte" à conforter. L'étude d'impact montre que ce projet permettra de renforcer la trame verte en prolongeant l'arboretum le long du mur du cimetière parisien d'Ivry-sur-Seine ; avec une insertion dans la trame végétale « transversale » revendiquée par la ville de Vitry-sur-Seine (notamment dans le parc du Coteau, avec "*recours à des essences coordonnées avec les milieux rencontrés dans le parc*") ; des "éco-connecteurs" dans la ZAC Rouget de Lisle à Vitry-sur-Seine notamment. La végétalisation de la plateforme renforcera probablement aussi cette trame verte. Le dossier s'oriente vers des solutions de plateformes perméables, afin d'améliorer l'existant, mais cet élément ne fait pas l'objet d'un engagement ferme et définitif comme sur le choix des essences par exemple. Le dossier évoque simplement une "*orientation vers des solutions d'aménagement d'espaces publics permettant de réduire le ruissellement et d'offrir une palette végétale élargie (noues, ...)*". Par contre, il semblerait que l'aménagement d'une large poche à la jonction avec la voie d'accès vers le Site de Maintenance et de Remisage, présenterait un bon potentiel de relais de biodiversité entre le parc Jean Mermoz et le secteur des Grands Voeux.

L'alimentation des caténaires par des lignes aériennes de contact, choisie pour des raisons économiques et de robustesse selon le STIF nécessite des mâts ou des ancrages en façade, nécessitant un travail d'intégration difficile. Le STIF a développé ce point dans un mémoire précisant qu' en Ile de France, les transports en commun présentaient un enjeu particulier en matière de robustesse d'exploitation du fait du nombre élevé de voyageurs transportés, et que ce projet de création d'une nouvelle ligne de tramway T9 venait justement remplacer la ligne de bus 183, l'une des lignes les plus chargées d'Ile France. En outre cette technologie est mieux connue (car utilisée depuis des décennies).

Le dispositif de ligne aérienne de contact fait apparaître des craintes en terme d'insertion dans le paysage. Ce dispositif est composé de poteaux disposés à environ tous les 50 mètres en alignement droit (la majorité du tracé de la ligne T9). A ces poteaux sont accrochées des potences sur lesquelles un fil de contact est suspendu. Ce fil de contact fait 150 mm² soit les proportions d'un annulaire ce qui, en alignement droit et vu du sol est selon le dossier "à peine perceptible".

Le dossier précise donc à ce sujet que les poteaux seront intégrés dans une réflexion de design et d'identité de ligne au même titre que le mobilier urbain. Au titre du programme, il est même prévu que les poteaux de ligne aérienne fassent l'objet "*d'un design spécifique en dialogue avec les lieux traversés*".

Il existe des sites inscrits et classés à proximité du tracé. En effet, la ligne du tramway est proche du site inscrit de l'Avenue de Versailles et de la République à Thiais et à Choisy le Roi (arrêté du 26 novembre 1942), ainsi que le site classé (et non monument historique classé comme l'indique l'étude d'impact en p. 200) du parc municipal de Choisy-le-Roi.

c) Les nuisances : le bruit et les vibrations

Le bruit :

Compte tenu des forts niveaux d'exposition sonore des riverains, la contrainte concernant le bruit peut être considérée comme moyenne à faible pour la section de projet empruntant la RD5. Les émissions sonores du tramway seront donc selon le dossier masquées par le bruit routier.

Le sud de l'aire d'étude est moins exposé au bruit. Les émissions sonores du tramway pourront être plus perceptibles. Les objectifs réglementaires acoustiques sur cette section seront par conséquent plus contraignants d'après les éléments figurant dans le dossier.

Les vibrations :

Les différentes constructions situées au voisinage du projet sont déjà soumises à des vibrations dues à la circulation des poids lourds et des voitures. Un projet de tramway est cependant nécessairement générateur de vibrations. L'enjeu sera donc d'éviter les dommages aux habitations et de limiter l'exposition des riverains grâce à la pose de systèmes anti-vibratiles lorsque les constructions sont très proches du tracé du tramway.

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

L'enquête publique a permis de recueillir 239 observations réparties dans les six registres déposés en mairie, le registre électronique et les 17 courriers reçus pendant cette enquête. Ces observations ont été regroupées et analysées selon 12 thèmes segmentés en 33 sous-thèmes.

La commission d'enquête constate qu'il n'y a pas de remise en cause de l'intérêt général du projet par le public, les institutionnels et les associations.

Elle estime que :

- le public est majoritairement favorable au projet et que sa principale préoccupation est de ne pas subir trop de nuisances pendant la phase chantier, en particulier les usagers réguliers de la ligne de bus 183 ;
- les institutionnels sont tous favorables au projet et à son tracé à condition, toutefois, que des aménagements soient apportés à certaines stations ;
- certaines associations ont exprimé des attentes ou des réserves, en particulier par rapport à l'itinéraire des pistes cyclables, sans remettre en cause l'intérêt général du projet.

Les conclusions de la commission d'enquête résultent des éléments d'analyse exposés dans le paragraphe VII du rapport d'enquête et sont présentées selon la segmentation en thème retenue pour l'examen des observations recueillies au cours de l'enquête.

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

Les principales observations concernant le tracé de la ligne de tramway ont porté sur le prolongement de la ligne jusqu'à la Place d'Italie, au nord du tracé et jusqu'à Orly Aéroport au sud du tracé. D'autres observations ont porté sur le bien-fondé de prolonger la ligne au delà du carrefour Rouget-de Lisle et sur le détournement du tracé de la RD5 sur la partie terminale sud traversant les communes de Choisy-le-Roi et Orly.

La commission d'enquête considère que le tracé tel qu'il est proposé dans le dossier d'enquête constitue la solution optimale pour la desserte des zones d'activités et des quartiers urbains existants et à venir ainsi que celle du SMR (Site de Maintenance et de Remisage). L'implantation de ce dernier sur le site des Vœux à Orly, ce qui constitue la meilleure solution technico-économique, renforce d'autant plus l'intérêt et la nécessité de prolonger la ligne au delà du carrefour Rouget-de-Lisle et aussi de la détourner de la RD5 afin de pouvoir desservir le SMR et redynamiser le quartier des Navigateurs en pleine restructuration urbaine.

La commission d'enquête recommande toutefois la poursuite des études d'opportunité et de faisabilité pour un prolongement jusqu'à l'aéroport d'Orly (ou le Pont de Rungis), car cette zone représente un bassin d'emplois important et va faire l'objet d'un important développement urbain. Elle estime que ce prolongement augmentera la fréquentation du T9 et que l'horizon de mise en service de 2030 est trop lointain et devrait correspondre à l'échéance prévue pour le prolongement de la ligne 14 c'est-à-dire en 2024.

Concernant le prolongement jusqu'à la Place d'Italie, la commission d'enquête considère, à l'instar des réponses apportées par le maître d'ouvrage, qu'il s'agirait d'une opération complexe et coûteuse au regard de son effective valeur ajoutée. Elle souligne toutefois que l'opportunité de sa réalisation pourra faire l'objet ultérieurement d'études complémentaires.

Quant à l'utilisation de la partie centrale du tracé pour la circulation routière, la commission d'enquête adhère à la volonté du STIF d'obtenir une très bonne qualité paysagère en procédant à la végétalisation de la plateforme tout en garantissant que les interventions des véhicules de secours et des véhicules prioritaires seront tout à fait compatibles avec un site propre réservé exclusivement au tramway.

Thème 2 : Le positionnement des stations et des terminus

Les nombreuses observations sur cette thématique émanent principalement d'habitants et de commerçants de Vitry-sur-Seine et d'Ivry-sur-Seine. Elles concernent le positionnement et l'espacement des stations de Vitry-sur-Seine nord.

Le secteur concerné, qui relie la station "Barbusse" à la station "Mac/Val" de la ligne tramway T9, est très légèrement plus long que son équivalent de la ligne bus 183 reliant les stations "La briquetterie" à la station "Mac/Val".

Ce secteur à forte densité de population accueille également de nombreux services publics, privés et commerciaux, ce qui induit un trafic important de voyageurs et justifie la bonne qualité de la desserte offerte par la ligne de bus 183.

La qualité de cette desserte proposée par le projet tramway T9 apparaît comme très insuffisante pour les personnes qui se sont manifestées lors de l'enquête publique et qui considèrent que les usagers, notamment les personnes âgées, nombreuses sur ce secteur, et les Personnes à Mobilité Réduite seront pénalisées.

La commission d'enquête approuve le positionnement de la station "Mac-Val", qui en plus de permettre l'accès à un équipement culturel majeur du Val de Marne, permet une correspondance avec les lignes de bus de rocade, dont la ligne Mobilien 172, mais elle constate que la distance moyenne interstation de ce secteur est la plus importante de la ligne alors que ce secteur est particulièrement dense.

La commission d'enquête rappelle que le DOCP (Dossier d'Objectifs et des Caractéristiques Principales) du projet de tramway T9 prévoyait une station supplémentaire ("Charles Infroit). **Elle recommande au maître d'ouvrage d'approfondir les études d'implantation des stations sur ce tronçon de Vitry-sur-Seine nord, en concertation avec les institutions concernées, afin de s'assurer que la desserte de ce quartier sera bien adaptée au trafic des voyageurs et que les problèmes d'accessibilité des personnes âgées et à mobilité réduite seront bien pris en compte.**

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage suite à la demande de la ville de Choisy-le-Roi, concernant :

- le positionnement de la station "Verdun-Hoche qui permettra la desserte du quartier des Savats à Thiais et de la partie sud de la ZAC du Dr Roux à Choisy-le-Roi ;
- le plateau de la station, "Peary", le STIF recherchera sa mise en œuvre ;
- le repositionnement de la station "Christophe Colomb" qui pourra être déplacée vers le sud, afin de permettre le prolongement de la rue Vasco de Gama vers l'est.

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

Deux sites sont particulièrement concernés par des problématiques d'interconnexion : le terminus de la Porte de Choisy et la station du carrefour Rouget-de-Lisle.

Sur un plan général, la commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage a bien pris en compte l'intérêt pour les usagers de disposer d'un réseau maillé avec une très bonne sécurisation des échanges entre les différents modes de transport.

Concernant la Porte de Choisy, la commission d'enquête adhère à la solution proposée par le maître d'ouvrage pour l'implantation du terminus et relève que la sécurisation des correspondances entre les différents modes de transport va faire l'objet d'un travail commun avec la RATP et la Ville de Paris sur la base de deux pistes de réflexion : la fermeture du carrefour

Masséna/Avenue de la Porte de Choisy pour apaiser la circulation et la création d'un nouvel accès à la ligne 7 du métro. **La commission d'enquête recommande la poursuite des études et de la recherche d'un financement en concertation avec la RATP et la Ville de Paris pour la**

création d'un accès direct à la ligne 7 du métro afin d'éviter que les usagers du T9 traversent les rails du T3 pour rejoindre le métro M7.

Concernant le carrefour Rouget-de-Lisle, la commission d'enquête adhère à la solution d'implanter la station au sud du carrefour avec des quais face à face ce qui va permettre une meilleure lisibilité des cheminements et une interconnexion immédiate avec le TVM, les lignes de bus 393 et 103, ainsi que des cheminements sécurisés.

Concernant les réseaux de rabattement bus, la commission d'enquête souligne l'importance de l'étude que doit mener le maître d'ouvrage en concertation avec les villes concernées. Elle prend acte que la liaison bus entre Orly Ville et Orly Aéroport continuera à être assurée avec une fréquence au moins équivalente à celle existante à ce jour et que cette fréquence pourra être rapidement adapté en fonction de l'évolution des besoins.

Thème 4 : Les abords du tracé.

L'aspect le plus sensible de ce thème est le maintien des places nécessaires au bon fonctionnement des commerces et des établissements recevant du public pendant et après la phase chantier.

La commission d'enquête recommande que des mesures compensatoires soient recherchées pour les secteurs les plus impactés avec les villes concernées, lesquelles pourront à cette occasion définir ou redéfinir leur politique de stationnement en conformité avec le PDUIF (Plan de Déplacement Urbain de l'Île-de-France).

La commission d'enquête estime que le maître d'ouvrage a bien pris en compte la sensibilité de la restructuration de la circulation routière sur Choisy-le-Roi et autour des carrefours Rouget-de-Lisle et des 3 Communes.

Concernant l'aménagement de l'accès au SMR (Site de Maintenance et de Remisage), la commission d'enquête suggère que soit examinée la faisabilité d'utiliser ce nouveau passage pour la réalisation de circulations douces.

Thème 5 : Les nuisances générées par la phase chantier

L'aspect le plus sensible de ce thème est la préservation d'une bonne qualité de service pour la ligne 183 et ses très nombreux utilisateurs.

La commission d'enquête insiste sur l'importance de mettre en place un dispositif de communication efficient afin d'informer les usagers sur la nature et la durée des perturbations tout au long du tracé et en particulier au niveau des arrêts intermédiaires. Elle approuve les dispositions prévues par le maître d'ouvrage et suggère aussi la mise en place de relais de communication via les mairies et les représentations locales, (comités de quartiers, réunions d'association, ...) ainsi que l'implantation de deux « espaces projet », animés par la cellule de communication, dans deux endroits très fréquentés : Porte de Choisy et carrefour Rouget-de-Lisle. L'impact du chantier sur l'exploitation des commerces et sur l'accès aux établissements recevant du public implantés le long du tracé est également une question très sensible qui a été évoquée dans les conclusions du thème n°4.

Les incidences du chantier sur les travaux de voirie réalisés récemment ont bien été appréhendées par le maître d'ouvrage qui s'engage à préserver en l'état un maximum de ces aménagements.

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

Il convient de noter qu'il ya eu très peu d'observations sur ce thème qui ne constitue pas une préoccupation majeure pour le public. La commission d'enquête estime que les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour limiter les nuisances sonores, en particulier la pose de systèmes anti-vibratiles sur un tiers du tracé, aux endroits les plus sensibles en terme de nuisance sonore, sont satisfaisantes.

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

La commission d'enquête relève qu'une analyse plus fine de la fréquentation actuelle de la ligne 183 est en cours afin de définir avec plus de précisions l'offre de service à mettre en place. Elle préconise au maître d'ouvrage de prendre en compte les attentes des usagers et de les mettre en corrélation avec les premiers retours de la mise en service, afin qu'ils puissent bénéficier d'un service de qualité.

Concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage a bien pris en compte cette problématique et que des mesures (réglementaires et au delà) ont été prévues pour l'accueil de ces personnes. En particulier, elle relève que le maître d'ouvrage dispose de deux outils prescrivant des dispositions au niveau du réseau francilien : le SDA (le Schéma Directeur d'Accessibilité) et le SDIV (Schéma Directeur d'Information des Voyageurs).

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

La commission d'enquête considère que la solution retenue pour l'alimentation électrique, la LAC (Ligne Aérienne de Contact), est parfaitement justifiée par les besoins de robustesse du matériel, compte tenu du nombre important de voyageurs sur cette ligne et par le surcoût qu'engendrerait la mise en œuvre d'une autre solution.

Une solution enterrée aurait pu être envisagée pour la traversée du site classé de Choisy-le-Roi mais les dispositions envisagées par le maître d'ouvrage (pas de support de LAC dans l'axe de l'Avenue de Versailles par exemple) sont de nature à préserver le site et sa perspective à partir de l'avenue de Versailles.

Concernant la défiguration du parcours du tramway du fait de l'abattage d'arbres et de l'installation de la LAC, la commission d'enquête relève que le maître d'ouvrage s'engage sur la conservation des alignements d'arbres et à faire attention aux impacts travaux sur les plantations d'arbres à conserver. Elle suggère que la nature des arborescences soit choisie en concertation avec les différentes villes traversées afin d'assurer une continuité visuelle et esthétique tout au long du tracé.

Concernant le revêtement de la partie centrale du tracé, la commission d'enquête adhère au choix de la solution de végétalisation (voir également conclusions du thème 1) et aux mesures prévues (pose de voies sur longrines par exemple) pour assurer une bonne imperméabilisation de cette surface.

La Commission d'enquête relève également que le contexte particulier sur le plan artistique du tracé dans son ensemble sera intégré à la réflexion globale sur l'insertion de la ligne et son identité.

Thème 9: les circulations douces.

*L'aspect le plus sensible de ce thème est la discontinuité des pistes cyclables le long de la RD5 à Choisy-le-Roi. La commission d'enquête considère qu'il n'y a pas d'autre alternative à opposer à la solution proposée par le maître d'ouvrage. Toutefois, elle se demande si l'itinéraire de détournement proposé permettra une circulation sereine et sécurisée des cyclistes. **Aussi, elle recommande au maître d'ouvrage d'approfondir l'étude d'aménagement de cette voirie dont l'état pavé va nécessiter un traitement spécifique pour garantir la sécurité des cyclistes mais aussi obtenir les autorisations urbanistiques requises.***

La commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage a bien pris en compte les besoins de cheminement et de stationnement vélos au niveau des différentes stations.

Concernant la sécurisation des circulations douces au carrefour Rouget-de-Lisle de Choisy-le-Roi, la commission d'enquête relève que le maître d'ouvrage prévoit de sécuriser les cheminements piétons entre les différents modes de transport et de les améliorer grâce à une nouvelle gestion des cycles de feux qui résultera de la réalisation du tramway.

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

La commission d'enquête prend acte du fait que la ligne de bus actuelle ne pourra pas répondre à la progression du trafic, et elle considère que la réponse du maître d'ouvrage stipulant que, compte tenu des prévisions de trafic, il est nécessaire de remplacer la ligne bus 183 par un équipement plus capacitaire, est parfaitement justifiée.

L'étude des caractéristiques des différents modes de transport montre que le mode bus le plus capacitaire (bi-articulé en site propre) ou le Tzen, ne sont pas adaptés aux contraintes du trafic prévisible de cette ligne au cours des années à venir.

Compte tenu de la charge dimensionnante du projet de 3 500 voy./h/sens, seul le mode tramway répond aux besoins de remplacement de la ligne 183.

La commission d'enquête considère que le choix du tramway sur pneus, moins capacitaire que le tramway fer, ne doit pas être retenu, car aucune contrainte de pente ou de giration n'impose l'utilisation de cet équipement, pour lequel les coûts sont similaires à celui d'un tramway fer.

Aussi la commission d'enquête considère que le choix du tramway fer, avec le gabarit retenu au schéma de principe et présenté à l'enquête publique, similaire à celui du T3 : 2,65m x 43, apparaît manifestement le mieux adapté à la problématique de cette ligne.

La commission d'enquête considère que le passage à un mode de transport plus capacitaire est indispensable pour répondre à la demande de transport de la ligne 183, et que le bilan socio-économique du projet T9 montre que le taux de rentabilité interne de ce projet est de 8,3%. Ce bilan permet de montrer que, sur la période d'évaluation du projet (30 ans), la somme des bénéfices actualisés apportés par ce projet à la collectivité est supérieure à la somme des coûts actualisés de ce projet.

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

Le PLU de Thiais, adopté le 29 mars 2012, était compatible avec le projet de tramway T9.

Par décision du Tribunal Administratif de Melun en date du 30 mai 2014, la délibération approuvant le PLU a été annulée. C'est donc le POS de la ville qui devient la référence, mais celui-ci n'est pas compatible avec le Projet de tramway T9.

Un périmètre d'étude a été arrêté par la Préfecture en 1993 pour l'élargissement de la RN305 pour un TCSP, la période de validité (10 ans) de ce périmètre étant dépassée, cette emprise réservée est caduque.

Le projet n'est pas compatible avec les règlements des zones UC et UG traversées par le projet concernant les deux sujets suivants :

- Article UG/C2 qui définit les occupations et utilisations du sol interdites.
- Article UG/C 13 : Espaces libres et plantations – Espaces boisés classés

La commission d'enquête considère qu'il s'agit d'un élément bloquant qui va donner lieu à la formulation d'une réserve et qu'il est nécessaire de conduire une enquête publique complémentaire portant sur la mise en compatibilité du POS de Thiais.

La commission d'enquête prend acte que suite aux remarques de la DRIEA lors de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées, le maître d'ouvrage convient de ne pas prévoir de périmètre d'étude sur la commune de Choisy-le-Roi et de transformer le périmètre d'études TPO D en emplacement réservé, afin de maintenir une meilleure continuité du projet. Elle relève également qu'il modifiera et élargira la bande DUP pour y inclure l'emprise souhaitée du périmètre d'étude TPO-E. Ces modifications seront apportées à la pièce I.

La commission d'enquête prend acte également que le projet ne prévoit pas la création de périmètre d'études au titre de l'article L. 111-10 du code de l'urbanisme, tel qu'indiqué page 1790 du dossier d'enquête publique (Pièce I, § III.III.1.3.J Les annexes). Un emplacement réservé ER n°23 est proposé au nord de Choisy-le-Roi.

Thème 12 : Autres problématiques et questions diverses.

Le STIF propose dans le cadre de la procédure de MECDU d'instaurer des périmètres prévus à l'article R.123-11 b) du code de l'urbanisme afin de contraindre l'urbanisation aux abords du tracé du tramway. Cet article vise à établir des périmètres de protection vis-à-vis des risques naturels ou technologiques, de nuisances qui justifient, soit l'inconstructibilité, soit des mesures spéciales de construction. Il ne permet pas d'instituer des servitudes d'urbanisme limitant les possibilités de construction (hauteur, implantation) du fait de l'insertion d'un système de transport.

Le directeur de la DRIEA considère qu'une restriction des possibilités de construire des propriétés riveraines du tramway imposée via le recours à l'article R. 123-11 b) du code de l'urbanisme lui paraît donc juridiquement fragile.

En conséquence, la commission d'enquête recommande qu'une solution assurant l'accessibilité des services secours aux façades des constructions réalisées le long du tracé soit arrêtée entre les parties concernées après avoir recueilli l'avis des services compétents.

La commission d'enquête prend acte des dispositions proposées par le maître d'ouvrage pour la requalification du tronçon de la RD5 sur Choisy-le-Roi et Orly non emprunté par le tracé du tramway.

Concernant la réalisation de travaux d'assainissement le long du tracé pendant la phase chantier, la commission d'enquête relève que lors des études d'avant-projet, les études hydrologiques du projet seront approfondies en vue de l'élaboration du Dossier Loi sur L'eau qui pourra faire l'objet d'une enquête publique, si nécessaire, en 2015. Elle relève que le projet devra également être compatible avec le SDAGE et les SAGE en vigueur.

Le bilan Impacts Positifs/Impacts Négatifs du projet fait ressortir les points suivants :

Impacts Positifs

- Remplacement de la ligne de bus 183 par un moyen de transport plus capacitaire et plus rapide ce qui va permettre de décongestionner la ligne actuelle et de réduire les temps de trajet.
- Amélioration du confort du transport du public grâce à des rames aménagées et meilleure régulation des passages des rames du fait de leur priorité de circulation au niveau des carrefours à l'exception du carrefour Rouget-de-Lisle.
- Réduction des charges d'exploitation du fait de la robustesse d'une ligne de tramway mieux adaptée au transport d'un nombre important de voyageurs transportés ce qui est le cas de cette ligne qui est l'une des plus chargées de l'Ile-de-France.
- Accentuation et sécurisation des interconnexions avec des moyens de transport lourds à la Porte de Choisy, à la Mairie de Vitry et au Carrefour Rouget-de-Lisle.
- Report modal entre la circulation automobile et le tramway, les personnes qui utilisent une voiture pour leurs déplacements ayant tout intérêt à utiliser le tramway T9 afin de gagner du temps et de faire des économies de transport.
- Desserte d'un nombre important d'équipements publics, de commerces et aussi de nouveaux quartiers urbains implantés dans un secteur connaissant une forte croissance démographique et pour lequel les besoins d'amélioration des transports sont les plus importants.
- Création d'une véritable piste cyclable sécurisée et balisée tout au long du tracé.
- Accessibilité améliorée et sécurisée pour les piétons et les personnes handicapées.
- Création de cheminements et de stationnements vélos autour de chaque station.
- Restructuration des carrefours Rouget-de-Lisle et des 3 Communes devant permettre une meilleure fluidité des différents flux de piétons, de cyclistes, d'automobiles et de poids lourds.
- Réduction des nuisances sonores du fait de l'usage de l'alimentation électrique pour le fonctionnement des rames.
- Aménagement paysager du tracé central du fait de sa végétalisation.
- Requalification de l'axe tracé central de façade à façade ce qui amènera un embellissement de l'espace public.
- Meilleure perméabilité du sol du tracé central.

Impacts Négatifs

- Non desserte par le tramway de la zone d'activités d'Orly-Aéroport.
- Impact sur les travaux récemment réalisés au niveau des voiries et des stations qui devrait être limité compte tenu des dispositions retenues par le maître d'ouvrage.
- Discontinuité de la piste cyclable le long de la RD5 sur une portion limitée du tracé, qui peut être compensée par la qualité de réalisation de l'itinéraire de contournement.
- Allongement des espacements entre stations, certes d'une portée limitée, sauf sur Vitry-sur-Seine nord où il est nécessaire de mener une étude complémentaire pour réduire l'espacement entre stations.
- Impact de la réduction du nombre des stations intermédiaires sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées.

- Réduction significative des places de stationnement ce qui pourrait être atténué par la recherche de solutions compensatoires avec les villes concernées.
- Gêne pour l'accès aux commerces et aux établissements recevant du public pendant les travaux mais qui devrait être limitée du fait des mesures prévues par le maître d'ouvrage.
- Dégradation de la qualité de service de la ligne 183 pendant la phase chantier qui devrait être maîtrisée du fait des dispositions prévues par le maître d'ouvrage.
- Présence d'une ligne aérienne de contact, ce qui ne pose pas de problème à priori compte tenu qu'il n'y a pas d'enjeux patrimoniaux identifiés sur le tracé du T9 et que le maître d'ouvrage envisage plusieurs mesures pour intégrer les supports de la LAC dans l'espace urbain (association des alignements d'arbres avec l'implantation des supports par exemple).
- Abattage d'arbres très anciens dont le remplacement par de nouvelles plantations va prendre du temps même s'il est prévu une compensation globale à l'échelle du projet.

Cette analyse bilancielle fait ressortir indiscutablement l'intérêt général et l'utilité publique de la réalisation du projet de tramway T9 :

Sur le plan socio-économique :

- il va favoriser le développement des territoires traversés au niveau des activités économiques mais aussi sur le plan de leur urbanisation ;
- il va permettre un renforcement important de la ligne de bus 183 qui est appelée à devenir un axe structurant de la métropole du Grand Paris ;
- il va permettre en particulier d'améliorer les temps de parcours, ainsi que la qualité de service pour les voyageurs qui utilisent la ligne de bus 183, en palliant aux difficultés d'exploitation actuelle (saturation des rames de bus, congestion routière, fréquence de passage élevée) ;
- il va contribuer au maillage du territoire en transports en commun et à rendre ces derniers plus compétitifs ;
- il va faciliter le report modal entre la circulation automobile et le tramway compte tenu que les personnes qui utilisent actuellement une voiture pour leurs déplacements auront tout intérêt à utiliser les transports en commun pour faire des économies en dépense de transport et pour gagner du temps ;

Sur le plan environnemental :

- il va contribuer à la réduction des nuisances sonores du fait que le matériel roulant fonctionne avec une traction électrique ;
- il va contribuer à la requalification de la RD5 grâce à la végétalisation du tracé central et à la restructuration de ses abords.

La commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage a proposé des engagements et des mesures compensatoires réalisables et crédibles afin d'éviter ou de réduire la portée de tous les impacts négatifs du projet. Aussi elle considère que l'analyse bilancielle atteste incontestablement de l'utilité publique du projet et des impacts positifs qu'il aura sur les plans économiques, sociaux et environnementaux.

Compte tenu des conclusions formulées pour chaque thème
et de l'analyse bilancielle présentée ci-dessus,
la commission d'enquête considère que la déclaration d'utilité publique est totalement justifiée.

En conséquence, elle délivre

Un AVIS FAVORABLE
A 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

Assorti d'une réserve

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

Et des recommandations suivantes :

R1 : approfondissement des études et de la concertation pour la localisation des stations sur le tronçon nord de Vitry-sur-Seine.

R2 : approfondissement des études de faisabilité et de sécurisation du tronçon de la piste cyclable détourné de la RD5 sur Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

R3 : recherche de solutions compensatoires à la réduction des places de stationnement sur les secteurs les plus impactés en concertation avec les mairies concernées.

R4 : 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.

R5 : 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.

A Créteil le 29 août 2014

La commission d'enquête

Claude POUHEY Président



Michel CERISIER Membre titulaire



Anne ROBERT-CHARY Membre titulaire

