

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 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 ENTRE LA PORTE DE CHOISY
ET LA VILLE D'ORLY**

**EMPORTANT LA MISE EN COMPATIBILITE
DU PLU DE CHOISY-LE-ROI**

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 29/08/2014

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 8 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 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 :

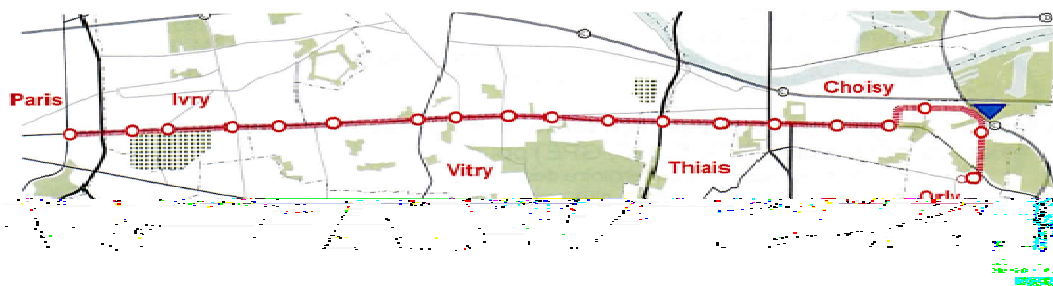
- emportant la mise en compatibilité du PLU de Choisy-le-Roi.

CONTEXTE DU PROJET

Le présent dossier 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 DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU de CHOISY-le-ROI

Le projet de tramway T9 est compatible avec le rapport de présentation, le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) et les OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) au PLU de Choisy-le-Roi.

Plusieurs modifications sont à apporter au document d'urbanisme de Choisy-le-Roi:

-Modification du règlement des zones UA, UC UR et UE

Zones et sous-secteurs concernés	Modifications à apporter au règlement
UA (UA, UAc, UAa, UAs1)	Etendre la rédaction du paragraphe 2.8 de l'article UA-2 aux infrastructures de transport public et d'ajouter un règlement spécifique concernant le périmètre au titre de l'article R.123-11 du code de l'urbanisme à l'article UA-2.
UC	Etendre la rédaction de l'article UC13 aux infrastructures de transport public.
UR	Etendre la rédaction des articles UR-2 (2.6) et UR-13 aux infrastructures de transport public.
UE/UEA	Etendre la rédaction des articles UE-2 (2.8) et UE-13 aux infrastructures de transport public. Ajouter un règlement spécifique concernant le périmètre au titre de l'article R.123-11 du code de l'urbanisme à l'article UE-2.

- Modification du plan de zonage

- Suppression de l'ER (emplacement réservé) existant au profit du STIF pour l'élargissement de la RD5 et création d'un emplacement réservé pour l'implantation du poste de redressement n°5, nommé ER n°7.
- Création de l'ER n°23 pour assurer la continuité des espaces piétons.
- Création de périmètres au titre de l'article R.123-11 du code de l'urbanisme, en raison de contraintes de sécurité aux abords de la LAC (ligne Aérienne de Contact) rues Peary et Christophe Colomb.

- Modification de la liste des emplacements réservés

- Suppression de l'emplacement réservé n°7 existant et création d'un nouvel emplacement réservé pour le poste de redressement n°5.
- Création de l'emplacement réservé n°23.

CONCLUSIONS et AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Plusieurs personnes ont exprimé leur approbation de la suppression de l'emplacement réservé n°7.

Par contre, la question des périmètres R.123-11 au titre du code de l'urbanisme n'a pas fait l'objet de conclusions définitives lors de la réunion d'examen conjoint par les personnes publiques associées du 15 avril 2014.

La DRIEA a fait connaître sa position dans un courrier en date du 3 juin 2014. Elle déclare qu'elle trouve « juridiquement fragile » l'instauration, dans le cadre de la procédure MECDU, des périmètres prévus à l'article R.123-11 du code de l'urbanisme visant à contraindre l'urbanisation aux abords du tracé du tramway. De plus, elle estime que les prescriptions proposées par le STIF en matière de sécurité incendie vont au delà de la réglementation en vigueur. En conclusion, elle préconise à la Préfecture d'apporter son appui au STIF en saisissant les communes concernées pour qu'elles apportent les modifications nécessaires dans leur document d'urbanisme ;

Dans le mémoire en réponse aux observations des personnes publiques associées, le STIF maintient sa proposition de modification afin de garantir la compatibilité des futures constructions avec l'alimentation aérienne de sécurité.

La commission d'enquête considère que cette question d'accessibilité aux façades des constructions situées le long du tracé est une question non traitée à ce jour et qu'une solution devra être arrêtée entre les parties concernées.

En conséquence, la commission d'enquête délivre à l'unanimité

Un AVIS FAVORABLE

à la mise en compatibilité du PLU de Choisy-le-Roi

assortie d'une recommandation

portant sur l'accessibilité des services 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.

A Créteil le 29 août 2014

La commission d'enquête

Claude POUEY Président



Michel CERISIER Membre titulaire



Anne ROBERT-CHARY Membre titulaire

