

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP RELATIVE
AU PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE
DENOMME « TCSP SENIA-ORLY »**



Novembre/Décembre 2022

Commissaire enquêteur : Nicole SOILLY

Table des matières

1- PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	4
1-1 Objet de l'enquête publique	4
1-2 Objectifs du projet.....	4
1-2-1 les besoins.....	4
1-2-2 les objectifs	5
1-3 Nature et caractéristiques du projet.....	5
1-3-2 contexte existant.....	6
1-3-4 description du projet	9
1-4 Organisation du projet	12
1-4-2 la maitrise d'ouvrage	12
1-4-3 les financeurs du projet	12
1-4-4 les collectivités territoriales	13
1-4-5 les autres partenaires du projet.....	13
1-5 Cadre juridique du projet	13
1-6 Désignation du commissaire enquêteur	14
1-7 Modalités de l'enquête	14
1-8 Examen du dossier mis à disposition du public.....	15
2- déroulement de l'enquete	16
2-1 Publicité de L'ENQUETE.....	16
2-1-1 les affichages légaux	16
2-1-2 les parutions dans la presse	16
2-1-3 les autres mesures de publicité	17
2-2 Consultation et informations préalable	17
2-2-1 la concertation	17
2-3 rencontre avec le maitre d'ouvrage.....	19
2-4 Déroulement des permanences.....	19
2-5 la reunion publique du 17 novembre 2022.....	19
2-6-1 organisation de la réunion publique	19
2-6-2 Déroulement de la réunion publique.....	19
2.7 Procès-verbal de synthèse.....	20
2.8 Mémoire en réponse du maitre d'ouvrage	20
3-analyse du projet soumis a enquete	20

3-1 Observations recueillies	20
3-1-1. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur les registres papier mis en place dans les communes	20
3-1-2-Tableau récapitulatif des observations recueillies par voie électronique (courriel et registre dématérialisé).....	20
3-1-3 Tableau récapitulatif des observations recueillies par courriers adressés à la présidente de la commission d'enquête	20
3-2-Analyse des observations recueillies.	21
3-2-1 Thème relatif aux contraintes du barreau de retournement	22
3-2-2 L'importance de la DUP dans les zones non dédiées.....	30
3-2-3-l'écoulement du trafic et la sécurité routière notamment dans les carrefours	34
3-2-4 le souhait de collaboration avec les divers occupants de la zone, particulièrement évoqué par ADP.....	38
4- évaluation du projet soumis a enquete	39
4-1 cadre général dans lequel s'inscrit le projet	39
4-2 Evaluation de l'utilité publique du projet	40
4.2.1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ;.....	40
4.2.2. L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération. ..	40
4.2.3. Bilan cout avantage	41
4.2.4. Les inconvénients d'ordre social et les atteintes à d'autres intérêts publics	42
4.2.5. Les intérêts de l'environnement	44
4.3. Evaluation au regard des documents supra communaux	44
4.3.1. Par rapport au SDRIF	44
4.3.2. Par rapport plans locaux d'urbanisme	45
4.3.3. Par rapport au plan de déplacements urbains de la région IDF (PDUIF).....	45

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP RELATIVE
AU PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE
DENOMME « TCSP SENIA-ORLY »**

1- PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

1-1 Objet de l'enquête publique

La présente enquête publique est préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de transport collectif en site propre dénommé « TCSP Sénia Orly ».

Son objet est de déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction nécessaires à l'exploitation du TCSP Sénia-Orly, via la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et ainsi permettre de recourir aux expropriations nécessaires à la réalisation du projet.

Le projet de bus en site propre dénommé « TCSP Sénia – Orly » consiste à prolonger le site propre de la ligne existante de transports en commun en site propre (TCSP) 393 Thiais – Pompadour – Sucy-Bonneuil de son actuel terminus jusqu'à l'aéroport d'Orly.

1-2 Objectifs du projet

1-2-1 les besoins

Le maillage entre les transports en commun structurants d'Île-de-France est exprimé dans des documents de planification à l'échelle régionale (le Schéma Directeur de la Région Île-de-France, le Plan de Déplacement Urbains d'Île-de-France) qui fixent des objectifs de connexion entre les lignes de RER (A, C et D) de métros (14 et 18), et ferroviaire (TGV).

Les besoins suivants liés à l'organisation du territoire ont été identifiés :

- La desserte d'une zone dense presque intégralement urbanisée soit – en 2017 – près de 67 000 habitants ;
- La connexion du secteur d'étude avec les pôles d'activités majeurs du territoire regroupant près de 64 413 emplois en 2017 ;
- L'accompagnement des mutations urbaines du secteur d'étude : renouvellement urbain, création de quartiers, politique de la ville et nouveaux équipements, qui sont en interface avec le projet du TCSP Sénia-Orly ;
- L'assurance d'une insertion des transports dans le tissu urbain respectueuse du partage modal et des modes alternatifs à la voiture ;
- La continuité et la qualité des liaisons actives (vélo et piétons) grâce aux projets de transport en commun. Un des objectifs de la planification régionale auquel répond la mise en service du TCSP Sénia-Orly concerne l'amélioration qualitative de l'offre de transport en commun, qui passe par :
 - Des voies réservées ;
 - La priorité aux feux ;
 - L'arrêt systématique aux stations ;
 - Un site propre pour offrir une vitesse commerciale élevée ;
 - Un apaisement des circulations et l'amélioration le cadre de vie des habitants ;
 - Une grande amplitude horaire, une fréquence élevée.

1-2-2 les objectifs

Les besoins exprimés génèrent les objectifs du projet Sénia-Orly qui s'inscrit dans une démarche générale du renforcement du maillage du réseau de transport en commun dans l'Est du département du Val-de-Marne (94) et le nord de l'Essonne (91). Les besoins de déplacements de ce secteur en mutation, devraient augmenter de manière très importante à horizon 2025-2030, ce qui nécessite le prolongement de la ligne 393.

Pour ce faire des objectifs s'imposent :

Répondre à de nouveaux besoins :

- Liés à la construction de nouveaux logements, bureaux et équipements (ZAC Chemin des Carrières, ZAC du Sénia Thiais-Orly, projet « Parcs en scène », lauréat du concours « Inventons la Métropole du Grand Paris », projet d'ADP Cœur d'Orly) ;
- Liés aux projets d'interconnexion avec le futur réseau du Grand Paris Express (gare de Pont de Rungis : M14 et futur TGV ; gare d'Orly : M14 et M18).

Améliorer l'offre de desserte :

- Connexion avec les lignes de transports en commun du territoire (TGV, RER, métro et bus) ;
- Desserte de la zone du Sénia ;
- Desserte de pôles d'échanges et de l'aéroport d'Orly.

Offrir un confort et un service accessible :

- Fréquence et amplitude élevées ;
- Site propre dédié à la ligne ;
- Vitesse régulière et temps de parcours optimisés ;
- Stations et espaces publics accessibles.

1-3 Nature et caractéristiques du projet

1-3-1 Historique du projet

Le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) identifie le développement d'un ensemble de lignes de tramway et la réalisation de TCSP structurants, en appui des projets urbains, comme un point important du renforcement régional. Le TCSP « Sénia-Orly » est inscrit dans les projets à horizon de réalisation du « Plan de mobilisation ».

Les conclusions favorables des premières études de définition du projet ont conduit Île-de-France Mobilités à lancer les études, en vue de constituer un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du TCSP Sénia-Orly, en avril 2012, qui portent sur l'opportunité et les objectifs de la réalisation du TCSP Sénia-Orly entre le carrefour de la Résistance à Thiais et l'aéroport l'Orly.

Le DOCP du TCSP Sénia-Orly est approuvé en Conseil d'Île-de-France Mobilités le 2 juillet 2014.

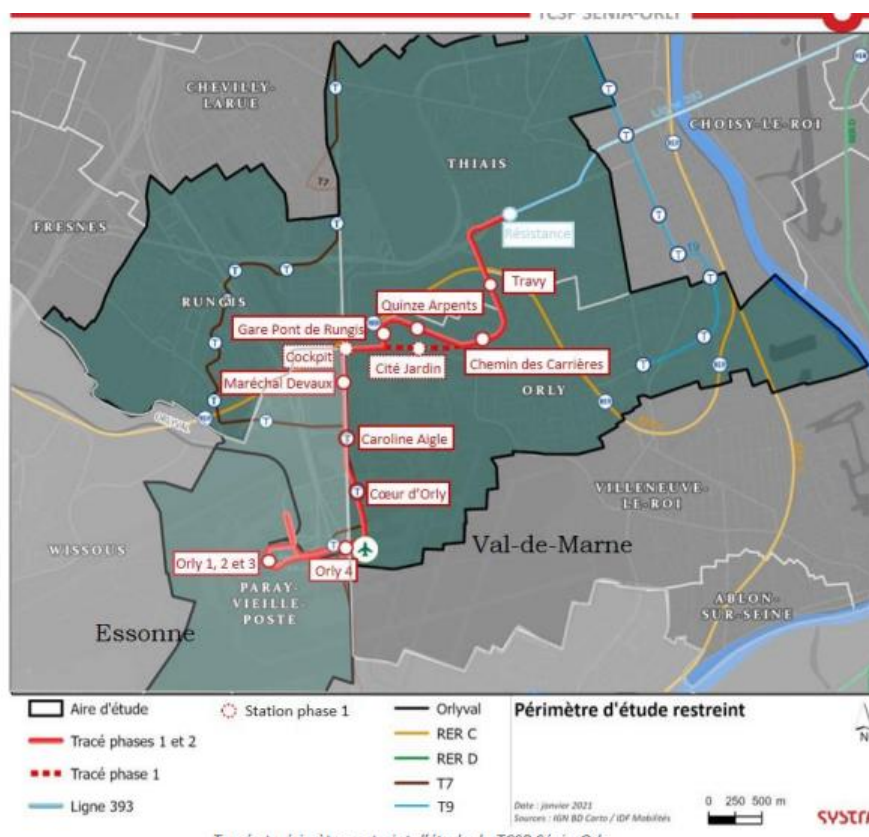
A l'issue du DOCP, les variantes de tracé étudiées sont présentées en concertation préalable, du 22 septembre au 3 novembre 2014.

Le 11 février 2015 le conseil d'Île-de-France Mobilités approuve le bilan de la concertation préalable et confirme la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements et les orientations issus de la concertation.

Les Études Préliminaires (EP) d'insertion urbaine et du système de transport réalisées de février 2015 à décembre 2020 ont permis de préciser l'insertion du TCSP Sénia-Orly et d'en évaluer les impacts.

1-3-2 contexte existant

Le projet prend place principalement dans le département du Val-de-Marne (94) et dans une moindre mesure dans le département de l'Essonne (91). Il se situe au sud de Paris, sur les communes de Thiais, Rungis, Orly et Paray-Vieille-Poste. Ces quatre communes, qui forment le périmètre d'étude restreint du projet, font partie de l'intercommunalité de la Métropole du Grand Paris, intégrées à l'Etablissement Public Territorial 12 (EPT) Grand Orly Seine Bièvre (GOSB).



Le périmètre d'étude élargi correspond aux communes non traversées par le projet de prolongement mais qui, desservies par la ligne 393 existante, pourront être impactées par la nouvelle offre de transport : Créteil ; Choisy-le-Roi ; Bonneuil sur Marne ; Valenton ; Sucy-en-Brie

Diagnostic urbain

La population

A l'échelle du périmètre restreint, le secteur d'insertion du TCSP Sénia-Orly compte environ 66 000 habitants en 2017, avec une forte concentration de la population dans les villes de Thiais et d'Orly. Le centre-ville de Thiais est situé à proximité du tracé de la ligne 393 actuelle.

Le secteur traversé par le TCSP Sénia-Orly compte 64 413 emplois en 2017

6 000 nouveaux emplois sont attendus dans le cadre du projet « Inventons la Métropole » dont 4 500 à Thiais et 1 500 à Orly. La ZAC Chemin des Carrières permet le développement de 1 500m² de surface de plancher (SDP) d'activités. Les projets de Cœur d'Orly généreront d'ici à 2040 plus de 17 00 nouveaux emplois

Occupation des sols

Le tracé du TCSP Sénia-Orly est fortement urbanisé et comporte de nombreux équipements publics générateurs de déplacements.

Les grands principes d'occupation actuelle du territoire traversé par le TCSP sont les suivants

- Le territoire a été modelé par sa vocation majoritairement logistique, situé au carrefour de l'aéroport d'Orly, du Marché d'Intérêt National de Rungis, d'espaces tertiaires étendus (pôles d'Orlytech et Icade, Cœur d'Orly), d'infrastructures ferroviaires (trains et RER C) et routières (nationale N186, autoroutes A68 et A106) ;
- A Thiais, le secteur est très urbanisé avec de l'habitat et un centre commercial. L'ancienne Voie Royale est localisée au niveau du centre commercial de Thiais ;
- La rue du Bas Marin concentre des entrepôts logistiques ainsi qu'un Centre Opérationnel Bus, quelques restaurants et un hôtel, des équipements pour automobiles (station-service et station de lavage) et un cimetière ;
- Le secteur du Pont de Rungis accueille des voies ferrées, une gare RER, la Cité-Jardins le Nouveau Logis et quelques entrepôts ;
- Le secteur d'Orly concentre des terrains en mutation, des parkings, des emprises aéroportuaires et l'aéroport d'Orly.

Principaux projets urbains

Les communes de Thiais, Orly, Rungis et Paray-Vieille-Poste, desservies par le projet du TCSP Sénia-Orly, sont concernées par de nombreux projets urbains.

Certaines opérations s'inscrivent en interface directe avec le tracé du TCSP Sénia-Orly. Il s'agit des opérations suivantes :

- ZAC du Chemin des Carrières sur la commune d'Orly sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA, située en rive sud du futur TCSP Sénia-Orly, rue du Bas Marin. Elle sera desservie par une station du TCSP ;
- Projet Parcs en Seine, de l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris », sous maîtrise d'ouvrage de LinkCity. Le secteur 2 est situé en rive nord-est du futur TCSP Sénia-Orly, rue des Quinze Arpents. Elle sera desservie par une station du TCSP ;
- ZAC du Sénia Thiais-Orly, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA, situé en rive sud-ouest du futur TCSP Sénia-Orly, rue des Quinze Arpents. Elle sera desservie par une station du TCSP
- Projet Cœur d'Orly, porté par Aéroports de Paris, situé de part et d'autre du tracé du TCSP sur l'ex-RN7.

Offre de transports collectifs

Le territoire de la zone d'étude restreint dispose d'une offre diversifiée de transports collectifs

- Une branche du RER C en intermodalité à la station Pont de Rungis ;
- Une ligne de tramway T7 en intermodalité aux stations Caroline Aigle et Cœur d'Orly ;
- Des lignes de bus ;
- L'Orlyval

Le réseau ferré

Le réseau ferroviaire se compose des infrastructures suivantes :

- Les voies SNCF grandes lignes (sans arrêt) et le RER C (dont la gare de Pont de Rungis)

- Le tramway T7, qui partagera 900 m de site propre avec le TCSP Sénia-Orly sur le quartier de Cœur d'Orly, et aura deux stations communes avec le TCSP à Caroline Aigle et Cœur d'Orly
- L'Orlyval à l'aéroport d'Orly.

Plusieurs offres futures de transport en commun sont programmées :

- Le projet du Grand Paris Express avec le prolongement de la ligne 14 du métro et la création de la ligne 18 à Orly ;
- Le pôle Gare de Pont de Rungis : dans le cadre du prolongement de la ligne 14, venant renforcer le pôle de correspondance actuel ;
- La future gare d'Orly : la future station accueillera le prolongement de la ligne 14 et la nouvelle ligne 18 ;
- Le prolongement de la ligne de tramway T7 jusqu'au pôle d'échanges de Juvisy-sur-Orge depuis Paray-Vieille-Poste ;
- La future gare TGV pressentie à Pont de Rungis.

L'environnement

Milieu physique

Le contexte climatique dans l'aire d'étude constitue un enjeu environnemental faible.

La topographie constitue un enjeu faible et la géologie constitue un enjeu modéré dans l'aire d'étude d'insertion du projet du TCSP.

Ressource en eau

Aucun cours d'eau ne traverse l'aire d'étude. Aucun enjeu lié aux eaux superficielles naturelles n'est identifié.

Milieu naturel

L'aire d'étude immédiate s'inscrit donc dans un contexte naturaliste peu contraignant. Les zonages Natura 2000, ZNIEFF et autres ne présentent que peu de lien avec les milieux concernés par le projet, étant donné son caractère très urbain et artificialisé.

Sites inscrits

L'aire d'étude immédiate intercepte le site inscrit des Avenues de Versailles et de la République situé à Thiais. Il s'agit des anciennes Allées royales (Avenues de Versailles et de la République), plantées d'arbres d'alignement. Cet espace est toutefois localisé entre les infrastructures routières de l'A86, le centre-commercial de Thiais Village. Il présente peu de qualité paysagère.



Emplacement du site inscrit de l'Allée Royale

Plan historique de l'Allée Royale (avenue de Versailles)

Patrimoine culturel

Aucun monument historique classé ou inscrit n'est identifié dans l'aire d'étude rapprochée. Aucun site archéologique n'est situé dans l'aire d'étude rapprochée.

Santé publique

L'aire d'étude s'inscrit dans différents plans ou périmètres :

- Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris Orly, approuvé par arrêté interpréfectoral du 21 décembre 2012 ;
- Périmètre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome d'Orly (PPBE), n'engendrant pas de contrainte vis-à-vis des infrastructures de transport. Les niveaux acoustiques mesurés aux points fixes montrent que l'ambiance sonore du site est modérée : LAeq diurne inférieurs à 65 dB(A) et LAeq nocturne inférieurs à 60 dB(A). L'aire d'étude est fortement impactée par les nuisances lumineuses. Cet impact est similaire aux communes de l'agglomération parisienne. La traversée des zones d'activités (Sénia, emprises aéroportuaires) et la présence d'infrastructures routières majeures (A86, N7, etc.) participent à cette forte émission lumineuse

1-3-4 description du projet

Les caractéristiques principales du tracé sont résumées dans le tableau ci-dessous :

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET DE TCSP	
Longueur (hors plateforme aéroportuaire)	- Phase 1 : 6,1 km - Phase 2 : 6,4 km
Nombre de stations	9
Distance interstation	Interstation moyenne de 700 m
Fréquentation	17 100 voyageurs / jour (jour de semaine) à horizon mise en service du projet
Amplitude horaire	- 5h30-00h30 du lundi au jeudi - 05h00-01h30 le vendredi, samedi et veille de fête ; - 06h30-00h30 le dimanche.
Fréquence	- 5 minutes en heure de pointe - 15 min en heure creuse
Vitesse commerciale	- Phase 1 : de 15,8 à 20,6 km/h - Phase 2 : 16,9 km/h
Matériel roulant	8 bus articulés supplémentaires Motorisation GNV

Le projet de bus en site propre Sénia – Orly consiste à prolonger le site propre de la ligne existante 393 Thiais – Pompadour – Sucy-Bonneuil de son actuel terminus jusqu'à l'aéroport d'Orly.

Le prolongement du TCSP s'étend du carrefour de la Résistance sur l'avenue de Versailles (terminus actuel de la ligne 393 à Thiais Village en partage avec le Trans Val-de-Marne (TVM)), aux gares Orly 1,2,3 et 4 au sein de l'aéroport, en proposant 9 nouveaux arrêts au plus près des équipements, des zones d'habitation et d'emploi, ainsi que des autres modes de transport en commun. Le tracé du TCSP Sénia-Orly dessert les villes de Thiais, Orly et Rungis dans le Val-de-Marne (94) et de Paray-Vieille-Poste dans l'Essonne (91)

Ce secteur compte près de 66 000 habitants et 64 413 emplois en 2017, la présence d'équipements, de centres-commerciaux et de la plateforme de l'aéroport d'Orly, contribuant

largement à son dynamisme. Le TCSP Sénia-Orly s'insère dans un espace bâti dense, mêlant zones d'habitation, de commerces et de services, qui fait l'objet d'une grande activité logistique en lien avec la présence du Marché d'Intérêt National de Rungis comme de l'aéroport. Il offre un nouvel axe structurant et local du Val-de-Marne, permettant de relier les quartiers entre eux et les connecter au réseau de transports en commun francilien via de nouvelles correspondances

- A la future gare de Pont de Rungis : avec le RER C et la future ligne de métro 14 ;
- Avenue de l'Union avec le tramway T7 grâce à deux stations mutualisées ;
- A Orly, avec les futures lignes de métro 14 et 18 ;
- Le long du prolongement avec les lignes de bus existantes ;
- Sur l'ensemble du tracé de la ligne 393 existante avec les lignes de RER A, C et D, le tramway T9, le bus à haut niveau de service Trans-Val-de-Marne (TVM) et le futur Câble A.

Depuis le terminus actuel de la ligne 393 au carrefour de la Résistance à Thiais, le projet de TCSP Sénia-Orly emprunte le tracé suivant :

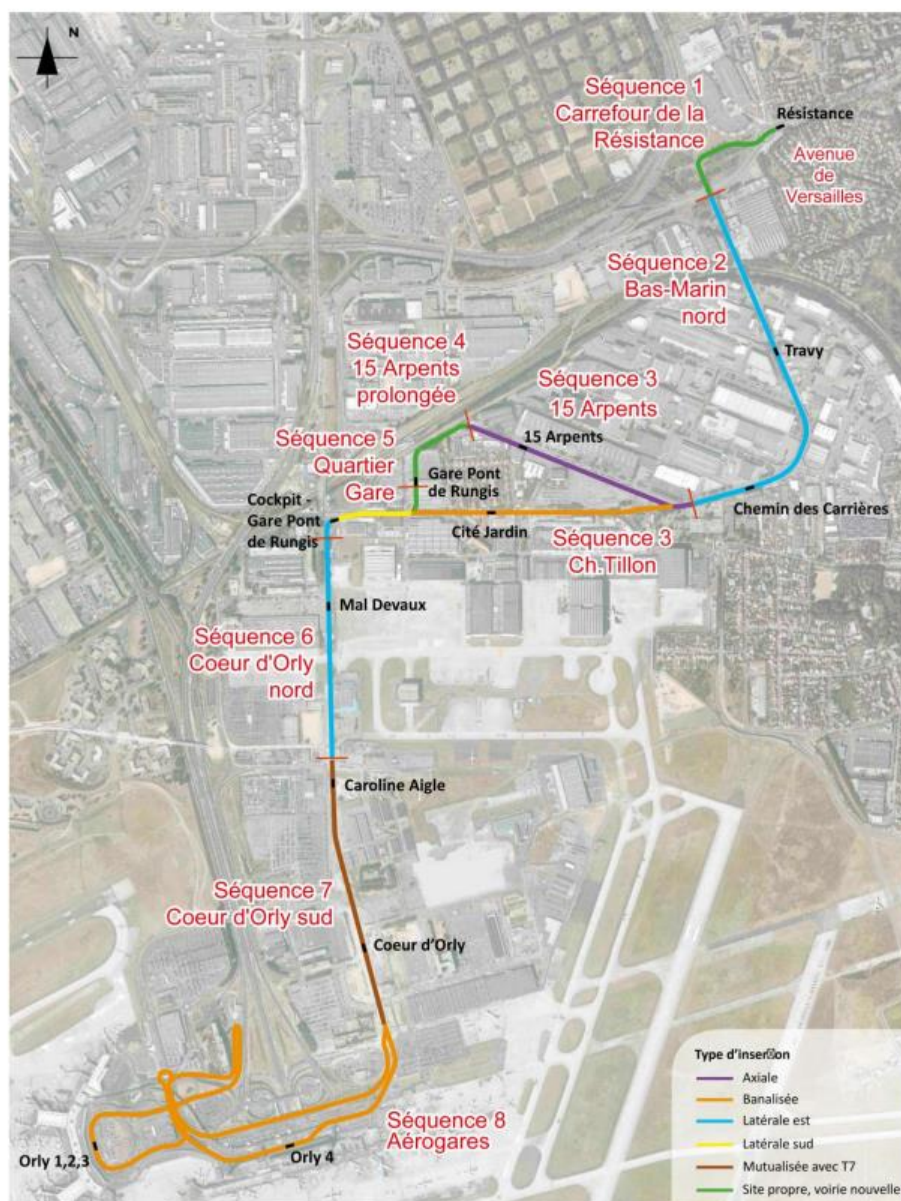
- De l'avenue de Versailles et en direction du Sud, une plateforme est créée sur l'ancienne Voie Royale pour permettre au TCSP de se connecter à la rue du Bas Marin par un raccordement à l'ouvrage d'art franchissant la D86 ;
- Le tracé du TCSP longe la rue du Bas Marin, bordée majoritairement d'entrepôts jusqu'au croisement de la rue des Quinze Arpents. A cette intersection, le projet est phasé :
 - En phase 1, le TCSP poursuit son parcours le long de la rue du Bas Marin, puis emprunte la route Charles Tillon en site banalisé ;
 - En phase 2 le TCSP emprunte la rue des Quinze Arpents en s'insérant dans un secteur de projets urbains (secteur 2 du projet Parcs en Scène issue de l'appel à projet « Inventons la Métropole du Grand Paris, et ZAC du Sénia Thiais-Orly) qui vont redessiner le foncier et la voirie pour un réaménagement de façade à façade. Le TCSP se connectera ainsi à la gare du Pont de Rungis permettant une interconnexion avec la ligne 14, le RER C et d'autres lignes de bus locales.
- La ligne du TCSP poursuit son tracé au sein de l'avenue du Docteur Marie jusqu'au croisement de la rue du Maréchal Devaux puis emprunte l'avenue de l'Europe ;
- Le tracé du TCSP est mutualisé avec le site propre du tramway T7 à partir de l'intersection entre l'avenue de l'Europe et la rue Maurice Bellonte ;
- Enfin, il rallie les différents terminaux de l'aéroport d'Orly, formant une boucle en circulation banalisée. Son terminus est Orly 1,2 et 3. Les infrastructures du TCSP s'insèrent à 90 % sur des voiries déjà existantes

Différents types d'insertions se présentent le long du parcours, en fonction des sites traversés et des projets environnants.

- Site propre sur voirie nouvelle à créer : séquences 1, 4 et 5 (en partie)
- Site propre latéral est : séquences 2 et 6
- Voie banalisée : séquences 3 phase 1, et 8
- Site propre axial : séquence 3 phase 2
- Site propre latéral sud : séquence 5 (en partie)
- Insertion mutualisée avec le site propre du Tramway T7 : séquence 7 Dans l'objectif de développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long du tracé du TCSP Sénia-Orly, des aménagements cyclables sont réalisés aux abords du site propre nouvellement créé (aménagements de type piste cyclable bidirectionnelle latérale ou unidirectionnelle bilatérale et zone 30).

Ce projet s'appuie sur les principes suivants :

- Site propre intégral : l'itinéraire d'une ligne de TCSP doit emprunter autant que possible un site propre à double sens de circulation. La recherche d'un espace dédié au TCSP Sénia-Orly est un élément indispensable pour assurer la qualité de service et de régularité de la ligne en s'affranchissant des aléas de la circulation routière.
- Priorité aux carrefours : comme pour le mode tramway, le TCSP Sénia-Orly disposera d'un système de priorité aux carrefours lors de son passage, hormis sur la section mutualisée avec le tramway T7. Ce système permet de supprimer le temps perdu aux feux et contribue ainsi à assurer la régularité et l'optimisation de la vitesse commerciale de la ligne.
- Lisibilité du tracé : la lisibilité de la ligne de TCSP Sénia-Orly passe par le choix d'un tracé le plus direct possible, empruntant les grands axes de desserte des quartiers et des secteurs urbains, évitant les sinuosités et les itinéraires dissociés (passage dans des rues différentes dans un sens et dans l'autre). La lisibilité de la ligne de TCSP Sénia-Orly s'entend aussi au sens d'« unicité » du service offert sur la ligne : pas d'antennes ou de services partiels.
- Nombre de stations limité : le principe d'une inter station moyenne élevée sur l'ensemble de la ligne participe à la réussite de la ligne par un temps de parcours attractif (l'inter station correspond à la distance entre deux stations). Si des inter stations inférieures à 500m sont nécessaires pour desservir des zones denses, elles seront compensées par des inter stations supérieures à 500m dans les zones les moins peuplées, tout en préservant la desserte et l'efficacité de la ligne en termes de service rendu aux habitants et usagers du secteur.
- Offre de service : le TCSP Sénia-Orly disposera d'une offre et d'un mode d'exploitation similaires aux lignes de tramway (capacité de transport, vente des titres à quai et validation à bord, rapidité des échanges aux stations, ...). Le TCSP Sénia-Orly fonctionnera 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation (5h30-0030) et sa fréquence sera attractive, avec une fréquence de 5 minutes en heure de pointe et 15 minutes en heures creuses.
- Capacité, accessibilité et confort des véhicules : compte tenu de la fréquentation attendue sur la ligne, le TCSP Sénia-Orly sera exploité avec des véhicules articulés d'une longueur de 18m, permettant d'accueillir environ 100 personnes. Il s'agit des véhicules circulant déjà sur la ligne 393. Les véhicules disposeront d'équipements permettant de les rendre accessibles à tous : plancher bas intégral, larges portes, mini-palette activée à chaque arrêt. A l'intérieur, les véhicules seront notamment équipés d'un système de chauffage, de ventilation, d'information voyageur dynamique en temps réel et de vidéosurveillance.
- Accessibilité et confort des stations : les stations du TCSP Sénia-Orly seront conçues comme des objets urbains facilement identifiables. Offrant une protection contre les intempéries, elles disposeront de nombreux équipements comme l'information voyageurs dynamique et statique, un automate de vente et, situé à proximité, du stationnement vélo (6 arceaux minima, des consignes vélos aux pôles gares). De plus, elles garantiront l'accessibilité de tous par l'insertion de rampes d'accès de part et d'autre du quai.
- Identité de la ligne : l'identité de la ligne est obtenue grâce à un traitement spécifique de la plateforme sur laquelle circule le TCSP Sénia-Orly, ainsi qu'un habillage spécifique des stations et équipements. Ces éléments permettent une bonne intégration de la ligne dans le paysage urbain, avec une approche qualitative de l'aménagement des espaces publics.



Séquences et principes d'insertion du TCSP Sénia-Orly

1-4 Organisation du projet

1-4-2 la maîtrise d'ouvrage

Île-de-France Mobilités, (IDFM) situé 41 rue de Châteaudun – 75 009 PARIS, est porteur du projet de TCSP Sénia-Orly.

Composée de la Région Île-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres départements franciliens, IDFM porte ainsi la vision de l'ensemble des transports en commun d'Île-de-France (train, RER, métro, tramway, bus et câble).

1-4-3 les financeurs du projet

Le projet est financé par plusieurs entités :

- Ile-de-France Mobilités

IDFM pour ce qui est du financement du matériel roulant et de l'exploitation du TCSP Sénia-Orly

- le Préfet de la région Ile-de-France

L'Etat via les contrats de plan État-Région (CPER) qui constituent un outil de développement entre l'État et les régions, pour la mise en œuvre de projets structurants. Les CPER viennent renforcer la politique d'aménagement au service de l'égalité des territoires.

- La Région Ile-de-France

La Région a cofinancé les études de DOCP jusqu'au Schéma de principe du TCSP Sénia-Orly dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département. Dans le cadre du CPER, la Région cofinance avec l'Etat et les collectivités territoriales les projets de TCSP.

Dans le cadre du CPER 2015-2020 prorogé, la Région cofinance avec l'Etat et les collectivités territoriales les projets de TCSP.

1-4-4 les collectivités territoriales

Les acteurs locaux concernés par le tracé du TCSP Sénia-Orly sont également partenaires en tant qu'associés au projet. Il s'agit de :

- La Région Île-de-France (RIF) ;
- Le Département du Val-de-Marne (CD 94) ;
- Le Département de l'Essonne (CD 91) ;
- L'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre ;

1-4-5 les autres partenaires du projet

Les autres partenaires du projet sont :

- L'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont (EPA ORSA), fédéré avec Grand Paris Aménagement (GPA) depuis le 1er novembre 2017 ;
- Aéroports de Paris (ADP) ;
- La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) ;
- SNCF-Réseau ;
- La Société du Grand Paris (SGP) ;
- La SEMMARIS
- Les quatre communes directement concernées par le projet : Thiais, Orly, Rungis et Paray-Vieille-Poste ;

1-5 Cadre juridique du projet

Le foncier nécessaire à la réalisation des aménagements routiers de ce projet TCSP Sénia-Orly, n'étant pas maîtrisé en totalité par le porteur du projet, il a été décidé d'engager une procédure visant à obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP) pour permettre en tant que de besoin de recourir à l'expropriation.

Cette enquête s'inscrit dans les dispositions du :

Code d'expropriation notamment dans ses articles L110-1 et suivants et R112-1 et suivants

Code de l'urbanisme

A noter la décision de la DRIEE-SDDTE-2017-2024 du 15 novembre 2017 dispensant la réalisation d'une étude d'impact en application de l'article R122-3 du Code de l'environnement.

1-6 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision N° E22000068/77 en date du 22 juillet 2022 le Président du Tribunal administratif de Melun a désigné Mme Nicole SOILLY pour conduire la présente enquête.

1-7 Modalités de l'enquête

Par arrêté interpréfectoral N° 2022/03938 du 24 octobre 2022, Madame la Préfète du Val-de-Marne et Monsieur le Préfet de l'Essonne ont prescrit l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de transport collectif en site propre dénommé « TCSP Sénia-Orly » sur les communes de Thiais, Orly et Rungis (94) et de Paray-Vieille-Poste (91)

Cet arrêté fixe les modalités de cette enquête dont les principales, en conformité avec les lois et les décrets applicables, sont :

- Que sa durée est fixée à 32 jours du lundi 7 novembre 2022 au jeudi 8 décembre 2022.
 - Que le siège/ de l'enquête est fixé à la préfecture du Val-de-Marne –Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial- Bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique -3^{ème} étage 21/29 avenue du Général de Gaulle à Créteil.
 - Que le dossier sera consultable pendant toute la durée de l'enquête :
 - Dans les mairies concernées aux jours et heures d'ouverture habituelle
 - Sur le portail internet des services de l'Etat aux adresses suivantes :
Préfecture du Val de Marne : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-ouverture-d-Enquetes-Publiques>
Préfecture de l'Essonne : <http://www.essonne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Amanagement-et-Urbanisme/Amenagement>
 - Sur le site dédié : <http://tcsp-senia-orly.enquetepublique.net>
 - Sur un poste informatique mis à disposition à la Préfecture du Val-de-Marne, siège de l'enquête du lundi au vendredi de 9heures à 12heures et de 14heurs à 16heures
 - Que chacun pourra déposer ses observations :
 - Sur les registres d'enquêtes prévus à cet effet dans les mairies concernées et au siège de l'enquête
 - Sur le registre électronique accessible à cette adresse :
<http://tcsp-senia-orly.enquetepublique.net> ou via le site de la Préfecture
 - à l'adresse mail ouverte à cet effet : tcsp-senia-orly@enquetepublique.net
 - par correspondance au siège de l'enquête à l'attention de Madame Nicole SOILLY commissaire enquêteur.
- Que le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public aux lieux, dates et horaires suivants :

Lieux	Dates et horaires
Mairie de Thiais	jeudi 10 novembre de 9h à 12h
	samedi 26 novembre de 9h à 11h45
	vendredi 2 décembre de 14h à 17h
Centre administratif d'Orly	lundi 14 novembre de 14h à 17h
	jeudi 24 novembre de 9h à 12h

	vendredi 2 décembre de 9h à 12h
Mairie de Rungis	jeudi 10 novembre de 14h à 17h mercredi 30 novembre de 14h à 17h
Hôtel de ville de Paray Vieille Poste	lundi 14 novembre de 9h à 12h
	jeudi 24 novembre de 14h à 17h

- Qu'une réunion publique sera organisée dans la commune de Thiais le jeudi 17 novembre 2022
- Qu'un avis portant à la connaissance du public les modalités de déroulement de l'enquête publique unique sera publié huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et sera rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département du Val-de-Marne et de l'Essonne.
- Que cet avis sera également publié par voie d'affichage dans les mairies concernées dans les mêmes conditions de délai et de durée
- que pendant toute la durée de l'enquête publique, toute information complémentaire relative au projet pourra être demandée auprès du maître d'ouvrage, Ile-de-France Mobilités 39bis-41 rue de Chateaudin 75009 Paris tel 01 47 53 28 00
- que le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront adressés dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête simultanément au préfet du Val-de-Marne et au Président du Tribunal administratif de Melun.

1-8 Examen du dossier mis à disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête et dans les mairies concernées, il était prévu de mettre à la disposition du public le dossier d'enquête dans sa version papier (la version dématérialisée de ce dossier étant disponible sur le site Internet des services de l'Etat aux adresses suivantes :

préfecture du Val-de-Marne : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-ouverture-d-Enquetes-Publiques>

Préfecture de l'Essonne : <http://www.essonne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Amenagement-et-Urbanisme/Amenagement>

Ce dossier se compose de 7 fascicules

Le fascicule A

Cette Pièce A « Informations administratives et juridiques » introduit le dossier d'enquête publique unique du projet de TCSP Sénia-Orly. Elle est découpée en 5 parties :

- La partie 1 présente succinctement le projet en décrivant le contexte et l'historique de l'opération, puis ses objectifs. Le projet retenu est décrit en présentant les principes d'aménagement puis par secteur.
- La partie 2 est consacrée à l'objet de la présente enquête publique. Elle explique les raisons pour lesquelles le projet doit être soumis à enquête publique et la manière dont le dossier d'enquête est structuré.
- La partie 3 décrit la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure relative au projet. Elle décrit également les étapes préalables à l'enquête publique, ainsi que le déroulement de l'enquête, de la saisine du tribunal administratif à la remise du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, jusqu'à l'acte de déclaration d'utilité publique et l'arrêté de cessibilité.

- La partie 4 est dédiée à la présentation des décisions qui seront adoptées au terme de l'enquête ainsi que des autorités compétentes pour prendre lesdites décisions.
- La partie 5 décrit succinctement les autres autorisations potentiellement nécessaires à la réalisation du projet

Le fascicule B

Consacré à la notice explicative ; on y trouve :

- L'historique et les caractéristiques du projet
- Le diagnostic de l'existant sur l'ensemble du territoire et les impacts du projet
- Justification du parti d'aménagement et la présentation détaillée du projet
- L'intérêt et l'utilité publique du projet, ses objectifs et enjeux, son intérêt socio-économique

Le fascicule C présente un plan de situation du, projet

Le fascicule D présente le plan général des travaux

Le fascicule E

S'attarde sur les caractéristiques des ouvrages principaux, notamment les ouvrages d'art, les stations, le centre opérationnel (COB)

Le fascicule F

Présente un état sommaire des dépenses

Fascicule J liste en annexe

- les textes applicables au projet TCSP Sénia Orly et mentionnés dans le dossier d'enquête
- Le bilan de la concertation
- Décision de l'AE sur l'examen au cas par cas

2- DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2-1 Publicité de L'ENQUETE

2-1-1 les affichages légaux

L'avis d'enquête publique a été affiché sur les différents panneaux administratifs des communes concernées

2-1-2 les parutions dans la presse

Les affichages légaux sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, ont été effectués par les soins de PUBLILEGAL prestataire de service en la matière dans la presse locale :

	1^{ère} insertion	2^{ème} insertion
le Parisien 91	28 octobre 2022	8 novembre 2022
Le Parisien 94	28 octobre 2022	8 novembre 2022
Les Echos	28 octobre 2022	8 novembre 2022

2-1-3 les autres mesures de publicité

IDFM a largement diffusé l'information :

- sur les réseaux sociaux :



- Par des flyers qui ont fait l'objet d'une large distribution.
- Une invitation à participer à l'enquête avec le résumé du projet était à la disposition du public dans les mairies.

2-2 Consultation et informations préalable

2-2-1 la concertation

La concertation préalable sur le projet de bus en site propre Sénia - Orly s'est déroulée du 22 septembre au 3 novembre 2014 et a permis d'informer sur le projet et de recueillir l'avis des publics concernés

Pour recueillir le plus grand nombre d'avis et s'adapter aux spécificités du territoire, plusieurs modalités d'information et d'expression des publics ont été mises en œuvre. Nombre d'entre elles visaient à aller à la rencontre des publics cibles, particulièrement les usagers des transports en commun du territoire et les employés du secteur, sachant que le territoire du projet est aujourd'hui peu résidentiel mais qu'il dessert de nombreuses zones d'emplois. L'information sur le projet et sur la concertation associée a été assurée à travers différents supports :

- un dépliant d'information, distribué dans les boîtes aux lettres sur le périmètre étendu du projet et tracté aux principaux points d'affluence des transports en commun du territoire ;
- des présentoirs-totems (avec mise à disposition de dépliants d'information) installés dans les quatre mairies concernées et au restaurant interentreprises Sud de l'aéroport d'Orly ;
- des affiches ;
- un site internet dédié au projet : www.bus-senia-orly.fr ;
- un courrier et un mailing transmis aux principales entreprises du territoire ;
- des relations presse.
- des urnes sur les présentoirs-totems permettant de déposer un avis via la carte T.

Au total, 190 avis ont été exprimés et 69 personnes ont dit souhaiter continuer à être informées sur le projet. Environ 30 % des répondants habitent sur l'une des quatre communes traversées

par le projet et 10 % à Choisy-le-Roi. Un peu moins d'un tiers des répondants travaillent à Orly, et 15 % à Paris

Trois rencontres ont été organisées afin de permettre aux usagers des transports en commun, aux employés de la plateforme aéroportuaire d'Orly et aux acteurs locaux de contribuer au projet. Il a en effet été décidé d'aller à la rencontre des publics sur le territoire, en identifiant des lieux de communication adaptés pour susciter des avis et la participation. Un choix motivé par le très petit nombre d'habitants vivant aujourd'hui sur le secteur du projet

- La rencontre du 25 septembre 2014 avec les usagers des transports en commun du territoire visait à échanger sur le projet avec le plus grand nombre d'usagers au cours de leur trajet ou aux arrêts. Les échanges se sont tenus sur la base du dépliant. Cette rencontre a permis de recueillir 52 avis et d'informer largement sur le projet (environ 450 dépliants distribués).
- La rencontre du 3 octobre 2014 avec les employés de la plateforme aéroportuaire d'Orly s'est déroulée au restaurant interentreprises Sud. Elle visait à les informer et échanger avec eux. Environ 350 dépliants ont été distribués et 36 avis recueillis.
- La rencontre du 14 octobre 2014 avec les acteurs locaux¹⁷ s'est déroulée en soirée au Conseil général du Val-de-Marne, en présence d'une quinzaine de personnes. Elle visait d'une part à détailler le projet et à présenter aux acteurs locaux une synthèse des avis émis par le public au cours des trois premières semaines de la concertation et, d'autre part, à permettre aux acteurs locaux de formuler leur avis ou remarques sur le projet.

Il ressort de la concertation :

- une acceptation générale du projet de bus en site propre qui accompagnera le développement économique et urbain du secteur et offrira des correspondances avec le réseau de transports existant et à venir ;
- une convergence vers l'option de tracé Sud sur la zone Sénia, tracé privilégié par le STIF, afin de desservir l'existant et les premiers projets d'aménagement qui verront le jour ;
- des avis encore partagés concernant les deux options de tracé dans le secteur Cœur d'Orly, aucune option ne ressortant clairement ;
- la demande des acteurs locaux de simplifier le tracé à l'approche des terminaux de l'aéroport d'Orly, en recherchant avec ADP une solution adaptée ;
- la reconnaissance des avantages du mode bus en site propre : régularité, fréquence et confort
- la nécessité d'expliquer les fonctionnalités et la complémentarité des différents projets de transports en commun prévus sur le territoire – ligne 14, T7, bus en site propre, T9 – ainsi que de préciser les capacités de financement pour l'ensemble de ces projets ;
- une attention à porter quant aux conséquences du projet sur la circulation automobile dans le secteur, notamment concernant le trafic poids lourds et l'aménagement du carrefour de la Résistance à Thiais ;
- l'hypothèse avancée et souhaitée par un grand nombre de contributeurs de voir le bus 393 prolongé jusqu'à l'aéroport d'Orly dans le site propre nouvellement créé ;
- la demande des acteurs locaux d'assurer une bonne intermodalité dans les aménagements, en particulier au niveau de la gare de Pont de Rungis, des stations du tramway T7 et des aérogares d'Orly ;
- une attention particulière dans le choix des aménagements destinés aux modes actifs ;
- le souhait des acteurs locaux d'être associés aux phases d'études ultérieures, pour la localisation des arrêts, la requalification des espaces publics et les aménagements liés aux modes actifs. Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet

2-3 rencontre avec le maitre d'ouvrage

J'ai rencontré les représentants d'IDFM dans ses locaux à Paris le 10 aout 2022.

Une présentation a été faite et commentée du projet TCSP Sénia-Orly.

J'ai expliqué aux représentants D'IDFM comment j'entendais mener l'enquête publique, s'agissant notamment des permanences et j'ai évoqué la réunion publique d'information et d'échange placée sous l'égide de la commission d'enquête prévue le jeudi 17 novembre 2022 à la salle municipale de la Saussaie à Thiais.

J'ai également évoqué les formalités de fin d'enquête dont le procès-verbal de synthèse que j'adresserai pour la fourniture du mémoire en réponse et les délais que j'entendais respecter pour la remise du rapport et des conclusions motivées.

Le 14 octobre 2022, le porteur de projet et ses collaborateurs ont organisé une visite des lieux. Pour ce faire, IDFM a mis en place un parcours en véhicule des lieux concernés s'arrêtant sur les points stratégiques pour observer l'impact visuel que pourrait avoir le tracé dans l'environnement urbain.

2-4 Déroulement des permanences

Les permanences se sont tenues selon les modalités prescrites par l'arrêté d'ouverture.

Elles ont été très peu fréquentées ; elles se sont déroulées dans les locaux des mairies, salle de réunion Le public était orienté par l'accueil de chacune de ces mairies vers les salles respectives.

L'ensemble des documents était mis à la disposition du public sur les lieux de permanence.

2-5 la reunion publique du 17 novembre 2022

2-6-1 organisation de la réunion publique

Par courrier en date du 9 octobre j'ai transmis au maitre d'ouvrage un courrier précisant le détail de l'organisation de la reunion publique prévue à Thiais notamment dans son annexe les moyens, notamment audiovisuels, qu'il convenait de mettre en place pour que celle-ci se déroule dans les meilleures conditions (Cf pièce jointe 1).

Un courrier plus détaillé du 4 novembre a fixé le synopsis de cette réunion (cf pièce jointe 2).

2-6 2.Déroulement de la réunion publique

La réunion d'échange et d'information s'est tenue le 17 novembre 2022 dans la commune de Thiais.

Elle s'est déroulée en présence d'une vingtaine de participants.

Des questions ont été posées dans un climat serein ; le projet semblant rencontrer un accueil favorable auprès du public.

En introduction, après avoir expliqué la raison d'être de cette réunion publique d'information et d'échange j'ai rappelé mode de désignation du commissaire enquêteur et son rôle pendant l'enquête.

18 questions ont fait l'objet d'une réponse détaillée de la part d'IDFM.

Le compte rendu de cette reunion est joint en annexe (cf pièce 3)

2.7 Procès-verbal de synthèse

Le 15 décembre 2022 le procès-verbal des observations recueillies, accompagné de la grille de dépouillement de l'intégralité des observations déposées, a été adressé au maître d'ouvrage, à l'attention de Madame Chloe BLAS en version numérique.(cf pièce 4)

2.8 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

La réponse du Maître d'ouvrage est parvenue, en version numérique, le 19 janvier 2023.

Le commissaire enquêteur en a pris connaissance et observe que le maître d'ouvrage s'est exprimé longuement sur chacun des thèmes retenus dans les observations du public

Le mémoire en réponse est joint au présent rapport. (cf pièce 5)

3-ANALYSE DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

3-1 Observations recueillies

Sont récapitulés ci-après, les observations recueillies sur les registres papier ou déposées par voie électronique et les courriers adressés au commissaire enquêteur au cours de l'enquête publique relative au projet de TCSP Sénia- Orly

3-1-1. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur les registres papier mis en place dans les communes.

Commune	Numéro registre	Nombre observations
Orly	1	0
Paray-Vieille-Poste	1	0
Rungis	1	0
Thiais	1	1
Total 4 registres		1

3-1-2-Tableau récapitulatif des observations recueillies par voie électronique (courriel et registre dématérialisé)

Total	Sur registre dématérialisé
Nombre observations	48

3-1-3 Tableau récapitulatif des observations recueillies par courriers adressés à la présidente de la commission d'enquête

Total	
Nombre observations	1 (hors délais)

Peu de visiteurs s'est présenté pour consulter le dossier, tant sur place en mairie, que lors des permanences.

Malgré cette faible participation, on peut noter que 395 personnes ont téléchargé le dossier présenté sur le site (principalement la notice explicative et le plan général des travaux).

Au total 48 observations ont été déposées sur le registre électronique, 1 seule (en doublon) a été mentionnée sur le registre de Thiais.

33 personnes ont exprimé leur satisfaction sur le prolongement de la ligne sans aucune réticence.

Les observations les plus importantes émanent du groupe ADP, de l'ADOR, de l'association Cité Jardin, des avocats œuvrant pour le compte de la société MC DONALD et de quelques particuliers.

Ces déposants soulèvent des thèmes récurrents notamment :

- Les contraintes du barreau de retournement.
- L'importance de l'emprise de la DUP dans des zones non dédiées.
- L'écoulement du trafic et la sécurité routière, notamment dans les carrefours.
- Le souhait de collaboration avec les divers occupants de la zone, particulièrement évoqué par ADP, « *en amont (AVP) et tout au long de la phase travaux pour évaluer les impacts et déterminer les actions palliatives et/ou actions d'accompagnement relatifs à la réalisation de la voie dédiée au Sénia-Orly, les anticiper au maximum et les limiter autant que possible* ».

La grille de dépouillement des observations est jointe au présent rapport (cf pièce 6)

3-2-Analyse des observations recueillies.

En préalable il convient de souligner la bonne acceptation du projet comme en témoignent les observations ci-dessous déposées sur le registre dématérialisé :

Observation 3 :

« Le prolongement du 393 est essentiel sur l'aéroport, cela permettra d'avoir une liaison directe ou quasi-directe entre le secteur de Créteil et la zone commerciale de l'aéroport. De plus cela permettra un meilleur accès à l'aéroport sans passer par les lignes 8-14 et 15 du métro pour le rejoindre. Je ne viendrai plus en voiture mais en bus pour voyager en avion. »

Observation 7 :

« Très intéressant comme projet. Il est important de prolonger le 393 jusqu'à Orly. Le passage par la gare de Pont de Rungis est important je trouve car cela en ferait un pôle d'échange majeur pour la région. »

Observation 13 :

« Excellente initiative qui permettra aux habitants de Sucy, Bonneuil et autres communes environnantes de se rendre à Orly directement et rapidement. »

Observation 23 :

« Habitant Thiais centre cela peut être intéressant pour se rendre à l'aéroport dans la mesure où le temps de parcours serait inférieur au 30 minutes actuellement nécessaires par le T7 dont le circuit est long pour aller à l'aérogare 4 ne desservant pas les aérogares 3/2/1. »

Observation 32 :

« Enfin une bonne nouvelle ! Parce qu'habiter à Thiais si près et mettre 45min en bus pour aller à l'aéroport depuis Rouget de L'Isle qui plus est au terminus 4 avec beaucoup de marches ensuite.... Il était temps d'avoir une ligne qui y va rapidement.»

Indépendamment de ces manifestations de satisfaction quelques personnes ont déposé des observations que l'on peut résumer ainsi :

3-2-1 Thème relatif aux contraintes du barreau de retournement**Observation déposée sur le registre de Thiais**

M. SITNTHUJAAN (SNC du CC de Thiais), expose que les aménagements prévus rue du Bas-Marin contrarie la réalisation d'un autre projet, à savoir une promesse de bail consenti à la société McDonald's : le barreau de retournement viendrait scinder l'emprise du futur restaurant et le tracé du TCSP couperait l'une de ses voies de desserte.

L'intéressé met en évidence l'aspect économique en précisant qu'en l'état le projet ferait obstacle à la création d'une cinquantaine d'emplois.

Il allègue également l'atteinte au patrimoine historique et paysager (amputation d'un grand nombre d'arbres).

Il propose :

- > Absence du barreau et demi-tour par la bretelle d'accès reliant la rue du Bas-Marin à l'avenue de Versailles,
- > Absence de barreau et demi-tour par le centre bus de la RATP,
- > Réalisation d'un barreau de raccordement en giratoire accolé à la rue du Bas-Marin.

Observations déposées sur le registre dématérialisé**Observation 48 – SNC du Centre Commercial de Thiais**

« Dans la division en volumes du centre commercial, la société SNC du centre commercial de Thiais est notamment propriétaire du volume n°36 « Espaces verts extérieurs » de la parcelle cadastrée section OH n°246 d'une superficie de 76 500 m², créée le 3 novembre 2017, assiette foncière qui s'étend au sud-est du centre commercial et englobe notamment la quasi-totalité du giratoire du Bas-Marin.

Dans ce cadre, la société SNC du Centre Commercial de Thiais a consenti une promesse de bail à construction à la société McDonald's France pour lui permettre d'implanter un restaurant, sur une partie de ce terrain, et dans un volume n°40 à créer par subdivision du volume n°36.

Toutefois, le tracé envisagé par le barreau de raccordement du TCSP au giratoire du Bas-Marin vient directement scinder l'emprise du futur restaurant ; de même que le tracé du TCSP doit venir couper l'une de ses voies de desserte.

Ce projet de restaurant et de voies de desserte ne peut donc être réalisé si une partie de son emprise doit être occupée par le TCSP et ses ouvrages annexes.

Il apparaît dès lors nécessaire de concilier les emprises et localisations de l'un et l'autre projet, de façon à ce que tant le restaurant que le TCSP puissent être réalisés.

..... Pour toutes ces raisons, il est donc impératif de rechercher une évolution du projet de TCSP et sa conciliation avec le projet de restaurant.

En effet, en l'état des tracés, le principal motif d'incompatibilités entre les deux projets tient à la localisation du barreau d'accès au giratoire du Bas-Marin, destiné à permettre aux bus de réaliser un demi-tour si cela s'avère nécessaire pour les services partiels du TVM ou du 393.

Observation 44 – ADOR - (Association pour le développement économique du pôle Orly Rungis):

« La solution pour permettre le retournement au niveau de Thiais Village n'est pas satisfaisante. La solution présentée a pour conséquence de nécessiter une expropriation qui compromet un projet de développement créateur d'emplois porté par Altaréa et ses partenaires. La parcelle dont Altaréa est actuellement propriétaire dans l'hypothèse où ce barreau serait réalisé serait fractionnée en deux espaces disjoints ne permettant plus de développer des projets attractifs pour l'ensemble du territoire. Nous demandons que de nouvelles options permettant le retournement soient étudiées. »

Observations 45 – 46 – Maître THOUNY pour la société McDonald's France

« En quatrième lieu, s'agissant plus spécifiquement des aménagements prévus du carrefour de la Résistance jusqu'à la rue du Bas Marin :

- > D'abord l'emprise des aménagements projetés à la jonction avec la rue du Bas Marin se situe sur l'allée Royale, qui constitue un site inscrit. A cet égard, la société McDonald's France a fait réaliser en janvier 2020, dans le cadre de son projet de restaurant, un diagnostic phytosanitaire des arbres existants sur l'emprise du projet, ainsi qu'incidemment, sur la zone sur laquelle sont aujourd'hui prévus les aménagements objets de la future déclaration d'utilité publique, jusqu'à la rue du Bas Marin.
Les conclusions de ce diagnostic sont très claires : le projet de restaurant n'implique aucun abattage d'arbre en revanche, l'alignement d'arbres sur le domaine public départemental, à l'endroit impactés par les aménagements prévus, sont des arbres remarquables (15 arbres dont 13 platanes) qui participent au jalonnement historique de l'Allée Royale.
- > Ensuite, le projet de barreau permettant l'accès au rond-point du Bas Marin présente une déclivité conséquente, qui n'a pas été pris en compte, au regard des capacités motrices des bus devant l'emprunter, la rue du Bas Marin étant situé 6 mètres en dessous de la RD86.
- > Plus encore, la création du barreau est justifiée dans le dossier d'enquête publique par la nécessité de préserver la possibilité de retournement des bus qui jusqu'à présent s'opère au rond-point de la Résistance mais dont le projet prévoit la disparition. Une solution technique simple serait de conserver ledit rond-point.
- > Enfin, le maintien de la création de ce barreau aurait pour effet de contrarier la réalisation du projet de restaurant McDonald's, et ce faisant, la création d'environ 50 emplois.

Il est donc impératif, pour ces quatre motifs au moins, que le maître d'ouvrage du projet propose une solution alternative s'agissant de la création de ce barreau afin de faire coïncider l'intérêt public avec, d'une part, la préservation du patrimoine, d'autre part, les contraintes techniques liées à la déclivité, et de dernière part, l'intérêt des acteurs économiques locaux porteur des projets.

3-2-1-1 Réponse du maître d'ouvrage

Concernant les aménagements projetés à la jonction de l'allée Royale et de la rue du Bas Marin :

Les études du TCSP Sénia-Orly ont bien intégré le site inscrit de l'Allée Royale, situé dans le prolongement de l'avenue de Versailles, tel que mentionné au PLU de la ville de Thiais.



Emplacement du site inscrit de l'Allée Royale

Plan historique de l'Allée Royale (avenue de Versailles)

Extrait du Dossier d'enquête d'utilité publique – TCSP Sénia-Orly – Île-de-France Mobilités

Actuellement l'Allée Royale est située dans le délaissé d'un échangeur routier, en dessous du centre commercial de Thiais Village. Le patrimoine arboré n'est pas mis en valeur et l'Allée Royale passe pratiquement inaperçue.



Délaissé de l'échangeur RD 86 / Rue du Bas Marin à Thiais

Prises de vue réalisées depuis l'accès à Thiais Village – Île-de-France Mobilités / Artelia décembre 2022)

L'itinéraire du futur TCSP Sénia-Orly s'appuie sur le tracé historique de l'Allée Royale, inscrite dans le territoire.

Le projet de TCSP propose de restaurer cette perspective historique, en valorisant l'insertion paysagère des aménagements. La qualité paysagère de ce patrimoine arboré sera renforcée aux abords de la plateforme du TCSP, avec la plantation d'un nouvel alignement d'arbres et la création d'une promenade piétonne ombragée et champêtre.

A cet égard, le projet de TCSP a pour objectif de conserver un maximum d'arbres d'alignement existants et en particulier les arbres remarquables.

Au cours des études ultérieures, dans le cadre desquelles un diagnostic phytosanitaire complémentaire sera réalisé, le tracé du TCSP sera être affiné et éventuellement ajusté dans cet objectif, afin de maintenir le plus grand nombre d'arbres possible.

Enfin, les services compétents en matière de patrimoine (inspection des sites) et de biodiversité seront consultés comme il se doit.



Perspective TCSP Sénia - Orly – Île-de-France Mobilités

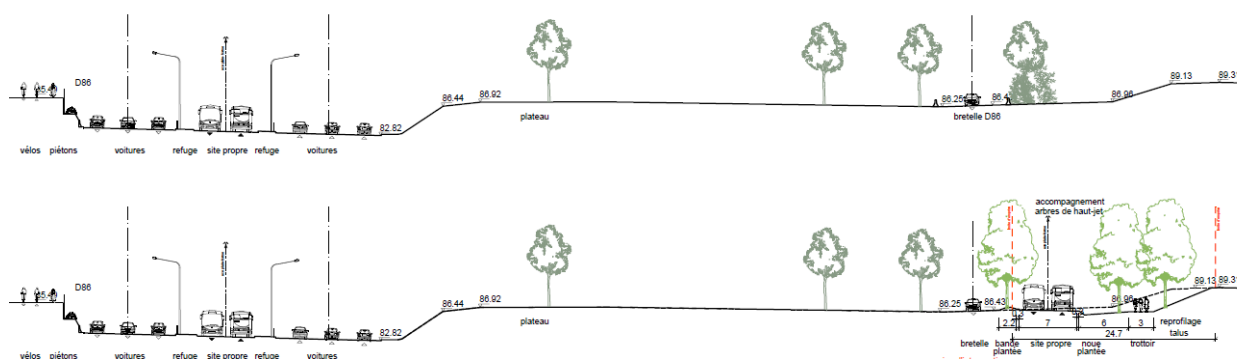


Dossier d'enquête d'utilité publique – Planche d'insertion – Séquence 1 – Echangeur Résistance

Concernant les caractéristiques du barreau d'accès au rond-point du Bas-Marin :

Le Dossier d'Enquête Publique a été réalisé sur la base d'études préliminaires menées par un groupement constitué d'un architecte urbaniste et d'un bureau d'étude d'ingénierie disposant des compétences requises pour mener à bien des études d'insertion d'un TCSP selon les règles de l'art, qu'elles soient techniques ou architecturales.

Comme stipulé au chapitre 3.2.1.1 de la pièce B « Notice explicative » du dossier d'enquête publique, les études ont été menées en prenant en compte la différence altimétrique de 6,00 m environ entre la RD86 et la rue du Bas-Marin. Les propositions d'aménagements ont bien intégré cette caractéristique.



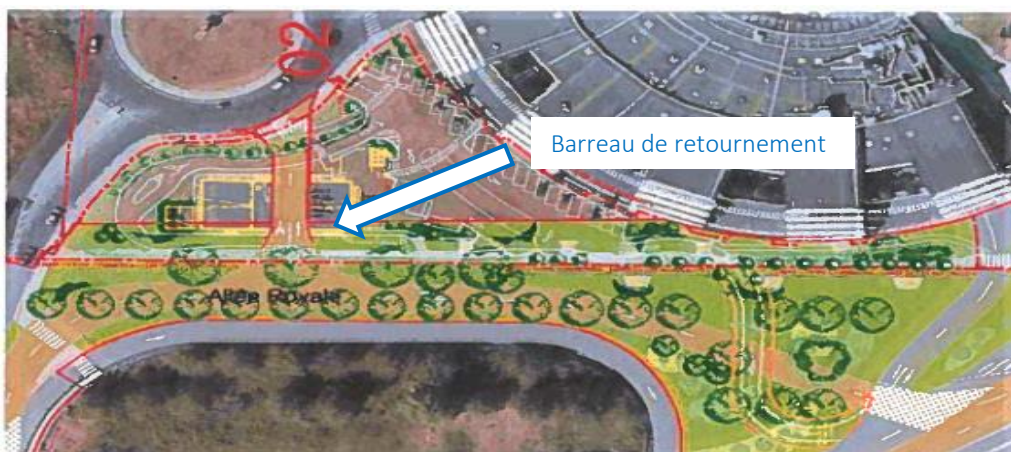
Profils en travers – Etudes Préliminaires - Île-de-France Mobilités

Sur la base des relevés topographiques réalisés au démarrage des études préliminaires, la différence altimétrique entre le carrefour de la Résistance (81,20 NGF) et le giratoire du Bas-Marin (88,09 NGF) est précisément de 6,89 m pour une distance de 173,00 m (distance mesurée en empruntant le barreau de retournement, soit la distance la plus courte), soit une pente d'environ 4,00%. Les véhicules de transport en commun s'affranchissent aisément d'une telle pente.

Par ailleurs, le projet de TCSP Sénia-Orly prévoit la création d'un barreau de liaison entre le site propre bus de l'Allée royale et le rond-point existant au nord de la rue du Bas-Marin. Ce barreau est nécessaire pour que les bus de la ligne 393, mais aussi les TVM, qui circulent en site propre partagé avec les 393 sur l'Avenue de Versailles, puissent effectuer un retournement en cas de service partiel. Ce barreau a également vocation à faciliter les conditions d'accès et de sorties du dépôt de bus situé à Thiais et à limiter ainsi l'impact sur la circulation générale au droit de la rue du Bas Marin et du carrefour rue des Alouettes (RD 153).

En outre, cette fonction est aujourd'hui assurée par la configuration en giratoire du carrefour de la Résistance. Or cette configuration en giratoire ne peut être maintenue dans le cadre de la réalisation du TCSP Sénia-Orly et le carrefour de la Résistance doit être reconfiguré, imposant ainsi la reconstitution de la fonction de retournement au plus près, comme permet de le faire le barreau projeté.

Île-de-France Mobilités a étudié avec attention les trois propositions faites par la société ALTAREA France. A ce stade, la réalisation du barreau de retournement est certes un des motifs d'incompatibilités des deux projets. Cependant ce n'est pas le seul. Ainsi, indépendamment de la question du barreau, le projet de restaurant devra prendre en compte les contraintes de sécurité et d'exploitation énoncées lors des derniers échanges entre Île-de-France Mobilités et l'aménageur pour que les deux projets (restaurants et TCSP) soient compatibles. A ce titre, l'aménagement devrait être revu pour éviter tout franchissement du site propre par la voie d'accès au restaurant depuis l'avenue de Versailles.



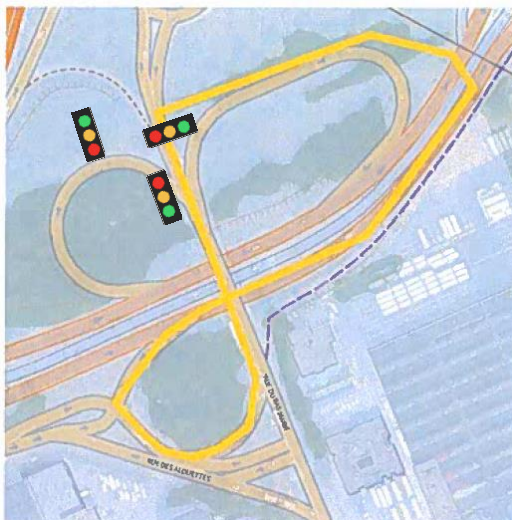
Superposition projet restaurant et TCSP – Extrait du courrier de la SNC du centre commercial de Thiais à Madame Nicole SOILLY, Commissaire enquêteur (07/12/2022)

De plus la voie d'accès au parking du restaurant ne présente pas une insertion sécurisée pour l'ensemble des usagers (proximité du carrefour de la Résistance, débouché de la sortie de parking du centre commercial, franchissement de la plateforme en sortie de carrefour nécessitant la mise en place de feux tricolores, pouvant avoir un impact sur la circulation de la RD86,...). En tout état de cause, l'aménagement proposé devra être validé par le Département du Val-de-Marne, gestionnaire de la RD86. A ce stade, il n'est pas indiqué si celui-ci a été consulté et encore moins s'il valide la solution imaginée.

Île-de-France Mobilités rappelle cependant que la société Mc Donald's, l'ADOR et ALTAREA ne pouvaient ignorer l'existence du projet de TCSP Sénia-Orly lorsqu'elles ont mis au point en 2021 le projet de restaurant Mc Donald's à l'endroit où se situe le projet de TCSP. Le projet est en effet inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013, au Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) adopté en 2014 et dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU de Thiais, approuvé en 2015. Par ailleurs, l'ADOR participe aux réunions du pôle de Pont de Rungis, réunions dans lesquelles Île-de-France Mobilités présente un point d'avancement du projet de TCSP à chaque fois.

Île-de-France Mobilités présente ci-dessous son analyse des trois solutions alternatives proposées :

Solution 1 : demi-tour par la bretelle reliant la rue du Bas-Marin à l'avenue de Versailles :



Cette solution n°1 aurait pour conséquence d'allonger (1 100 m de plus que l'aménagement proposé par Île-de-France Mobilités) considérablement l'itinéraire « haut-le pied » (c'est-à-dire le déplacement non commercial d'un bus, itinéraire sans voyageur, et qui, par conséquent, génère des coûts et du temps perdu sans utilité pour le service de transport et sans recette voyageurs), et impacterait défavorablement l'exploitation du TCSP Sénia–Orly et des autres liaisons routières du bassin de transport, en particulier le TVM, ligne structurante du secteur : frais d'exploitation plus élevés à cause du surplus de kilomètres parcourus.

En outre, le débouché du site propre sur la rue du Bas Marin nécessiterait la création d'un carrefour à feux, impactant la circulation générale sur la rue du Bas Marin dans les deux sens et sur la bretelle de sortie de la RD86, avec potentiellement des remontées de file sur la route départementale. Or le giratoire rue du Bas Marin est un carrefour en lien direct avec l'A86, deux de ses quatre branches concernent directement un accès à l'A86 (bretelle de sortie et bretelle d'entrée).

La configuration de la route départementale n°86, avec un site propre (TVM) délimité par des glissières béton, ne permet pas au TVM de rejoindre son itinéraire en empruntant son site propre.



Avenue de Versailles - RD 86

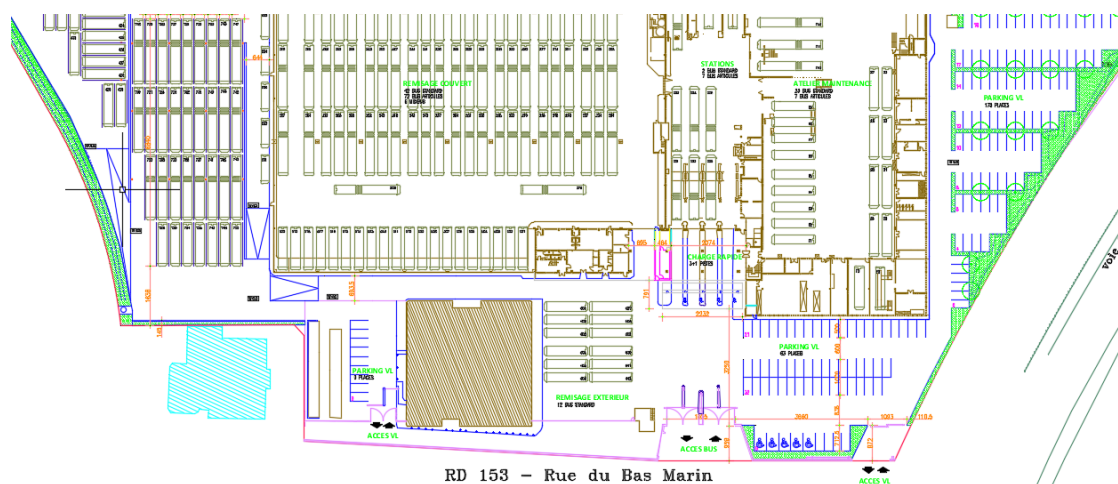
Solution 2 : demi-tour par le centre bus de la RATP :



Comme pour la proposition précédente, la solution n°2 aurait pour conséquence d'allonger considérablement (1 450 m de plus que l'aménagement proposé par Île-de-France Mobilités) l'itinéraire haut-le pied (déplacement non commercial d'un bus, itinéraire sans voyageur), et aurait les mêmes impacts défavorables sur l'exploitation du TCSP Sénia–Orly.

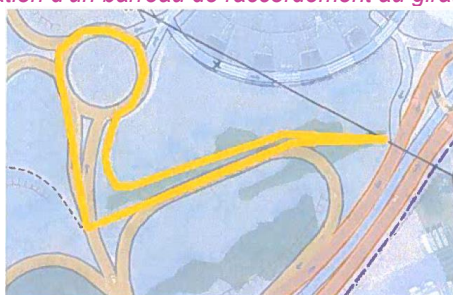
En outre, le retournement au sein du centre bus n'a pas été étudié en termes de faisabilité et d'impact sur le fonctionnement du dépôt et pose question. Le retournement des bus articulés n'est pas compatible avec l'aménagement du centre bus : emprise insuffisante pour libérer une

raquette de retournement sur le parvis, équipements de sécurité (signalisation lumineuse tricolore) pour éviter les conflits entre les bus en retournement et les déplacements à l'intérieur du dépôt (piétons, bus et véhicules légers).



Plan réorganisation centre-bus Thiais pour un parc autobus GNV – Avril 2020 Ferrand-Sigal

Solution 3 : réalisation d'un barreau de raccordement au giratoire du Bas Marin :



Cette proposition n°3 entraîne une distance haut-le-pied (760 m de plus que l'aménagement proposé par Île-de-France Mobilités) plus limitées aux propositions 1 et 2, et se rapproche du principe retenu par Île-de-France Mobilités avec un retournement sur le rond-point du Bas-Marin. Cependant cette proposition alternative présente des problèmes de sécurité, liés à la proximité de la voie entrante (distribution des branches du giratoire) depuis la rue du Bas-Marin (accès au parking souterrain du centre commercial depuis le sud du territoire) et de la voie de TCSP entrant sur le giratoire.

Cette proposition nécessiterait la circulation de l'ensemble des bus sur le giratoire. Ce giratoire étant le principal accès depuis le sud du secteur et depuis l'A86 au centre commercial de Thiais Village, les bus s'exposeraient au risque d'être pénalisés lors des périodes de forte fréquentation du centre commercial, ce qui est contraire à l'objectif général du projet d'apporter une fluidité et une fiabilité de circulation des bus grâce à un site propre indépendant de la voirie affectée à la circulation générale.

Après avoir réalisé leur retournement, les bus devraient franchir la voie de circulation dans le sens sud-nord afin d'emprunter le site propre jusqu'à la rue de Versailles. Cette configuration nécessiterait la création d'un carrefour à feux avec détection, avec des conséquences défavorables sur la fluidité du trafic dans les deux sens de circulation.

Pour autant Île-de-France Mobilités prévoit d'étudier, lors des études de conception détaillées, des propositions alternatives d'aménagement de ce secteur en partenariat avec l'aménageur du restaurant Mc Donald's et les acteurs concernés, dans le but de trouver des solutions visant à rendre compatibles les deux projets (TCSP Sénia-Orly et restaurant).

Au demeurant, il est utile de rappeler que le projet de TCSP Sénia-Orly a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas le 11 octobre 2017, par Ile-de-France Mobilités auprès de l'autorité environnementale sur la nécessité ou non d'élaborer une étude d'impact, tel que prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement et définie à l'article R.122-3 du même code. Cette demande s'est soldée par une décision (n°DRIEE-SDDTE-2017-224) de dispense d'évaluation environnementale le 15 novembre 2017 par le Préfet de la région d'Ile-de-France et par délégation, le directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie de la région d'Ile-de-France. Cette décision était motivée par le fait que le projet de TCSP Sénia-Orly n'est pas susceptible d'avoir d'impacts notables sur l'environnement ou la santé au regard d'une série de plus de 20 considérants.

3-2-1-2 Commentaire du commissaire enquêteur

Au vue de la réponse d'IDFM il apparaît que le barreau de retournement s'avère être la seule solution permettant au TCSP de fonctionner dans les conditions optimales de sécurité et de rentabilité.

Par ailleurs, s'agissant « d'une déclivité conséquente, qui n'aurait pas été pris en compte, au regard des capacités motrices des bus devant l'emprunter, la rue du Bas Marin », la réponse apportée par le maître d'ouvrage montre que les études ont bien été menées en tenant compte de la différence altimétrique.

S'agissant des arbres remarquables mentionnés par les déposants, le commissaire enquêteur note la volonté d'IDFM de conserver un maximum d'arbres d'alignement existants et en particulier les arbres remarquables.

Enfin, pour ce qui concerne l'installation du Mac Donald, le commissaire enquêteur considère intéressantes les prévisions d'IDFM de rechercher des solutions d'aménagement pour rendre compatibles les deux projets.

3-2-2 L'importance de la DUP dans les zones non dédiées.

Observation 38 du registre dématérialisé – Groupe ADP

« S'agissant de l'avis sur le dossier soumis à enquête publique, plusieurs enseignements généraux sont à tirer de notre étude approfondie des pièces A – Informations juridiques et administratives, B-Notice explicative du dossier d'enquête et D – Plan général des travaux :

- > En premier lieu, l'emprise bleue de la pièce D – Plan général des travaux, nommée Périmètre Général des Travaux (PGT), objet de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) a un impact trop important sur des installations sensibles de l'aéroport en plusieurs endroits. Vous trouverez en Annexes 4 et 4bis le descriptif détaillé des conséquences de l'emprise de la DUP.

Le Groupe ADP demande que l'emprise de la DUP soit réduite à la largeur strictement nécessaire aux besoins du projet et une prise en charge techniques et financière de toutes actions qui seraient nécessaires pour limiter/maîtriser l'impact des travaux et/ou exploitation du TCSP, y compris dans l'emprise de la DUP.

3-2-2-1 Réponse du maître d'ouvrage

Un travail partenarial a été initié dès le démarrage de l'opération de TCSP Sénia-Orly avec l'ensemble des acteurs du secteur, et en particulier avec Aéroports de Paris (ADP).

De nombreux échanges ont eu lieu avec ADP depuis les études préliminaires du schéma de principe afin de se coordonner en amont avec cet acteur majeur du périmètre d'intervention.

Île-de-France Mobilités a vocation à développer des lignes de transport performantes en lien avec les spécificités des territoires traversés, avec une volonté de minimiser les impacts négatifs du projet sur les activités actuelles et futures.

Les échanges avec ADP ont permis d'identifier très en amont les activités existantes à conserver, ainsi que les emprises réservées, et ainsi les intégrer au projet du TCSP Sénia-Orly.

Le dossier d'enquête publique a été établi sur la base des études préliminaires, qui seront approfondies lors des études de conception ultérieures, sans toutefois remettre en cause les principes fondamentaux du projet de transport collectif en site propre.

La pièce D – Plan Général des travaux du dossier d'enquête publique fait mention de deux périmètres distincts :

- > Le Périmètre Général des Travaux (PGT – emprise bleue) : périmètre permettant de visualiser l'ensemble des ouvrages du projet, **ainsi que son périmètre d'intervention potentiel**. Ce dernier vise à identifier les emprises sur lesquelles **la réalisation du projet est susceptible d'avoir une incidence**, que ce soit de manière provisoire (emprise de chantier) ou définitive (implantation d'ouvrage). Le PGT englobe donc le périmètre prévisionnel des travaux, les installations de chantier, les secteurs nécessitant des réaménagements de voirie du fait du projet. Toutefois, tous les secteurs à l'intérieur du PGT **ne seront pas nécessairement impactés par le projet** (et a fortiori par les travaux).
- > Le périmètre opérationnel du projet (emprise rouge) : périmètre à l'intérieur duquel seront réalisés les travaux de ligne. Ce périmètre prend en compte les infrastructures lourdes ou à usage importants, et correspond aux aménagements finaux réalisés dans le cadre du projet.

Le périmètre opérationnel du projet permet de réaliser un projet de transport structurant offrant un haut niveau de service tout en intégrant les contraintes fonctionnelles des acteurs du secteur





Le projet de TCSP Sénia–Orly possède la particularité :

- *de s'inscrire dans un contexte de forte mutation urbaine en raison de la réalisation de nombreux projets urbains prévus sur une très grande partie de l'itinéraire du TCSP (...) et susceptible d'impacter sensiblement son exploitation ;*
- *d'avoir, entre la rue du Bas-Marin et l'avenue du Maréchal Devaux, deux tracés : l'un étant le tracé cible (via la rue des 15 arpents est appelé phase 2) et l'autre temporaire (via la rue Charles Tillon est appelé phase 1), voire pourrait ne jamais voir le jour si les projets urbains sont réalisés avant le TCSP.*

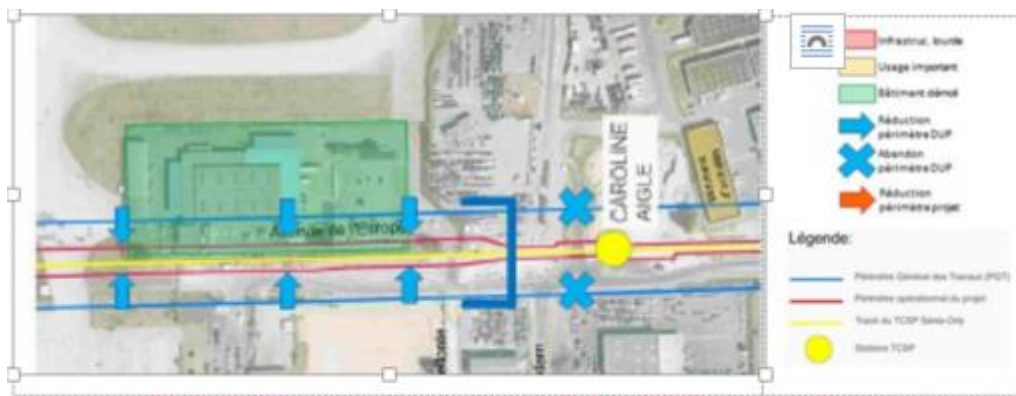
Dans l'hypothèse où, lors de la mise en service de la ligne de TCSP Sénia–Orly, le projet d'aménagement du quartier de la gare du Pont de Rungis ne serait pas finalisé, le TCSP ne pourrait pas emprunter le site propre de la rue des Quinze Arpents (phase 2 = cible à terme) mais devrait circuler temporairement dans la circulation générale sur la rue Charles Tillon (phase 1 = provisoire). Puisqu'il s'agirait d'un tracé provisoire, les aménagements pour le TCSP sont donc minimalistes, seules deux stations seraient prévues sur la rue Charles Tillon et au carrefour du Cockpit. Il n'est donc pas envisagé d'élargir les emprises de la voie existante, et par conséquent il n'est prévu aucune acquisition foncière.

Ces aménagements provisoires pourraient ne pas être réalisés si le projet urbain de la ZAC Sénia Thiais Orly est bien réalisé en amont de ceux du TCSP (phase 2 réalisée sans passer par une phase 1), ce qui semble le plus probable au regard de l'avancement des projets à date et des calendriers prévisionnels de la ZAC et du TCSP.

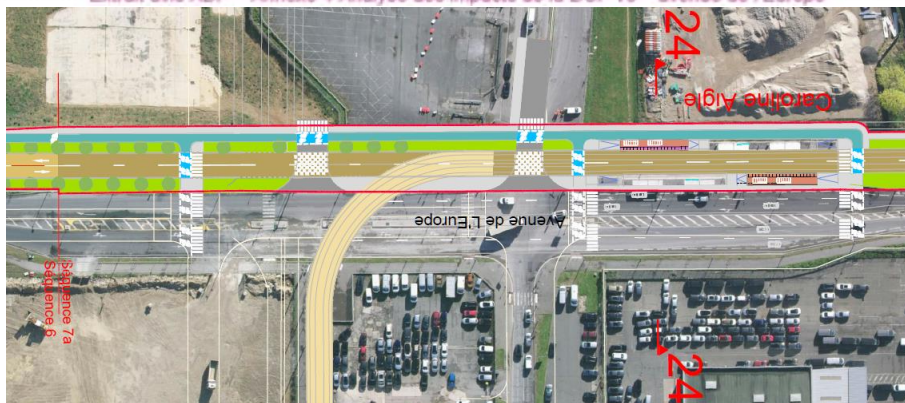
Par ailleurs, comme convenu avec Aéroport de Paris (ADP), les deux infrastructures lourdes identifiées par ADP ne sont pas impactées par le projet de TCSP, que ce soit en phase 1 (phase transitoire) ou en phase 2 (tracé final du TCSP).

Le périmètre opérationnel du projet correspond à l'emprise publique (voirie) de la rue Charles Tillon.

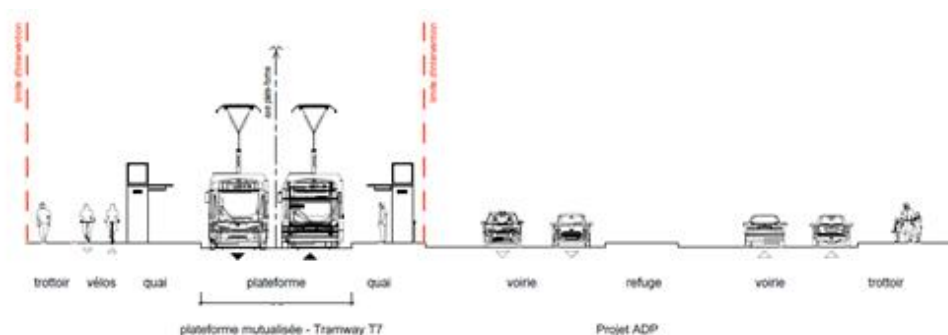
Avenue de l'Europe :



Extrait avis ADP – Annexe 4 Analyse des impacts de la DUP v5 – avenue de l'Europe



Le projet de TCSP Sénia-Orly tient compte des emprises réservées et transmises par ADP, comme l'indique la coupe ci-dessous.



emprise d'intervention

Avenue de l'Union :



Extrait avis ADP – Annexe 4 Analyse des impacts de la DUP v5 – avenue l'Union

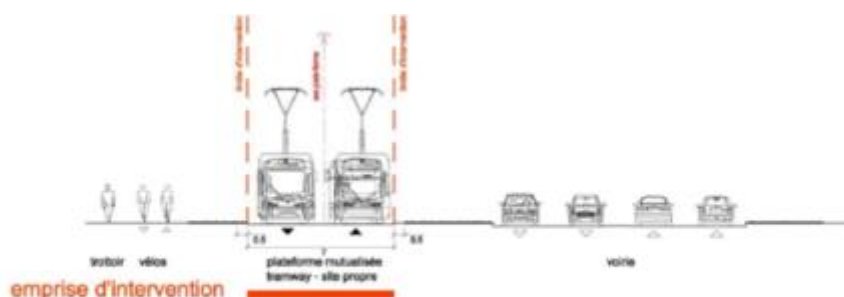


Vue aérienne – Station Cœur d'Orly – Aménagement existant

La ligne de TCSP Sénia-Orly empruntera la plateforme du tramway T7 **en bénéficiant des mesures conservatoires prises lors de la réalisation des travaux du tramway** : la largeur de la plateforme et la configuration des quais sont compatibles avec la circulation des bus (7m de largeur).

Les aménagements nécessaires à la réalisation du projet **sont limités à l'emprise du site propre** ; les portions de plateforme végétalisée seront modifiées pour recevoir un revêtement, nécessaire à la circulation des bus.

Dans le cadre du projet de TCSP Sénia-Orly sur le tronçon de l'avenue de l'Europe, les travaux ne concernent que la plateforme tramway existante comme le montre la coupe présentée ci-dessus. Il n'est prévu aucun impact sur les emprises ADP.



Dossier d'enquête d'utilité publique – Vue en coupe avenue de l'Union mutualisation du site propre entre le tram 7 et le TCSP Sénia Orly, section courante

3-2-2-2 Commentaire du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur note que l'emprise réservée au projet est une mesure conservatoire et que tous les secteurs à l'intérieur du PGT ne seront pas nécessairement impactés par le projet, cependant l'emprise tient compte des incidences des futurs travaux de chantier et des aléas de la finalisation des projets en cours de réalisation.

Le commissaire enquêteur met l'accent sur la nécessité de la poursuite des échanges qui ont eu lieu avec ADP depuis les études préliminaires du schéma de principe.

3-2-3-l'écoulement du trafic et la sécurité routière notamment dans les carrefours

Observation 38 – Groupe ADP

« S'agissant de l'avis sur le dossier soumis à enquête publique, plusieurs enseignements généraux sont à tirer de notre étude approfondie des pièces A – Informations juridiques et administratives, B-Notice explicative du dossier d'enquête et D – Plan général des travaux :

- > **En second lieu, l'insertion urbaine de la ligne du TCSP doit se faire en garantissant la fluidité routière pour les passagers et les salariés de la zone aéroportuaire pour laquelle le Groupe ADP a une mission de service public. Le groupe ADP n'a pas été associé aux études fines dont il est fait mention, entre autres, au paragraphe 3.2.8 de la pièce B. Des évaluations propres menées par le Groupe ADP montrent des risques très notables de dysfonctionnement à plusieurs carrefours à l'intérieur de la plateforme aéroportuaire. La mise en service du Sénia-Orly qui utilisera le site du Tramway doublera en effet les fréquences de passages avec priorités au feu par rapport à l'actuel T7. Nous ne considérons pas qu'une capacité utilisée à 100% des carrefours soit acceptable comme indiqué au paragraphe 4.1.2.2 de la pièce B et demandons un partage détaillé des hypothèses et des résultats des simulations routières. A ce stade, le Groupe ADP a un avis très réservé sur l'insertion du Sénia-Orly vis-à-vis du fonctionnement des carrefours le long des avenues du Maréchal Devaux, de l'Europe et de l'avenue de l'Union et demande que le projet Sénia-Orly prenne en charge toutes les modifications d'aménagement des carrefours, mais également des plans de feu. A défaut, et comme nous l'avions proposé lors des études préliminaires, un circuit à l'Est de Cœur d'Orly, pourrait demeurer une alternative intéressante.**

Observation 39 – ACIO (Association Cité Jardin Orly)

« Le projet propose un tracé provisoire sur la rue Charles Tillon en attendant le passage par la rue des Quinze arpents. Nous souhaitons alerter le problème de sécurité que va engendrer ce tracé. Actuellement, la rue Charles Tillon est déjà très embouteillée aux heures de pointes et des accidents de la circulation sont très fréquents. De plus, les priorités à droite ne sont pas visibles lors d'un dépassement d'un bus par un véhicule (2 ou 4 roues) et l'arrêt de bus au niveau du feu au croisement de la rue Charles Tillon et rue Baudelaire rend la visibilité impossible. Le passage du bus 393 et l'arrêt au niveau du quartier Cité Jardins ne fera qu'augmenter le risque d'accidents sur cette rue.

Observation 44 – ADOR - (Association pour le développement économique du pôle Orly Rungis)

« Les incidences sur la circulation notamment au niveau du carrefour de la Résistance et du carrefour du Cockpit ne sont pas suffisamment anticipées »
 Parallèlement, des études de trafics avec des simulations dynamiques doivent être engagées au plus tôt afin d'identifier les secteurs les plus critiques.

3-2-3-1 Réponse du maître d'ouvrage

Écoulement du trafic :

Le secteur dans lequel le projet de TCSP Sénia-Orly vient s'insérer se caractérise par un réseau viaire important et la présence de voie structurante à l'échelle de la région. Dès le démarrage des études préliminaires (2014), Île-de-France Mobilités a fait réaliser des études de trafics afin de s'assurer de la faisabilité et de la pertinence du projet. Les premières études de circulation menées par un bureau d'études spécialisé ne relevaient aucun impact majeur sur la circulation du secteur.

Des nouvelles études de circulation ont été réalisées en 2018 pour le compte d'Île-de-France Mobilités en intégrant les données d'entrée des acteurs du secteur : l'EPA ORSA pour les secteurs du Cockpit, des ZAC Chemin des Carrières et du Sénia Thiais - Orly, et ADP pour le secteur de Cœur d'Orly. Les données transmises tiennent compte du développement des différents secteurs et proviennent du même modèle. Ces études ont été partagées dans le cadre du travail partenarial initié avec les acteurs locaux.

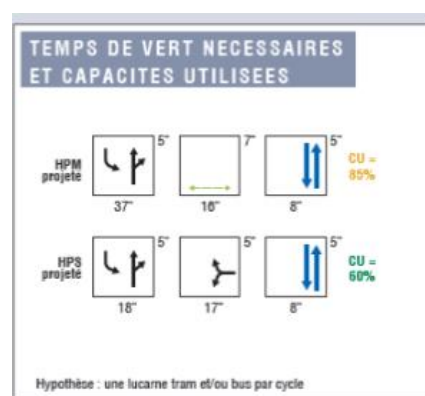
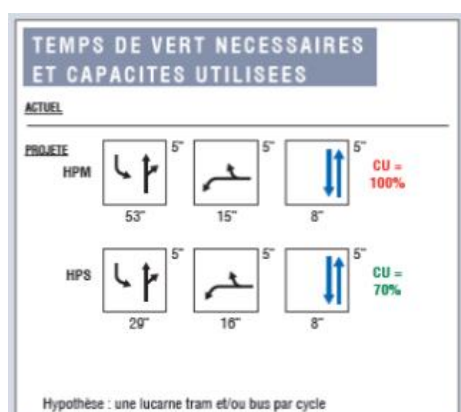
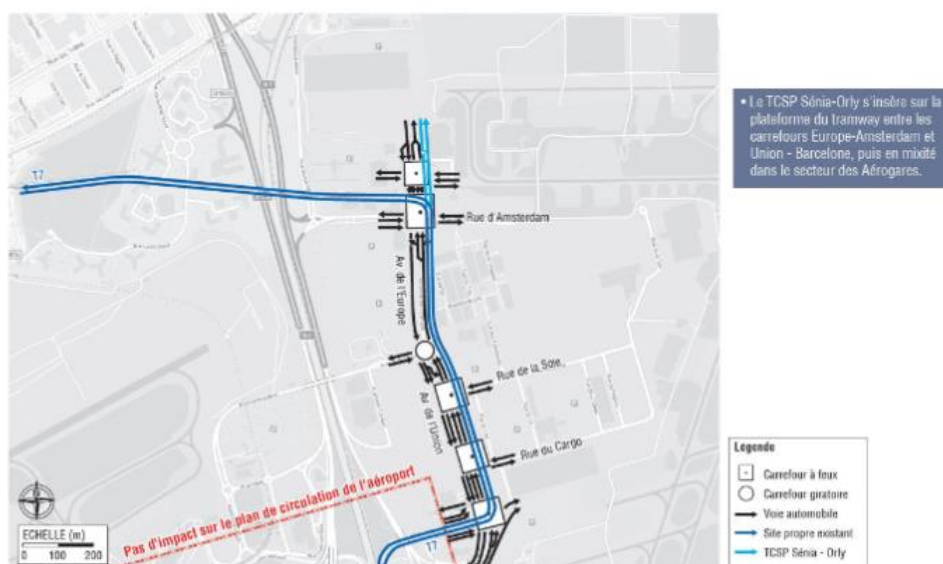
Concernant le carrefour du Cockpit, le TCSP Sénia–Orly est en position latérale et **se trouve totalement indépendant du fonctionnement du carrefour**. Il n'a donc aucun impact sur l'écoulement du trafic. Cependant les études menées par Île-de-France Mobilités font apparaître une augmentation de la « capacité utilisée » (Capacité utilisée = Flux / Capacité du carrefour) aux heures de pointe. L'augmentation des charges (nombre de véhicules empruntant le carrefour) résulte de la réalisation des projets urbains du secteur.

Un allongement de la durée du cycle de feu permettrait d'améliorer le fonctionnement du carrefour.



Concernant les carrefours situés sur la rue du Maréchal Devaux, avenue de l'Europe jusqu'au carrefour de la rue Maurice Bellonte, l'insertion de la plateforme en latéral, côté est, n'impacte pas les carrefours majoritairement en T côté ouest de la voie.

Dans le secteur Cœur d'Orly, le TCSP s'insère sur la plateforme du T7.



Il est à noter que le TCSP ne représente qu'une augmentation faible de la capacité utilisée (de 5 à 10%), l'impact capacitaire des carrefours est principalement dû à l'augmentation du trafic. Or, les études de circulation menées pour le compte d'Île-de-France Mobilités précisent qu'un carrefour dont la capacité utilisée est comprise entre 85 et 100% peut être considéré comme satisfaisant pendant l'heure de pointe.

Au-delà de ce qui précède, il convient de souligner que le projet de TCSP Sétia-Orly s'inscrit dans un secteur en pleine mutation et requalification urbaine. La transformation de ce territoire sera accélérée, sur le plan des transports, par le prolongement de la ligne 14 du métro et la création de la ligne 18 au pôle d'Orly, puis par la mise en service du TCSP Sétia-Orly (prolongement du bus 393).

Le projet de TCSP Sétia-Orly accompagne les importants développements économiques et urbains en cours ou à venir sur ce secteur de l'Est Parisien. L'arrivée de projets de transport lourds, telle que la ligne 18 et la 14, en amont de la mise en service du TCSP, permettront de répondre aux attentes des usagers et de favoriser la transition écologique en favorisant l'usage des transports en commun. La généralisation et le renforcement du télétravail peuvent également avoir un impact favorable sur la réduction de la part modale du véhicule motorisé individuel.

Par conséquent, les hypothèses prises pour la réalisation des études de trafic comportent une part d'incertitude et les risques de congestion pointés aujourd'hui pourraient être moins élevés que prévu.

En tout état de cause, Île-de-France Mobilité s'engage à poursuivre les études de trafic lors des phases ultérieures du projet (études de conception), en réalisant des études dynamiques, en partenariat avec les acteurs et en premier lieu ADP.

Les études dynamiques de trafic, qui visent à obtenir un réglage fin des différents carrefours, chercheront notamment à prendre en compte l'évolution des mentalités et des usages. Les hypothèses qui seront prises à cet égard seront partagées avec nos partenaires. Des groupes de travail spécifiques pourront être ainsi mis en place dès le démarrage de l'AVP.

Sécurité routière :

Dans l'hypothèse où le projet urbain de la ZAC du Sénia Thiais - Orly n'était pas réalisé en amont de celui du TCSP Sénia-Orly, des aménagements provisoires seraient réalisés sur la rue Charles Tillon (points d'arrêt).

Bien que ne disposant que d'une voie de circulation par sens, la rue Charles Tillon constitue déjà un itinéraire pour deux lignes de bus (183 et 396) dont une dispose d'un matériel roulant, bus articulé, similaire à celui du 393.

Bien que la phase 1, via la rue Charles Tillon, soit une phase transitoire qui sera réduite au minimum, Île-de-France Mobilités s'attachera à assurer la sécurité des usagers lors des travaux des quais de station, en concertation avec le gestionnaire de la voirie : visibilité de la signalisation, matérialisation de l'interdiction de dépassement d'un bus à quai, modification des priorités au carrefour.

Île-de-France Mobilités s'adjoindra l'assistance d'experts en insertion urbaine, qui auront en charge de s'assurer de la sécurité des aménagements.

3-2-3-2 Commentaire du commissaire enquêteur

Le problème des carrefours et de la sécurité routière semblent effectivement un point sensible qu'il convient d'examiner avec une attention accrue. Le commissaire enquêteur considère indispensable « *de poursuivre les études de trafic lors des phases ultérieures du projet en partenariat avec les acteurs et en premier lieu ADP* » comme le présente IDFM, et ce particulièrement sur la phase transitoire via la rue Charles Tillon, où la sécurité des usagers paraît quelque peu compromise.

3-2-4 le souhait de collaboration avec les divers occupants de la zone, particulièrement évoqué par ADP.

Observation 38 – Groupe ADP

« *S'agissant de l'avis sur le dossier soumis à enquête publique, plusieurs enseignements généraux sont à tirer de notre étude approfondie des pièces A – Informations juridiques et administratives, B-Notice explicative du dossier d'enquête et D – Plan général des travaux :*

- > En troisième lieu, comme il est indiqué au paragraphe 2.3.3.1 de la pièce B, le Groupe ADP est propriétaire de son réseau de voirie avec une mission de service publique pour sa gestion et son exploitation. Par conséquent, le Groupe ADP demande que l'équipe du Sénia-Orly, même munie d'une DUP, se coordonne avec ses services pour la réalisation de ses travaux sur l'emprise aéroportuaire au travers de réunions périodiques avec un délai de prévenance suffisant.*

En effet, ces travaux devront limiter au maximum les impacts sur la fluidité et le bon accès à la zone aéroportuaire tant pour les passagers pour lesquels le Groupe ADP a des obligations vis-à-vis de l'Etat que pour les clients partenaires ou les salariés.

Observation 44 – ADOR - (Association pour le développement économique du pôle Orly Rungis)

« D'autre part, nous souhaitons participer à la mise au point de ce projet ».

Observation 46 – Maître THOUNY pour la société McDonald's France

« L'intéressé fait état d'un manque de concertation du projet »

3-2-4-1 Réponse du maître d'ouvrage

Le travail de coordination et de concertation initié depuis l'origine du projet de TCSP Sénia-Orly sera poursuivi et s'intensifiera dès le démarrage des études de conception. Île-de-France Mobilités a pleinement conscience des spécificités du territoire traversé et des contraintes multiples que cela engendre. L'ensemble des partenaires sera associé dès la rédaction du programme de maîtrise d'œuvre dès 2023, et ce jusqu'à la mise en service à travers des réunions de travail régulières.

Île-de-France Mobilités sait par expérience que la réussite d'une telle opération est fortement liée à l'adhésion de l'ensemble des partenaires au projet. Cela se traduit par un important travail partenarial avec les acteurs concernés autres que les parties prenantes et les porteurs du projet. Des points d'étapes réguliers sont organisés avec les collectivités et les acteurs économiques liés à l'opération ; ce sont des temps d'échanges pour partager l'avancement du projet, recueillir les observations et attentes des partenaires et échanger sur les possibilités d'évolutions, sans pour autant remettre en cause l'opération. Ce travail « collaboratif » vise à aboutir à un projet partagé et accepté par la majorité des partenaires.

3-2-4-2-Commentaire du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte de la volonté D'IDFM d'associer l'ensemble des partenaires tout au long de la poursuite du projet et d'organiser des temps d'échange avec les collectivités et les acteurs économiques liés à l'opération, notamment pour les travaux à réaliser sur la zone aéroportuaire compte tenu de l'importance de cette zone dans le trafic des passagers dans cette zone.

4- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

4-1 cadre général dans lequel s'inscrit le projet

Le foncier nécessaire à la réalisation des aménagements routiers de ce projet TCSP Sénia-Orly, n'étant pas maîtrisé en totalité par le porteur du projet, il a été décidé d'engager une procédure visant à obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP) pour permettre en tant que de besoin de recourir à l'expropriation.

Cette demande de déclaration d'utilité publique a été déposée par IDFM maître d'ouvrage de l'opération projetée.

4-2 Evaluation de l'utilité publique du projet

Selon la « théorie du bilan », une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Il convient donc d'examiner

- Si l'opération présente concrètement un caractère d'intérêt public ;
- Si l'expropriation envisagée est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ;
- Si le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération, à savoir : les atteintes à la propriété privée, le coût financier ;
- Mais aussi d'examiner les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics (dont les raisons sociales, l'intérêt public de la santé publique et les intérêts de l'environnement),

A l'issue de l'examen de chacun de ces critères et de l'analyse bilancielle menée on aboutit alors à une appréciation finale sur l'utilité du projet soumis à l'enquête.

4.2.1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ;

Le projet du TCSP Sénia-Orly s'inscrit dans une démarche générale du renforcement du maillage du réseau de transport en commun dans l'Est du département du Val-de-Marne (94) et le nord de l'Essonne (91) dans le but :

- **De répondre à de nouveaux besoins :**

Liés à la construction de nouveaux logements, bureaux et équipements (ZAC Chemin des Carrières, ZAC du Sénia Thiais-Orly, projet « Parcs en scène », lauréat du concours « Inventons la Métropole du Grand Paris », projet d'ADP Cœur d'Orly) ;

Liés aux projets d'interconnexion avec le futur réseau du Grand Paris Express (gare de Pont de Rungis : M14 et futur TGV ; gare d'Orly : M14 et M18).

- **D'améliorer l'offre de desserte**

- Connexion avec les lignes de transports en commun du territoire (TGV, RER, métro et bus)
- Desserte de la zone du Sénia ;
- Desserte de pôles d'échanges et de l'aéroport d'Orly.

- **D'offrir un confort et un service accessible**

- Fréquence et amplitude élevées ;
- Site propre dédié à la ligne ;
- Vitesse régulière et temps de parcours optimisés ;
- Stations et espaces publics accessibles.

Les objectifs poursuivis par cette opération visent à satisfaire l'intérêt général et on peut considérer que ce projet présente indéniablement un caractère d'utilité publique.

4.2.2. L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération.

Les parcelles à exproprier concernent essentiellement des emprises de parking :

- Rue du Puits Dixme : emprises de parking, terrain vague sont prises en charge par le projet de TCSP ;
- Rue du Bas-Marin : emprises de parking, bâti-entrepôts, parking et bâti-hôtels sont prises en charge par le projet de TCSP ;

- Rue des Lancés : emprises de parking et bâti-hôtels sont prises en charge par le projet de TCSP ;
- Rue du Docteur Marie : emprises de parking ; emprises bâti-immeuble prises en charge par le projet de pôle gare Pont de Rungis sont prises en charge par le projet de TCSP ;
- Rue de Travy : emprises de parking, clôture et bâti sont prises en charge par le projet de TCSP
- Rue des Oliviers : emprises de parking, clôture et bâti sont prises en charge par le projet de TCSP ;
- Rue de la Résistance : emprises de foncier nu et pelouses sont prises en charge par le projet de TCSP.

À noter également que tous les accès riverains existants sont maintenus ou restitués dans le cadre du projet de TCSP.

Le projet présentant une structure linéaire, il n'est pas possible d'éviter ces parcelles appartenant à des propriétaires privés en les contournant.

Leur expropriation est indispensable pour mener à son terme la présente procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4.2.3. Bilan cout avantage

4.2.3.1. Les atteintes à la propriété privée

Le foncier nécessaire au projet concerne des parcelles non bâties. Une partie du domaine public a été utilisé il sera cependant nécessaire d'implanter sur le domaine privé une faible partie du tracé de la structure collectrice.

Compte tenu des objectifs poursuivis, il est permis d'admettre que l'opération justifie, des atteintes à la propriété privée limitées et a priori pas excessives.

4.2.3.2. Le cout financier du projet

Le projet bénéficie d'une convention de financement des études de DOCP jusqu'à l'enquête publique, à hauteur de 1,6 M€, financée par la Région Île-de-France (70%) et le Département du Val-de-Marne (30%) au titre du Contrat de projet Région/ Département (CPRD) ; il bénéficie également d'une convention de financement relative à la finalisation du schéma de principe, à l'enquête publique, aux études d'Avant-projet (AVP) et aux premières Acquisitions foncières pour un montant de 6,57 M€, financé selon la répartition suivante :

- Etat (21 %) : soit 1 379 700 € ;
- Région Île-de-France (49%) : soit 3 219 300 € ;
- Bloc local (30%) : Département du Val-de-Marne : 1 971 000 €.

Cette convention est financée au titre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, signé le 9 juillet 2015, et ses avenants signés le 7 février 2017 et le 4 mars 2021. Le CPER prévoit le financement des projets de Tzen/BHNS et autres TCSP avec une enveloppe de 685,59 M€, financée par l'Etat, la Région et les collectivités locales. L'avenant au CPER signé le 4 mars 2021 apporte une mobilisation de 2,587 Md€. A la faveur de cette mobilisation financière sans précédent, l'Etat et la Région ont convenu de soutenir ensemble en 2021 et 2022 des opérations structurantes majeures, dont « des projets de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et de Transports en commun en site propre (TCSP/voies réservées). » Le CPER 2015-2020, dont l'exécution est prolongée jusqu'au 31 décembre 2022, et le dispositif qui lui succèdera permettront de financer la suite des études, ainsi que les travaux du projet

Le coût du projet (hors SMR et matériel roulant) est estimé à 49,7 M€ hors taxes (HT) aux conditions économiques de janvier 2020.

Comparé à d'autres projets similaires il apparaît que le cout du projet n'est pas excessif.

4.2.4. Les inconvénients d'ordre social et les atteintes à d'autres intérêts publics

4.2.4.1. Intérêt social public

Une expropriation qui porterait atteinte à un intérêt social majeur ne pourrait pas être d'utilité publique.

En l'espèce, pour ce projet TSCP Orly Sénia, il n'existe pas, à ma connaissance, d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération.

Toutefois, sans que ce cas présente un intérêt social majeur, il semblerait souhaitable de renforcer le dialogue avec les porteurs du projet de restaurant Mac Donald afin de trouver une solution pour rendre compatible le projet de restaurant empêché par le « barreau de retournement » et qui potentiellement pourrait créer des emplois, 140 aux dires de l'intéressé, avec le projet de TCSP.

4.2.4.2. Intérêt de santé publique

La santé concerne de nombreux domaines :

L'air, la santé, les risques technologiques, les risques acoustiques.

Les études effectuées ont démontré l'absence d'impact dans ces domaines ce qu'a confirmé l'Autorité environnementale.

Il ne semble donc n'y avoir aucun impact identifié sur la santé humaine des riverains du tracé.

4.2.4.3. Les intérêts socio-économiques

Les indicateurs socio-économiques calculés sont :

- La Valeur Actualisée Nette du projet (VAN), qui est la somme des bénéfices nets annuels (avantages – coûts) actualisés à une année donnée pour un taux d'actualisation donné (8% par an dans la méthode francilienne contre 4% par an dans l'instruction ministérielle de 2014)

$$VAN_0 = \sum An (1 + a)^n$$

- La valeur actualisée nette du projet par euro investi ;
- Le taux de rentabilité interne économique et social (TRI), qui est le taux d'actualisation pour lequel la valeur actualisée nette du projet est égale à zéro.

Bilan socio-économique monétarisé du prolongement

Le bilan est établi à l'horizon 2030, correspondant à l'hypothèse retenue pour l'horizon de mise en service du projet de TCSP tandis que l'évaluation est présentée aux conditions économiques de 2019.

Avantages liés aux gains de temps :

2030	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
Horizon	2030	VAN	2030	VAN
Gains de temps (anciens utilisateurs des transports collectifs et usagers reportés de la voiture particulière, en M€)	14,3	127	8,2	137

Tableau 5 - Gains de temps monétarisés pour le projet

La valeur actualisée des gains de temps liés à la mise en œuvre du TCSP Sénia-Orly est évaluée à :

- 127 M€2019 selon la méthode francilienne ;
- 137 M€2019 selon la méthode de l'instruction ministérielle.

Gains liés au report modal Les gains liés au report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs sont valorisés à 1,42 M€2019 en 2030 pour la méthode francilienne et 0,94 M€2019 pour la méthode de l'instruction cadre. Ils se décomposent de la façon suivante :

Gains en M€ 2019	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle		
	Horizon	2030	VAN	2030	VAN
Décongestion de la voirie		0,84	12,1	0,48	16,9
Économies d'utilisation de la voiture		0,29	3,6	0,13	5,1
Économies de stationnement		0,15	1,8	0,15	4,5
Économies d'entretien et de police de la voirie		0,02	0,3	0,02	0,7
Diminution des externalités environnementales négatives		0,11	1,6	0,11	4,4
<i>dont nuisances sonores</i>		0,05	0,8	0,01	0,1
<i>dont pollution</i>		0,04	0,6	0,09	3,5
<i>dont émissions de gaz à effets de serre</i>		0,02	0,2	0,01	0,8
Gains de sécurité routière		0,01	0,2	0,05	1,8
Total - Gains liés au report modal		1,42	19,5	0,94	33,4

Tableau 6 - Gains liés au report modal

La valeur actualisée des effets liés au report modal est estimée à :

- 19,5 M€2019 selon la méthode francilienne ;
- 33,4 M€2019 selon la méthode de l'instruction ministérielle.

Bilan socio-économique monétarisé du projet Le tableau ci-après synthétise les coûts et les gains monétarisés liés aux effets transport apportés par le TCSP Sénia-Orly

VAN en M€ 2019	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Gains de temps	206,6	289,3
Gains liés au report modal	19,5	33,4
Coût d'infrastructure	-61,0	-89,6
Coûts d'acquisition et rénovation du matériel roulant	-5,7	-10,2
Coûts annuels d'exploitation et d'entretien	-32,4	-85,8
Total	127,0	137,1

Tableau 7 - Bilan socio-économique du projet

L'application de la méthode francilienne conduit à un taux de rentabilité interne de 18,6%. Le bénéfice actualisé, qui correspond à la somme des coûts et des avantages actualisés du projet, s'élève à 127 M€2019. L'application de la méthode instruction ministérielle conduit à un taux de rentabilité interne de 8,9%. Le bénéfice actualisé s'élève à 137 M€2019.

VAN en M€ 2019	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Avantages actualisés	226	323
Coûts actualisés (investissement et exploitation)	-99	-186
VAN	127	137
VAN/euro investi	2,0	1,9
TRI	18,6%	8,9%

Tableau 8 - Indicateurs du bilan socio-économique

Le bénéfice actualisé du projet de TCSP Sénia-Orly apparaît positif dans les deux méthodes. Dans la méthode d'évaluation francilienne, le taux de rentabilité interne est supérieur au taux d'actualisation de 8%.

Dans la méthode d'évaluation de l'instruction ministérielle de 2014, le bilan est positif. La valeur actualisée nette par euro investi est de 1,9.

Le commissaire enquêteur considère que l'intérêt du projet du point de vue socio-économique pour la collectivité paraît établi pour les deux méthodes de calcul, par ailleurs il présente également un aspect bénéfique et rentable pour les projets d'aménagements ultérieurs prévus alentour.

4.2.5. Les intérêts de l'environnement

L'autorité environnementale a considéré que le projet n'était pas susceptible d'avoir des impacts notables sur l'environnement ou sur la santé, néanmoins les enjeux environnementaux du projet ont été examinés, il en ressort /

- Que le projet participe à la maîtrise de l'énergie en proposant une alternative aux modes de transport motorisés individuels;

-Que les enjeux paysagers seront respectés en transformant un quartier logistique monofonctionnel en un quartier plus urbain et plus végétalisé par :

- Le prolongement de la perspective historique de l'avenue de Versailles sur l'ancienne Voie Royale ;
- L'introduction d'un végétal « souple » par le concours d'une noue plantée le long de la plateforme, en lien avec la trame verte existante ;
- L'ordonnancement d'un boulevard urbain planté, qui permet de créer un seuil d'entrée offrant à la ville aéroportuaire une perspective nouvelle plus végétalisée.

Le commissaire enquêteur estime que ces diverses actions témoignent de la volonté du maître d'ouvrage de préserver au mieux l'environnement

4.3. Evaluation au regard des documents supra communaux

4.3.1. Par rapport au SDRIF

Le SDRIF est adopté par le Conseil d'État le 27 décembre 2013 et mis en compatibilité par arrêté Préfectoral le 15 juillet 2019. En tant que communes franciliennes, Thiais, Orly, Rungis et Paray-Vieille-Poste sont concernées par les orientations prises dans ce Schéma Directeur.

A ce titre, les documents d'urbanisme (Schémas de Cohérence Territoriale, PLU,) doivent être compatibles avec le SDRIF.

Le secteur du Grand Orly a été identifié, dans le SDRIF comme un territoire d'opportunité, site prioritaire du territoire régional dont la vocation est de devenir un pôle moteur à dynamiser. Le SDRIF mentionne également que « de nouvelles liaisons en transports collectifs en site propre donneront à ce pôle un plus grand dynamisme territorial, notamment par une meilleure connexion aux territoires avoisinants ».

Le TCSP Sénia-Orly est cité parmi les infrastructures qui offriront une irrigation complémentaire et des opportunités de requalification urbaine.

4.3.2. Par rapport plans locaux d'urbanisme

L'analyse de l'ensemble des PLU concernés par le secteur d'étude du projet de TCSP a permis de démontrer que ce dernier était compatible avec les contraintes réglementaires. Il n'y a donc pas de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme à prévoir dans le cadre du projet du TCSP Sénia-Orly.

4.3.3. Par rapport au plan de déplacements urbains de la région IDF (PDUIF)

Le PDUIF vise notamment une réduction de l'usage de la voiture et des deux-roues motorisés de 2% et une croissance de l'usage des transports collectifs de 20 %. Le PDUIF prône également une amélioration de l'attractivité des moyens de transport collectifs par le déploiement du réseau de bus.

Le TCSP Sénia-Orly est ainsi cité à l'action 2.1, 2.2 et 2.4 du document de planification.

**

*

Mon approche personnelle du projet, les réponses apportées par le porteur du projet, et les différents critères sous tendant la déclaration d'utilité publique d'un projet étayeront mes conclusions, exposées dans la 2^{ème} partie de ce document.

Charenton, le 25 janvier 2023



Nicole SOILLY

