

Délibération n°2014/486
Séance du 10 décembre 2014

DECLARATION DE PROJET
TRAMWAY T9 PARIS – ORLY

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports, et notamment les articles L. 1241-1 et suivants et R 1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L 126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (notamment les articles L11-1 et suivants et R11-1 et suivants) ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (et notamment les articles L123-16 et suivants et R123-23 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** la délibération n°2013/528 du Conseil du STIF du 11 décembre 2013, approuvant le schéma de principe, le dossier d'enquête d'utilité publique et la convention de financement d'avant-projet relatifs au projet de tramway Paris-Orly ;
- VU** le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relatif au projet de tramway T9, et notamment son étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Orly ;
- VU** l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE), en date du 3 avril 2014 statuant en tant qu'Autorité Environnementale ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 14 mai 2014 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet T9 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Orly ;
- VU** le rapport, les avis et conclusions du commissaire enquêteur transmis le 29 août 2014 à la Préfecture du Val-de-Marne ;
- VU** la demande de la Commission d'Enquête transmise au Préfet du Val-de-Marne le 28 juillet 2014 et relative à l'organisation d'une enquête publique complémentaire de mise en compatibilité du POS de Thiais ;
- VU** l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE), en date du 8 septembre 2014 statuant en tant qu'Autorité Environnementale sur la mise en compatibilité du POS de Thiais ;
- VU** l'arrêté du 8 septembre 2014 portant ouverture de l'enquête publique complémentaire de mise en compatibilité du POS de Thiais ;
- VU** le rapport, les avis et conclusions du commissaire enquêteur suite à l'enquête publique complémentaire transmis le 10 novembre 2014 à la Préfecture du Val-de-Marne ;
- VU** le rapport n°2014/486 ;
- VU** les avis de la Commission de la Démocratisation du 4 décembre 2014 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 5 décembre 2014 ;

CONSIDERANT les éléments suivants ;

L'opération soumise à enquête publique concerne la réalisation d'une ligne de tramway entre Paris Porte de Choisy et Orly Place du Fer à Cheval. Le projet relie ces deux terminus en traversant six communes : Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais, Choisy-le-Roi et Orly. Avec 19 stations réparties sur les 10 kilomètres de la ligne, le projet dessert les quartiers bordant la RD5 entre Porte de Choisy et le sud de Choisy-le-Roi.

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

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

Ce projet est en cohérence avec les orientations du projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

CONSIDERANT que la commission d'enquête (enquête publique initiale) donne un AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de construction de la ligne de tramway T9 entre la Porte de Choisy et la Ville d'Orly sous la RESERVE et les cinq RECOMMANDATIONS suivantes :

RESERVE :

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

RECOMMANDATION 1 :

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

RECOMMANDATION 2 :

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

RECOMMANDATION 3 :

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

RECOMMANDATION 4 :

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

RECOMMANDATION 5 :

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

CONSIDERANT que la commission d'enquête (enquête publique initiale) donne un AVIS FAVORABLE SANS RESERVE à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine

CONSIDERANT que la commission d'enquête (enquête publique initiale) donne un AVIS FAVORABLE à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et Orly, assorti d'une recommandation :

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

DECIDE

ARTICLE 1 : de lever la réserve exprimée par la commission d'enquête :

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2 : de répondre aux recommandations du commissaire enquêteur sur le projet de tramway entre Paris Porte de Choisy et Orly Fer à Cheval par les engagements suivants :

Pour la recommandation n°1 :

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

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

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

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

Accusé de réception en préfecture
075-28750078-20141210-2014-486-DE
Date de dépôt : 15/12/2014
Date de réception préfecture : 15/12/2014

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

Pour la recommandation n°2 :

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

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

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

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

A Choisy-Thiais, sur la section allant de la limite communale avec Vitry-sur-Seine jusqu'au croisement RD5 / Roosevelt Franchot, les volumes de trafic routiers et les contraintes des gestionnaires de voirie (RD5 mais aussi A86¹) nécessitent de conserver les 2x2 voies de circulation. La largeur entre façades étant plus limitée (27 mètres), l'itinéraire cyclable est dévié par les rues Demanieux et de l'Insurrection Parisienne en concertation avec la ville de Choisy-le-Roi, proposant ainsi un itinéraire cyclable alternatif à proximité immédiate de la RD5, plus confortable et qualitatif.

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

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

Pour la recommandation n°3 :

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

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

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

Accusé de réception en préfecture
078128750078-20141216-2014-486-DE
Date de réception préfecture : 15/12/2014

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

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

Pour la recommandation n°4 :

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

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

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

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

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

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

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

Pour la recommandation n°5 :

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

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

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

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

Accusé de réception en préfecture
075-28750079-20141210-2014-486-DE
Date de transmission : 15/12/2014
Date de réception préfecture : 15/12/2014

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

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

- Pour la recommandation sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Choisy-le-Roi et Orly :

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

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

La distance de 7 mètres entre le Gabarit Limite d'Obstacle (GLO) du tramway et les façades est préconisée (guide STRMTG d'accessibilité des secours sur les sites de tramways) pour les bâtiments présentant au moins un plancher situé entre 8 m et 28 m d'altitude. Ce critère est respecté sur l'ensemble du tracé. Pour les bâtiments n'entrant pas dans cette catégorie, une voie engin (largeur utile : 3 m) est nécessaire. Ce critère est également respecté.

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

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

ARTICLE 3 : de confirmer l'intérêt général du projet ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20141210-2014-486-DE
Date de télétransmission : 15/12/2014
Date de réception préfecture : 15/12/2014

ARTICLE 4 : dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique, d'autoriser le recours à l'expropriation en cas de refus d'une cession à l'amiable des terrains nécessaires au projet ; la directrice générale est autorisée à mener la procédure d'expropriation au nom du STIF ;

ARTICLE 5 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 6 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

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

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

