

Enquête publique unique
préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne de bus TZEN5
entre la Bibliothèque François Mitterrand à Paris (75)
et
la gare de Choisy-le-Roi RER C (94)

emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme
PLU des communes de Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine

Arrêté inter-préfectoral d'ouverture n°2016/1477 en date du 11 mai 2016
enquête ouverte du 30 mai 2016 au 30 juin 2016 inclus
- soit pendant 32 jours consécutifs-

RAPPORT D'ENQUÊTE
&
CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

AOÛT 2016

Commission d'enquête
Catherine Marette, présidente
Claude Pouey et Manuel Guillamo, membres titulaires
Aurélie Ingrand, membre suppléant

LISTE DES SIGLES & ACRONYMES

ABF	Architecte des Bâtiments de France
Ae	Autorité Environnementale
ANRU	Agence Nationale de la Rénovation Urbaine
ANTONIN	Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures
AVP	Avant-Projet
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service (ex. TVM, METTIS ou TZEN)
BNF	Bibliothèque nationale de France (Bibliothèque François Mitterrand)
CDT	Contrat de Développement
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertises sur les Risques
DOCP	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales
CNPN	Conseil National de la Protection de la Nature
CPCU	Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (Réseau de chaleur en Métropole parisienne)
CPER	Contrat de Plan État-Région
CPRD	Contrat Particulier Région-Département
DRAC	Direction des Affaires Culturelles
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement de l'Île-de-France
DRIEE	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EGT	Enquête Globale des Transports
EPA	Établissement Public d'Aménagement (ex. EPA ORSA)
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPT	Établissement Public Territorial
EQRS	Évaluation Quantitatives des Risques sanitaires
ERI	Excès de Risque individuel
ERP	Établissement Recevant du Public
FNAUT	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transport
GPE	Grand Paris Express
GNV	Gaz Naturel de Ville
GIE	Groupement d'Intérêt Économique
HPM	Heure de Pointe du matin
IAU	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IOP	Installation Ouverte au Public
IRIS	Îlots Regroupés pour l'information Statistique (plus petit échelon territorial pour l'INSEE)
METTIS	Transport en commun en site propre (TCSP) de la métropole messine
LAC	Ligne Aérienne Contact
OIN	Opération d'Intérêt national
ORSA	Orly-Rungis-Seine-Amont
PAI	Provisions pour Aléas et Imprévus
PCC	Poste de Contrôle Commande
PDUiF	Plan des Déplacements Urbains d'Île-de-France
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PREDD	Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux
PREDEC	Plan Régional d'Élimination des Déchets de Chantier
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
RD	Route Départementale

SADEV94	Société d'Aménagement et de Développement des Villes du département du Val-de-Marne
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Île-de-France
SDSV	Schéma Directeur du Stationnement Vélos
SEDIF	Syndicat des Eaux d'Ile de France
SEMAPA	Société d'Étude, de Maîtrise d'Ouvrage et d'Aménagement de Paris
SEVESO	Directive dite SEVESO ou directive 96/82/CE, directive européenne qui impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs
SHON	Surface Hors d'Œuvre Net
SICUCV	Syndicat Intercommunal de Chauffage Urbain de Choisy et Vitry
SMR	Site de Maintenance et de Remisage
SMI	Site de Maintenance et d'Infrastructure
STIF	Syndicat de Transports d'Île-de-France
SP	Surface de plancher
SRU	Solidarité et Renouvellement Urbain
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie de l'Île-de-France
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Écologique
TCSP	Transports en Commun en Site Propre
THT	Très Haute Tension
TRI	Taux de Rentabilité Interne
TVM	Trans-Val-de-Marne est une ligne de bus à haut niveau de service
VAN	Valeur Nette du Projet
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
VEQ	Validation en Entrée de Quai
ZAE	Zone d'Activités Économiques
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique
ZPS	Zone de Protection Spéciale
ZSC	Zone Spéciale de Conservation
ZI	Zone Industrielle
ZICO	Zone Importante pour le Conservation des Oiseaux
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager

INTRODUCTION

1^{ère} PARTIE
RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

PRÉAMBULE**I. PROCÉDURE DE L'ENQUÊTEpages 14 à 24**

- I.1. Place de l'enquête unique dans la procédure.....p.15
- I.2. Conduite de l'enquêtep.18
- I.3. Modalités matérielles de l'enquête.....p.20
- I.4. Composition du dossier d'enquêtep.23

II. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUEpages 25 à 52

- II.1. Présentation du projet et finalité des enquêtesp.26
- II.2. Environnement administratifp.31
- II.3. Examen des pièces composant le dossier des enquêtes.....p.33
- II.4. Appréciation globale du dossier des enquêtes.....p.52

III. OBSERVATIONS DU PUBLIC.....pages 53 à 155

- III.1. Présentation des observationsp.54
- III.2. Synthèse thématique.....p.55
- III.3. Analyse thématique des observationsp.59
(procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse)
- thème n°1 : la lignep.60
 - thème n°2 : impacts socio-économiques & expropriations.....p.89
 - thème n°3 : atteintes à l'environnement.....p.97
 - thème n°4 : mise en compatibilitép.112
 - thème n°5 : insertion urbaine et paysagèrep.115
 - thème n°6 : circulations activesp.125
 - thème n°7 : communication.....p.134
- III.4. Appréciation de la commission d'enquête au regard de chacune des enquêtes
- appréciation de l'utilité publique.....p.139
 - appréciation des mises en compatibilités.....p.153

2ème PARTIE
Conclusions motivées
et
Avis de la commission d'enquête
sur chacune des enquêtes requises

I. Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de TZEN5.....pages 155 à 163

- Préambule.....p.156
- le projet de TZEN5.....p.156
- les objectifs.....p.158
- l'analyse bilancielle.....p.159
- la réalisation du projet.....p.159

La déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de TZEN5

Conclusions motivées

Avis de la commission d'enquêtepages 161 à 163

II. Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Choisy-le-Roi.....pages 164 à 165

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Choisy-le-Roi

- Conclusions motivées
- Avis de la commission d'enquête pages 164 à 165

III. Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Vitry-sur-Seine.....pages 166 à 167

Mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine

- Conclusions motivées
- Avis de la commission d'enquête pages 166 à 167

ANNEXE UNIQUE
INSÉRÉE EN FIN DU DOCUMENT

Cette annexe unique, qui fait partie intégrante du rapport, regroupe la synthèse de l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de cette enquête.

Elle est présentée sous forme de grille récapitulative de dépouillement et d'analyse dressée par la commission d'enquête à partir de l'ensemble des observations du public recueillies selon les trois modalités suivantes :

- enregistrées sur 6 registres « papier » ouverts dans les mairies concernées (Paris 13ème arrondissement, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi) et à la Maison des projets de Vitry-sur-Seine,
- adressées par courrier postal au siège de l'enquête (préfecture du Val-de-Marne)
- adressées par Internet sur le registre électronique ouvert sur le site dédié.

(39 pages)

LISTE DES PIÈCES JOINTES	
Les pièces jointes, n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête dans le cas d'espèce à la Préfecture du Val-de-Marne	
Pièce 1	Ordonnance du tribunal administratif de Melun Décision n°E15000128/94 de Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Melun, désignant une commission d'enquête, chargée de conduire l'enquête publique unique relative à la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'une nouvelle ligne de bus en site propre entre la Bibliothèque François Mitterrand (75) et la gare de Choisy-le-Roi RER C (94), dénommée « TZEN5 », et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en date du 15/01/2016, (2 pages)
Pièce 2	Arrêté inter-préfectoral Arrêté n°2016/1477, signé par M. le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris et M. le préfet du Val-de-Marne, portant ouverture de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne de bus TZEN5 entre la Bibliothèque François Mitterrand (75) et la gare de Choisy-le-Roi RERc (94), emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine, en vue de la réalisation du projet TZEN5, en date du 11/5/2016, (7 pages)
Pièce 3	Affichage - Avis d'ouverture de l'enquête publique en réduction en format A4, (1 page) ; - Certificats d'affichage des préfectures et des mairies concernées, (6 pages) ; - Plans indiquant l'emplacement des 80 points d'affichage mis en place le long du trajet du TZEN5, (7 pages)
Pièce 4	Publications réglementaires Copie des insertions (X6) dans les journaux de l'avis d'enquête 15 jours avant le début de l'enquête et dans les huit premiers jours de celle-ci, (12 pages)
Pièce 5	Publications complémentaires - lettre d'information (x1) distribuée dans un périmètre de 400m autour du tracé à 50.000 exemplaires, et mise à disposition dans les mairies et à la maison des projets de Vitry-sur-Seine à 3.000 exemplaires; - dépliant (X1) distribué aux heures de pointe au niveau de l'ensemble des TC en potentialités de connexion avec le TZEN5, à 21.000 exemplaires et mis à disposition dans les mairies et à la maison des projets de Vitry-sur-Seine, à 3.000 exemplaires ; - panneaux de l'exposition (X3) destinée à être présentée dans les quatre mairies concernées et à la maison des projets de Vitry-sur-Seine.
Pièce 6	Procès verbal de synthèse de la commission d'enquête en date du 11/07/2016 (38 pages + 39 pages d'annexe des grilles de dépouillement des registres)
Pièce 7	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage en date du 25/07/2016, (71 pages)
Pièce 8	Dossier d'enquête et registres - Dossier d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne de bus TZEN5, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine, - Registres « papier » (X 12 dont 6 sans observation), - Registre électronique » (51 pages + annexes)

INTRODUCTION

Généralités

L'enquête porte sur la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne de bus, dit « TZEN5 », à Paris (13e) et dans le département du Val-de-Marne sur les communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, et Choisy-le-Roi, afin de réaliser les travaux d'aménagement de ce transport en commun en site propre sur 9,5km, qui comprendra 19 stations et nécessitera la création du site de maintenance et de remisage (SMR) sur la commune de Choisy-le-Roi.

La mise en service du TZEN5 vise à répondre aux enjeux de développement et aux perspectives de progression de l'utilisation des transports en commun sur le territoire de la communauté d'agglomération Seine-Amont, intégrée depuis le 01/01/2016 au sein de l'Établissement public territorial « Grand-Orly, Val-de-Bièvre, Seine-Amont », dit « EPT12 ».

Rappel de la procédure administrative

- 06/07/11 Délibération du STIF approuvant le financement des études, la concertation préalable, le schéma de principe et l'enquête publique, relatifs au projet de réalisation de la ligne de bus en site propre dénommée « TZEN5 » entre Paris (13e) et la commune de Choisy-le-Roi ;
- 16/05/13 Délibération du STIF approuvant les modalités de la concertation relative au projet de « TZEN5 » ;
- 11/12/13 Délibération du STIF approuvant le bilan de la concertation préalable au projet de réalisation de la ligne de bus en site propre dénommée « TZEN5 » ;
- 23/10/15 Demande du STIF au préfet de l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne de bus en site propre dénommée « TZEN5 », valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine ;
- 05/11/15 Proposition du préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris, au préfet du Val-de-Marne, de coordonner l'enquête publique au motif que la plus grande partie du linéaire de l'opération projetée sera réalisée sur le territoire du département du Val-de-Marne ;
- 15/01/15 Ordonnance du tribunal administratif de Melun désignant la commission d'enquête ;
- 08/01/16 Avis la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France (DRIEE), autorité environnementale (Ae), sur l'évaluation environnementale du projet TZEN5 ;
- 14/03/15 Réunion des personnes publiques associées (PPA) ;
- 15/03/16 Avis la DRIEE, autorité environnementale (Ae), sur le projet TZEN5 ;
- 07/04/16 Décision de DRIEE, autorité environnementale (Ae), dispensant de la réalisation d'une évaluation environnementale la déclaration de projet « TZEN5 » valant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi ;
- 15/04/16 Mémoire apporté par le STIF en réponse aux observations émises par la DRIEE (Ae) en date du 15/03/16 ;
- 11/05/16 Arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête publique unique préalable la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne de bus TZEN5, emportant mise en compatibilité des PLU de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi.

Quelques éléments de repère sur le projet de TZEN5

Le TZEN5 est un projet de bus à haut niveau de service, circulant en site propre entre Paris (75013) et Choisy-le-Roi (94), afin de répondre à six objectifs. Son financement est assuré par différents acteurs, et son tracé dessert un ensemble d'opérations urbaines en cours.

Les six objectifs affichés du projet TZEN5	
1	Créer une liaison performante et de grande capacité, complémentaire au réseau ferré
2	Développer l'offre de transport en commun pour limiter l'usage de la voiture particulière
3	Intégrer les modes actifs et sécuriser tous les moyens de transports
4	Accompagner les mutations et le développement urbain des secteurs concernés
5	Desservir les grands pôles de développement actuels et futurs du territoire
6	Contribuer à l'attractivité du territoire pour les futures entreprises

Les acteurs & le financement du projet de TZEN5	
Maître d'ouvrage	Le STIF est la personne publique en charge du projet. (Cf. code des transports)
Financeurs	- La Région Île-de-France et le Département du Val-de-Marne financent les infrastructures, pour un montant estimé de 109 M€ ; - L'État et la ville de Paris participent aux études d'avant-projet ; - Le STIF finance le matériel roulant d'un montant de 25M€, ainsi que le coût d'exploitation annuel.
Collectivités locales et autres partenaires	- Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi ; - CA Seine-Amont et l'EPT12 ; - la SEMAPA, la SADEV94, l'EPA ORSA, la SGP (Société du Grand Paris)

Les quatre opérations urbaines en cours	
Paris (13e)	Opération Paris Rive-Gauche L'opération, menée par la SEMAPA, prévoit la construction de 6.000 logements familiaux, 1500 logements étudiants et 745.000 m2 de bureaux pour développer la mixité urbaine et sociale et créer des emplois diversifiés (commerces de proximité, artisanat, recherche, etc.) tout en favorisant l'augmentation de espaces verts. A terme, dans les années 2020, ce seront près de 20.000 habitants et 60.000 salariés qui bénéficieront de l'essor de ce quartier et de l'arrivée du TZEN5
Ivry-sur-Seine	Le projet urbain Ivry-Confluences Ce projet d'envergure (145 hectares), est porté par la SADEV94 et la ville d'Ivry-sur-Seine. Il intègre la création de 19.000 emplois et l'arrivée de 14.000 habitants. Le TZEN5 facilitera l'accès à un nouveau pôle scolaire avec la création de 70 à 80 classes d'école élémentaires, un collège de 600 élèves, et un centre universitaire.
Vitry-sur-Seine	Le projet des Ardoines de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Le projet urbain des Ardoines est porté par l'Établissement public d'aménagement ORSA dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN). Le TZEN5 viendra faciliter la desserte des deux ZAC, créées autour de la gare RER C de Vitry et du pôle multimodal des Ardoines, où vont être développés 7.300 logements, 355.000 m2 de commerces, 160.000 m2 d'activités, 30.000 m2 de commerces et 45.000 m2 d'équipements.
Choisy-le-Roi	Le Lugo Le projet du Lugo est mené par l'Établissement public d'aménagement ORSA. L'objectif est de créer environ 500 logements et des locaux d'activités, des bureaux, des commerces et des équipements afin de requalifier l'entrée de ville et de redynamiser l'activité économique du quartier pour l'ouvrir vers la Seine et les communes voisines. Le TZEN5 permettra de desservir le cœur de ce projet.

En application des dispositions réglementaires, relatives à la démocratisation des enquêtes publiques, à la protection de l'environnement, et au code de l'environnement le présent document a pour objet :

1. d'établir un rapport d'enquête relatant le déroulement de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne de bus TZEN5 entre la Bibliothèque François Mitterrand à Paris (75) et la gare de Choisy-le-Roi (94), et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine
cf. 1^{ère} PARTIE : RAPPORT D'ENQUÊTE
2. de présenter les conclusions motivées et avis de la commission d'enquête, après que celle-ci ait pris connaissance des observations consignées ou annexées aux registres d'enquête, formulées par le public lors des permanences, ou adressées par courrier postal au siège de l'enquête, ou recueillies sur le site dédié : d'une part sur l'enquête publique préalable à la DUP de la ligne de bus TZEN5, et d'autre part sur l'enquête publique pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine.
cf. 2^{ème} PARTIE : CONCLUSIONS MOTIVÉES et AVIS

Conformément aux textes réglementaires, et comme indiqué dans l'article 13 de l'arrêté interpréfectoral n°2016/1477, le rapport d'enquête & les conclusions motivées et avis de la commission d'enquête, relatives à la DUP de la ligne de bus TZEN5 entre la Bibliothèque François Mitterrand à Paris (75) et la gare de Choisy-le-Roi (94), et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine, seront :

- tenus à la disposition du public, pendant un an dans les mairies de Paris (13e), d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi ;
- consultables sur le portail internet des services de l'État dans la Val-de-Marne ;
- communicables aux personnes intéressées dans les conditions prévues par la loi, en s'adressant à la préfecture du Val-de-Marne.

1^{ère} PARTIE RAPPORT D'ENQUÊTE

PRÉAMBULE

Le présent rapport rend compte du travail de la commission d'enquête, chargée de diligenter l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne de bus TZEN5 entre la Bibliothèque François Mitterrand à Paris (75) et la gare de Choisy-le-Roi (94), et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine. Cette enquête a été ouverte dans les mairies de Paris (13e), Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi, du 30 mai 2016 au 30 juin inclus, soit 32 jours consécutifs.

Conformément à l'article L.123-4 du code de l'environnement (loi ENE, portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010), les commissaires enquêteurs composant la commission ont été désignés par ordonnance de la présidente du tribunal administratif de Melun, le 15/01/2016, à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence la préfecture du Val-de-Marne.

La loi précitée précise par ailleurs :

- article L.123-4 que « Dans chaque département, une commission présidée par le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue, établit une liste d'aptitude des commissaires enquêteurs. Cette liste est rendue publique et fait l'objet d'au moins une révision annuelle » ;
- article L.123-5 que « Ne peuvent être désignés comme commissaire enquêteur ou membre de commission d'enquête, les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête. » ;
- article L.123-13 que « Le commissaire enquêteur conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions. Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre (...) entendre toutes les personnes dont il juge l'audition utile. » ;
- article L.123-15 que « Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. (...) Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des éventuelles réponses du maître d'ouvrage. Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics. ».

Cette disposition législative et la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance totale du commission enquêteur, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public, ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées des commissaires enquêteurs, la loi n'en fait pas mention se contentant de renvoyer à un décret l'établissement des listes d'aptitudes départementales aux fonctions de commission enquêteur.

Le code de l'environnement n'est guère plus explicite puisqu'il indique que la commission chargée de l'établissement des dossiers : « vérifie que le postulant remplit les conditions requises et arrête la liste, en se fondant notamment sur la compétence et l'expérience du candidat », la compétence ne devant pas s'apprécier seulement au plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celui du droit des

enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent, également à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout commissaire enquêteur.

Il n'est pas cependant nécessaire que le commissaire enquêteur soit un expert et s'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès qualité.

En effet l'expert est un auxiliaire de justice et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif qui doit vérifier la conformité technique d'un acte ou d'une opération aux règles de l'art.

En fait, le commissaire enquêteur apparaît comme un collaborateur occasionnel du service public dont la mission a un triple objectif : apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête, considérer son impact sur la mise en valeur et la préservation de l'environnement, et apporter une aide à la décision.

Il lui est recommandé de peser, de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel, donc subjectif.

De même le commissaire enquêteur n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du tribunal administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

La commission d'enquête s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier d'enquête, des observations relevées dans les registres, des courriels recueillis par Internet sur un registre électronique, des courriers postaux adressés à la commission d'enquête, des divers entretiens conduits ou consultations opérées, et prenant en considération le mémoire en réponse communiqué par le maître d'ouvrage (le Syndicat des Transports d'Île-de-France) le 25/07/2016, la commission d'enquête a rendu in fine un avis personnel motivé en toute conscience et en toute indépendance.

I. PROCÉDURE DE L'ENQUÊTE

I.1. PLACE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE DANS LA PROCÉDURE

Les projets de transports en commun (TC) suivent en Île-de-France, un processus d'élaboration se décomposant en phases techniques qui s'insèrent dans des procédures administratives réglementaires (document d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)/ concertation préalable/ schéma de principe/, puis enquête publique, puis selon les conclusions de l'enquête Déclaration de projet/ DUP/ enquête parcellaire/ arrêté de cessibilité/ acquisitions foncières/ travaux/ mise en service).

I.1.1. Le projet avant l'enquête

Du 13^{ème} arrt parisien à Choisy-le-Roi dans le Val-de-Marne, les territoires situés entre la Seine et les voies ferrées, connaissent depuis plus de 30 ans, de profondes mutations et de nouveaux besoins de déplacement.

Ce constat a permis d'inscrire la prise en compte de l'évolution des TC dès le SDRIF 1994, puis de nombreuses études portées par différentes structures ont conduit du projet de TCSP, dit « Vallée de la Seine » inscrit au SDRIF 2013, au choix du bus, dit « TZEN5 » qui s'est inscrit dans l'OIN ORSA, dans le PDUIF 2014 et dans le CPRD94.

Le projet s'est concrétisé au fur et à mesure de l'avancement des études de faisabilité du DOCP, dont les orientations sont reprises dans le schéma de principe de 2014-2015. Ce dernier formalise plusieurs variantes notamment en terme de tracé, nombre et implantation de stations, localisations des terminus et SMR, traitement des fonctionnalités du tissu urbain et de ses compatibilités avec le trafic routier et les continuités piétonnes et cyclistes.

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable organisée et pilotée par la STIF durant la période allant du 21/05/2015 au 30/06/2015 inclus.

- Le tracé a été découpé en quatre secteurs correspondant aux quatre communes desservies pour lesquelles plusieurs dispositifs ont été déployés : diffusion de plus de 60.000 dépliants par tractage et dépôt dans les boîtes aux lettres, ouverture d'un site internet intégrant un questionnaire en ligne, organisation de 2 réunions publiques et de 2 rencontres avec les futurs usagers potentiels.
- Deux initiatives prises par la ville de Paris ont complété ces dispositifs : 1 rencontre du STIF avec les représentants d'associations et de conseils de quartier dans le cadre de « l'atelier permanent Paris Rive Gauche », 1 réunion publique sur l'ensemble des projets de TC dans le 13^{ème} arrt de Paris.

Le bilan de la concertation a synthétisé les demandes et propositions émises par le public, que le STIF a prises en compte dans le projet soumis à l'enquête, notamment en œuvrant en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires sur :

- l'optimisation du fonctionnement des correspondances et intermodalités au niveau des terminus,
- l'aménagement des itinéraires cyclables,
- l'articulation avec les autres projets de TC (ligne 15, T9 ou la ligne10),
- la garantie du planning,
- les possibilités d'adapter le matériel roulant à l'évolution de technologies.

Il convient de rappeler que le projet s'inscrit dans les documents de planification régionaux, tels que notamment le SDRIF approuvé en 2013 par décret, le PDUIF approuvé en 2014, et le CPRD 2019-2013, CPRD 94 2015-2020.

L'environnement administratif dans lequel s'inscrit le projet sera détaillé ci-avant dans le chapitre II.2 développé ci-avant dans le rapport.

I.1.2. L'enquête publique

Elle a pour objet d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que les intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.

Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête doivent être prises en compte par le maître d'ouvrage et l'autorité compétente pour prendre la décision.

L'enquête publique se déroule selon les 3 étapes décrites ci-dessous.

préalablement à l'ouverture de l'enquête

- La DRIEE, autorité environnementale (Ae), a rendu, en date du 08/01/2016, un avis sur l'étude d'impact (*cf. pièce G*) ;
- La réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées (PPA), s'est tenue le 14/03/2016 à la DRIEE à Créteil, et le procès verbal de cette réunion, établi en date du 20/04/2016, est également joint au dossier (*cf. pièce J*) ;
- La DRIEE a rendu un second avis, en date du 15/03/2016, concernant la mise en conformité des documents d'urbanisme (*Cf. pièce J*) ;
- La DRIEE a rendu, en date du 16/04/2016, un avis dispensant de la réalisation d'une évaluation environnementale de la DUP de projet «TZEN5 » valant mise en compatibilité des PLU des communes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine (*Cf. pièce J*) ;
- Le STIF a produit un mémoire en réponse, en date du 15/04/2016 (*cf. pièce G*)

pendant l'ouverture de l'enquête au public

les modalités de déroulement, ainsi que celles de l'information et la participation du public sont notifiées par l'arrêté interpréfectoral n° 2016/1477, prescrits par MM. les préfets de Paris et du Val-de-Marne, en date du 11/05/2016. (*Cf. pièce jointe 1*)

après la clôture de l'enquête

la commission d'enquête établit un rapport, consigne ses conclusions motivées, et émet un avis personnel précisant s'il est favorable, favorable sous réserve ou défavorable.

I.1.3. A l'issue de l'enquête publique

Trois types de procédures pourront être alors engagées.

- Déclaration de projet et Déclaration d'utilité publique
Suite à la clôture de l'enquête publique, conformément au code de l'environnement, le STIF pourra prendre dans un délai de 12 mois une délibération portant déclaration de projet, et dans les conditions prévues au code de l'expropriation, au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête, les préfets concernés pourront prononcer l'utilité publique du projet par arrêté interpréfectoral.
Selon le code de l'urbanisme, la DUP emporte mise en compatibilité des PLU des communes concernées.
A l'issue de la DUP, le STIF pourra engager les études de définition du projet, et pourra l'adapter pour tenir compte des observations du public et de l'avis de la commission, avant l'approbation de l'avant-projet par le STIF.
- Expropriation
La définition du projet permettra de déterminer l'emprise des aménagements, et elle sera suivie par des enquêtes parcellaires organisées dans chaque commune par le préfet et conduites en application du code de l'expropriation.

- Procédures complémentaires
Elles concernent notamment le dossier Loi sur l'eau (LSE), l'archéologie préventive, la commission nationale des monuments historiques, les ICPE, le permis de construire /permis de démolir, les autorisations d'occupation temporaire du domaine public, et le dossier « bruit de chantier ».

Par ailleurs, conformément aux dispositions du code de l'environnement, le suivi des mesures environnementales prévues dans la DUP sera réalisé sous forme d'une présentation de l'état de réalisation de ces mesures, à travers plusieurs bilans, permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité de ces mesures, sur une période donnée. La poursuite de ce suivi pourra être envisagée par l'autorité qui a autorisé le projet.

I.2. CONDUITE DE L'ENQUÊTE

I.2.1. Désignation de la commission d'enquête

Par ordonnance en date du 15/01/2016, Mme la présidente du tribunal administratif de Melun a désigné une commission d'enquête, composée des membres suivants : Mme Catherine Marette, en qualité de présidente, de MM. Claude Pouey et Manuel Guillamo, en qualité de membres titulaires, et de Mme Aurélie Ingrand, en qualité de membre suppléant.

Cf. pièce jointe n°1

I.2.2. Réunions préalables à l'ouverture de l'enquête

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, la commission d'enquête a pu échanger avec les représentants de l'autorité organisatrice afin de permettre une information du public la plus aisée possible (montage des dossiers, numérotation et pagination des pièces, établissement d'un sommaire, recueil des observations par courriels, etc.).

La commission d'enquête a participé aux différentes réunions préparatoires, organisées à sa demande, ou sur proposition du maître d'ouvrage, comme relevé dans le tableau ci-après.

Dates	Interlocuteurs & Objet des réunions
28/01/16	<p>Préparation en interne de l'enquête, à Paris Les quatre commissaires enquêteurs membres titulaires et suppléant, se sont réunis afin de prendre connaissance, d'accueillir le membre suppléant, d'échanger sur l'objet de l'enquête et les expériences de chacun d'entre eux.</p>
05/02/16	<p>Présentation du projet par le maître d'ouvrage, à Paris La commission d'enquête a demandé au représentant de l'autorité organisatrice, d'organiser une réunion d'information afin de prendre connaissance du projet et de rencontrer les différents intervenants. Au-delà de la prise de connaissance des dossiers, la réunion a permis également de clarifier certains points du dossier, de les hiérarchiser et d'en simplifier la présentation d'une part, et d'autre part d'adopter le principe d'un registre « électronique ».</p> <p><i>NB. La demande de recueil des observations par Internet en a été faite par la commission d'enquête, cependant elle a été soutenue par l'autorité organisatrice et elle a été accueillie favorablement par le maître d'ouvrage, sans aucune obligation puisque les textes réglementaires autorisent cette procédure de consultation et de recueil des observations, depuis 2010 (loi ENE, engagement national pour l'environnement), mais qu'elle relève de la décision de l'autorité organisatrice.</i></p>
15/02/16	<p>Rencontre avec l'autorité organisatrice, à Créteil Le représentant de la préfecture du Val-de-Marne, autorité organisatrice de l'enquête, a reçu les membres de la commission à la préfecture, leur a rappelé son rôle et a accepté de mettre à leur disposition une salle pour les accueillir pendant leurs futures réunions de travail en cours d'enquête.</p>
10/02/16	<p>Organisation de l'enquête, à Créteil Réunion interne : se répartir les tâches, et établir un planning prévisionnel.</p>
18/02/16	<p>Visite de terrain, sur le tracé du projet de TZEN5 Pilotée par les représentants du STIF, la commission s'est rendue sur le site du projet de TZEN5 afin d'apprécier la situation des secteurs traversés .</p>
22/03/16	<p>Visite d'étude à Metz A l'initiative du STIF, la commission s'est rendue à Metz, et pilotée par le STIF elle a pu découvrir la ligne de bus « METTIS », aux caractéristiques semblables à celle du TZEN5, ses impacts en ville, et les difficultés d'exploitation.</p>

I.2.3. Réunions de l'enquête pendant l'enquête

Date	Interlocuteurs & Objet des réunions
20/06/16	Point d'étape interne à la commission d'enquête, à Créteil
20/06/16	Échanges avec le STIF sur l'ambiance du déroulement de l'enquête, à Paris
29/06/16	Rencontre avec le vice-président de l'EPT12 sur les enjeux du TZEN5.

I.2.4. Réunions organisées après la clôture de l'enquête

Après la clôture de l'enquête, la commission d'enquête s'est réunie lors de différentes réunions aux dates, interlocuteurs et objets, tels qu'indiqués dans le tableau ci-dessous.

Date	Interlocuteurs & Objet des réunions
Réunions avec le STIF, maître d'ouvrage,	
11/07/16	Présentation du procès-verbal par la commission d'enquête, à Paris La commission a présenté le procès verbal de synthèse relatant les caractéristiques du déroulement de l'enquête (ambiance des permanences, observations du public, principaux thèmes dégagés), Cf. pièce jointe n°7
22/07/16 25/07/16	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage, à Paris Le STIF a présenté les éléments de réponse qu'il apportait au procès verbal. Cf. pièce jointe n°8
29/07/16	La commission a organisé une réunion téléphonique avec le STIF afin de mieux comprendre les compléments que le maître d'ouvrage a apportées dans la finalisation de son Mémoire en réponse, communiqué le 25/07/16.
05/08/16	La commission a organisé une réunion téléphonique afin de mieux d'éclaircir les derniers points nécessaires à la rédaction de ses conclusions.
Réunions avec les partenaires du STIF	
05/07/16	Échanges à Vincennes, avec une représentante de la SADEV94, en charge de la programmation de la ZAC Ivry-Confluence, sur plusieurs points relatifs notamment à l'implantation de la station Gambetta.
11/07/16	Échanges à Créteil, avec les représentants du Département (94), notamment sur les modes actifs, et sur le projet de la gare des Ardoines.
11/07/16	Échanges, à Créteil, avec les représentants de l'EPA ORSA, notamment sur le projet du Lugo à Choisy-le-Roi, et sur celui des Ardoines à Vitry-sur-Seine.
22/07/16	Échanges à Vitry-sur-Seine, avec le président de l'EPT 12 sur l'insertion du TZEN5, et ses effets induits dans le territoire.
22/07/16	Échanges à Vitry-sur-Seine, avec une représentante des services de la voirie, sur les alternatives du tracé provisoire du TZEN5 à Vitry-sur-Seine.
Réunions internes à la commission	
05/07/16	A la préfecture : réception des registres et la rédaction des thèmes
07/07/16	A la préfecture : finalisation du procès verbal de synthèse
27/07/16	A la préfecture : appréciation des éléments de réponses apportés par le STIF dans son Mémoire en réponse présenté le 22/07/16, puis complété et communiqué par mel le 25/07/16 pour la rédaction des conclusions motivées.
29/07/16	A la préfecture : rédaction de l'avis de la commission
06/07/16	Par messages internet: relecture du rapport et des conclusions motivées et avis.

I.3. MODALITÉS MATÉRIELLES DES ENQUÊTES

I.3.1. Arrêté interpréfectoral d'ouverture des enquêtes

Par arrêté interpréfectoral du 11/05/2016, MM. les préfets de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, et de la région du Val-de-Marne, ont prescrit l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne de bus TZEN5, après consultation de la commission d'enquête sur les jours et heures de permanences, du lundi 30 mai 2016 au jeudi 30 juin 2016 inclus (5 pages).

Cf. pièce jointe n°1

I.3.2. Réception des observations du public

L'enquête publique unique s'est déroulée du lundi 30 mai 2016 au jeudi 30 juin 2016 inclus, soit pendant 32 jours consécutifs. La durée de l'enquête publique respectait donc le minimum fixé par le code de l'environnement.

Le siège de l'enquête est fixé à la préfecture du Val-de-Marne, direction des relations avec les collectivités territoriales, bureau du contrôle des actes d'urbanisme et des procédures d'utilité publique, 21-29 avenue du Général de Gaulle, 94000 Créteil

Le dossier d'enquête, accompagné des deux registres à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par la commission, ont été mis à disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture des lieux d'enquête, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

Communes	Lieux d'enquête (mise à disposition du dossier et du registre)
Paris 13 ^{ème}	Marie du 13 ^{ème} arrondissement 1 place d'Italie – 75013 Paris lundi-vendredi : de 8h30 à 17h00 jeudi : de 8h30 à 19h30 samedi : de 9h00 à 12h30
Ivry-sur-Seine	Mairie d'Ivry-sur-Seine Esplanade Georges Marrane – 94205 Ivry-sur-Seine lundi – mercredi : de 8h30 à 11h45 – de 13h30 à 17h15 jeudi : de 8h30 à 11h45 vendredi : de 8h30 à 11h45 – de 13h30 à 16h45
Vitry-sur-Seine	Mairie de Vitry-sur-Seine 2 avenue Youri Gagarine – 94400 Vitry-sur-Seine lundi-vendredi : de 8h30 à 11h45 – de 13h30 à 17h55 samedi : de 8h30 à 11h55
Choisy-le-Roi	Mairie de Choisy-le-Roi place Gabriel Péri – 94600 Choisy-le-Roi lundi-jeudi : de 8h30 à 11h45 – de 13h30 à 17h30 vendredi – samedi : de 8h30 à 11h45
Préfecture du Val-de-Marne	Préfecture du Val-de-Marne 21-29 avenue du Général de Gaulle – 94000 Créteil direction des relations avec les collectivités territoriales bureau du contrôle des actes d'urbanisme et des procédures d'utilité publique - bureau 22

- En outre, le public était invité à faire parvenir ses observations à la présidente de la commission d'enquête par courrier postal, à la préfecture du Val-de-Marne, en vue de leur annexion aux registres d'enquête.
- De plus, en tant que moyen de communication complémentaire, les pièces du dossier étaient consultables via le site internet dédié ouvert pendant toute la durée de l'enquête : WWW.tzen5.com
- De même, le public pouvait déposer ses observations, propositions et contre-propositions par voie électronique, sur le registre dématérialisé, créé à cet effet via le site internet précité.
- Un commissaire enquêteur s'est également tenu à la disposition du public au cours de douze permanences tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

Communes	Dates	Horaires	Lieux de permanence
Paris 13ème	Lundi 30 mai 2016	9h00 à 12h00	Mairie du 13ème arrondissement 1 place d'Italie - 75013 Paris - Service des affaires générales et des élections Aile A – 1er étage
	Jeudi 16 juin 2016	16h00 à 19h00	- Service des affaires générales et des élections - Aile A – 1er étage
	Samedi 25 juin 2016	9h00 à 12h00	- Salon Italie - Aile A – 1er étage
Ivry-sur-Seine	Samedi 4 juin 2016	9h00 à 12h00	Mairie d'Ivry-sur-Seine Esplanade Georges Marrane - Ivry-sur-Seine - Salon de réception
	Mardi 21 juin 2016	14h00 à 17h00	- Salon de réception
	Lundi 27 juin 2016	14h00 à 17h00	- Salle n°1 – 4ème étage
Vitry-sur-Seine	Mercredi 1 juin 2016	14h00 à 17h00	Mairie de Vitry-sur-Seine 2 avenue Youri Gagarine - Vitry-sur-Seine - Salle 2 rez-de-chaussée
	Samedi 11 juin 2016	9h00 à 12h00	- Salle 1 rez-de-chaussée
	Samedi 18 juin 2016	10h00 à 13h00	- Maison des projets de Vitry-sur-Seine 128 avenue Paul Vaillant Couturier
Choisy-le-Roi	Mercredi 8 juin 2016	14h00 à 17h00	Mairie de Choisy-le-Roi Place Gabriel Péri – 94600 Choisy-le-Roi - Salle du 1er étage
	Samedi 18 juin 2016	9h00 à 12h00	- Salle du 1er étage - Salle du 1er étage
	Jeudi 30 juin 2016	14h00 à 17h00	

I.3.3. Affichage

En application des prescriptions de l'arrêté interpréfectoral du 11/05/2016, une affiche, comportant les indications contenues dans l'arrêté précité, a été apposée préalablement au début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci (soit du 13/05/2016 au 30/06/2016 inclus) sur les panneaux des mairies et des préfectures du Val-de-Marne et de Paris, comme en attestent les certificats établis respectivement par :

- la préfecture du Val-de-Marne, en date du 20/07/2016,
- la préfecture de Paris, en date du 18/07/2016,
- la mairie du 13ème arrt de Paris, en date du 01/07/2016,
- la mairie d'Ivry-sur-Seine, en date du 21/07/2016,
- la mairie de Vitry-sur-Seine, en date du 01/07/2016,
- la mairie de Choisy-le-Roi, en date du 20/07/2016.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, il a été procédé à l'affichage du même avis, en 80 points situés au voisinage de l'aménagement projeté, les affiches devant être visibles depuis la voie publique tout au long du tracé du TZEN5.

Cette affiche était conforme à l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R 123-11 du code de l'environnement.

(Cf. pièce jointe n°3)

I.3.4. Publications réglementaires et complémentaires

Un avis au public, reprenant les indications contenues dans l'arrêté interpréfectoral, en date du 11/05/2016, a été inséré dans trois journaux d'annonces légales publiés dans les départements du Val-de-Marne et de Paris, 8 jours au moins avant le début de l'enquête, prévu le 30/5/2016, et rappelé dans les 8 jours après le début de celles-ci :

- « Le Parisien, édition du Val-de-Marne », daté du 13/05/2016, page VII ;
- « Le Parisien, édition de Paris », daté du 13/05/2016, page VII ;
- « Les Échos », daté du 14/05/2016, page 32 ;

- « Le Parisien, édition du Val-de-Marne », daté du 31/05/2016, page VII ;
- « Le Parisien, édition de Paris », daté du 31/05/2016, page VII ;
- « Les Échos », daté du 31/05/2016, page 28.

(Cf. pièce jointe n°4)

En complément de ces annonces, des documents d'information ont été mis à disposition des services en charge de l'accueil du public sur chacun des lieux d'enquête. Ils comprennent :

- un présentoir : avec des bacs pour mettre à distribution des dépliants (A5) et des lettres d'information A4 / ainsi qu'un Kakemono fixé au présentoir
- 3000 ex de dépliants et 3000 ex de lettres
- 3 panneaux d'exposition de format 80/120 cm à accrocher sur des grilles caddie ;

(Cf. pièce jointe n°5)

Il convient également d'indiquer que le maître d'ouvrage a mis à disposition des mairies 15 affiches 40/60 cm, présentant le projet et annonçant les modalités de déroulement de l'enquête, afin qu'elles puissent les apposer dans leurs différents services recevant du public.

I.4. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Le dossier d'enquête mis à disposition du public comporte trois parties distinctes :

1. Pièces administratives (arrêté interpréfectoral d'ouverture de l'enquête, affiche, publications réglementaires, registres),
 2. Dossier d'enquête publique unique (pièces A à J, et pièce 0),
 3. Pièces complémentaires (lettre d'information, dépliants, articles de presse).
- Les pièces administratives et les pièces complémentaires, de format A4, sont réunies dans une chemise cartonnée avec une page de garde, et un sommaire rappelant la composition du dossier ci-dessus décrite.
 - Le dossier d'enquête préalable à la DUP comprend 10 pièces indépendantes, numérotées de A à J, et une pièce 0, soit un total de 1172 pages, en format A3, illustrées par des cartes, schémas et tableaux.
 - Chacune de ces 11 pièces comporte un sommaire paginé, et une page de garde indiquant le titre et les acteurs du projet, sans date. Afin de pallier à cette absence de date, chacune de ces pièces a été référencée, par défaut en date du 30/5/2016, date de l'ouverture de l'enquête, par la commission qui y a apposée cette mention de façon manuscrite sur chaque page de garde.

Liste des pièces du dossier mis à disposition du public			
Pièce	Titre	Date	Nombre
Pièces administratives			
	Arrêté interpréfectoral d'ouverture d'enquête		10 p
	affiche		1 p
	Publications réglementaires		12 p
TOTAL			23 p
Dossier d'enquête publique unique préalable à la DUP et à la mise en compatibilité des PLU			
0	Préambule et sommaire du dossier d'enquête publique	30/05/16	4 p
A	Objet de l'enquête et notice explicative	30/05/16	152 p
B	Plan de situation	30/05/16	4 p
C	Plan général des travaux	30/05/16	11 p
D	Caractéristiques des ouvrages les plus importants	30/05/16	9 p
E	Appréciation sommaire des dépenses	30/05/16	10 p
F	Étude d'impact et Évaluation des incidences Natura 2000	30/05/16	749 p
G	Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse	30/05/16	25 p
H	Évaluation économique et sociale	30/05/16	31 p
I	Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	30/05/16	70 p
J	Annexes du dossier d'enquête	30/05/16	107 p
TOTAL			1172 p
Pièces complémentaires non soumises à enquête			
	Dépliant		2 p
	Lettres d'information	03/06/16	5 p
TOTAL			7p

La composition du dossier d'enquête publique est fixée réglementairement et a reçu l'avis de complétude de la préfecture du Val-de-Marne ; le contenu des pièces de ce dossier fera l'objet d'un examen ci-après dans le chapitre II§3 développé ci-après dans le rapport.

A l'issue de l'enquête ont été effectuées les formalités prévues par les textes :**• Signature des registres**

La présidente de la commission d'enquête a clos et signé les douze registres d'enquête publique unique le 5/07/2016.

NB. Seuls six des douze registres ont reçu des observations.

• Prise en charge du dossier d'enquête accompagné des cinq registres « papier »

La présidente de la commission d'enquête a pris en charge le dossier d'enquête publique, accompagné des cinq registres « format papier », le 5/07/2016.

Par ailleurs, la présidente a réceptionné le registre électronique que lui a communiqué le prestataire Publilégal, le 21/07/2016.

• Présentation du Procès verbal par la commission d'enquête

Le procès-verbal, élaboré par la commission d'enquête, a été communiqué numériquement, 8 jours après la réception des registres, et présenté de vive voix par les membres de la commission d'enquête, lors de ses échanges avec le STIF, à la réunion du 11/07/2016.

• Présentation du Mémoire en réponse par le maître d'ouvrage

Le mémoire en réponse, établi par le STIF, a été communiqué par courrier numérique et il a fait l'objet d'échanges avec la commission d'enquête, le 22/07/2016, puis il a été finalisé dans un dernier envoi le 25/07/2016.

• Remise du Rapport d'enquête & Avis de la commission d'enquête

Le rapport d'enquête & l'avis de la commission d'enquête, accompagnés du dossier d'enquête, daté par défaut du 30/05/2016 par la commission d'enquête, ont été déposés à la Préfecture de Créteil, à l'attention de M. le Préfet du Val-de-Marne, le 9/08/2016, et adressés simultanément à l'attention de Mme la présidente du Tribunal administratif de Melun, accompagnés de la version numérique gravées sur un Cdr, par courrier postal, le 9/08/2016.

II. OBJET DE L'ENQUÊTE

II. 1. PRÉSENTATION DU PROJET ET FINALITÉ DE L'ENQUÊTE

Le projet de TZEN5 se développe sur une partie de territoire francilien entre le quartier de Paris (13e) et celui de Choisy-le-Roi (94), et sa réalisation s'inscrit dans le cadre réglementaire qui régit les opérations d'aménagement.

II.1.1. Le projet

Les TZEN sont des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) circulant en site propre et offrant une fréquence et amplitude horaire similaires à celles des modes lourds tels que les tramways, bénéficiant d'une priorité aux feux et disposant de stations aménagées.

Le projet de TZEN5 consiste à relier la station « Grands Moulins » à Paris (13e) à la station « Régnier-Marcailloux » à Choisy-le-Roi via la gare des Ardoines (à Vitry-sur-Seine), futur pôle d'échange multimodal majeur. En réalisant ce parcours en 30 minutes environ, il sera effectivement complémentaire des lignes structurantes existantes ou en projet (RER C, ligne 10, ligne 14, ligne 15, T3, T9) et il s'articulera avec le réseau local de lignes de bus local.

L'opération concerne la réalisation de la ligne TZEN5 sur une longueur de 9,5km. La ligne doit comporter 19 arrêts (dont 17 dans le Val-de-Marne) et desservir les communes de Paris (13e), Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi, sur les départements de Paris et du Val-de-Marne.

Le projet nécessite la réalisation d'un site de remise et réparation (SMR) destiné aux opérations d'entretien, nettoyage, réparation et garage des véhicules qui est prévu sur la commune de Choisy-le-Roi au sud de la bretelle de sortie de l'A6.

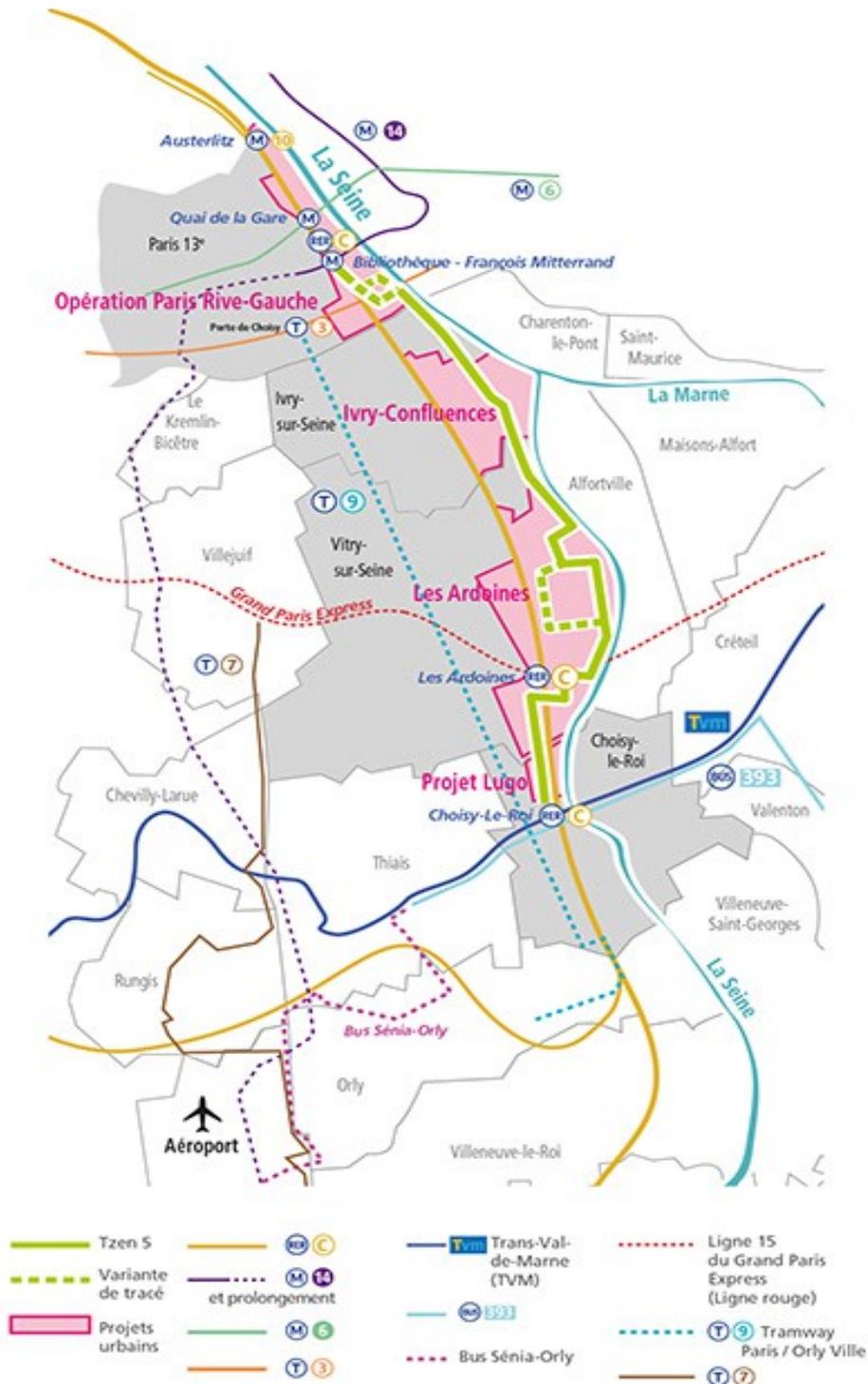
La ligne du TZEN5 aura une voie de circulation réservée dotée d'un système de priorité aux feux (excepté à l'intersection avec le tramway T3) : une plateforme en site propre sera implantée sur la quasi totalité du parcours sur des voiries départementales et communales existantes, ainsi que la plupart des 19 stations d'arrêts.

Le temps de parcours entre Paris (13e) et Choisy-le-Roi est estimé à environ 30 minutes. La liaison sera mise en service à une fréquence de 1 TZEN5 en unité à double sens de circulation toutes les 5 minutes en heures de pointe et toutes les 15 minutes en heures creuse de journée et 15 minutes en soirée.

Le projet vise à fonctionner 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation (5h30-00h30) avec une fréquence importante de 1 TZEN5 en unité à double sens de circulation toutes les 5 minutes en heures de pointe et toutes les 15 minutes en heures creuse de journée et 15 minutes en soirée.

Compte tenu des niveaux de trafic de voyageurs (51 000 voy/j), l'exploitation de la ligne nécessitera un parc de 28 bus bi-articulés de 24m de long, d'une capacité de 125 places par véhicule (1680 voy/h). Sa motorisation sera a minima hybride.

Cette ligne offrira des connexions avec le RER C, le tramway T3a, la ligne 14 du métro et la future ligne 15 de métro GPE (Grand Paris Express).



Lettre d'information n°1 – avril 2015
Cf. pièce J, page 47

II.1.2. Le cadre réglementaire

L'enquête publique relative au projet de TZEN5 intervient au titre de différentes réglementations : d'une part celles du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, d'autre part celles du code de l'environnement (étude d'impact sur l'environnement), et enfin celles du code de l'urbanisme (mise en compatibilité).

Cependant, conformément au code de l'environnement, il peut être organisée une enquête unique dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord, celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. Le contenu du dossier d'enquête publique unique est déterminé par ce même code.

Les différentes enquêtes concernant le TZEN5 sont citées ci-dessous :

A. au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Dans la mesure où l'acquisition de parcelles sera nécessaire pour la réalisation du projet, notamment pour l'implantation de la nouvelle infrastructure, et du site de maintenance et de remisage (SMR), et afin de procéder à une première détermination du foncier, le projet est soumis à enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP), conformément à l'article L.110-1 et R.111-1 au Code de l'expropriation.

Cet article précise également que lorsque l'opération est susceptible d'affecter l'environnement, le projet est soumis aux prescriptions du Code de l'environnement.

B. au titre du code de l'environnement

Compte tenu des spécificités techniques de l'opération (SMR classé en ICPE, et longueur de l'infrastructure supérieure à 3km), et afin de s'assurer de la bonne prise en compte des préoccupations environnementales, le projet est soumis aux dispositions des articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement qui prescrivent que la réalisation d'aménagements d'ouvrages ou de travaux, exécutés par des personnes publiques ou privées, susceptibles d'affecter l'environnement en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, soit précédée d'une enquête publique.

Par ailleurs, les articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du code de l'environnement exigent la réalisation d'une étude d'impact préalablement à tout aménagement ou ouvrage qui, par l'importance de ses dimensions et ses incidences, peut porter atteinte à l'environnement.

Et du fait du montant de l'opération, Le projet est également soumis à la réalisation d'une évaluation économique et sociale conformément aux prescriptions du Code des transports.

C. au titre du code de l'urbanisme

Attendu que la réalisation des travaux, ouvrages et installations du projet TZEN5 est incompatible avec les dispositions des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine, et afin de permettre leur insertion sur le territoire communal régi par ces prescriptions, le Code de l'urbanisme prévoit, sous réserve que l'approbation de la déclaration d'utilité publique du projet soit précédée d'une enquête publique, une procédure de modification qui entraînera la mise en compatibilité.

L'enquête publique unique décrite ci-dessus se situe donc dans le cadre juridique défini entre autres par les articles :

- L.110-1 et R.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- L.123-1 et R.123-1 du code de l'environnement,
- L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme.

II.1.3. La finalité de l'enquête

L'enquête publique a pour objet d'informer le public pour lui permettre de se prononcer et de faire valoir ses intérêts concernant les incidences induites par le projet et susceptibles d'affecter l'environnement, ainsi que l'utilité publique du projet de TZEN5 sur les territoires des communes de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi, emportant la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des deux dernières communes citées .

Le dossier d'enquête présente les éléments nécessaires à la compréhension du projet et de son insertion dans chacune des communes traversées, afin d'apporter les informations utiles à l'appréciation de l'utilité publique du projet et à une meilleure connaissance par le maître d'ouvrage des besoins des citoyens.

Ce projet pourra être déclaré d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les impacts sur l'environnement ou les atteintes d'ordres social qu'il induit, ne sont pas excessifs par rapport à ses bénéfices.

Si les acquisitions nécessaires au projet ne se réalisent pas à l'amiable, une enquête dite parcellaire, pourra être réalisée ensuite dans le cadre d'une procédure d'expropriation afin de déterminer précisément les terrains indispensables à l'exécution des travaux, et afin de déterminer l'identité des propriétaires et ayant droits.

A. La déclaration d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique (DUP) est la procédure administrative qui vise la reconnaissance de l'utilité publique d'un projet d'infrastructure tel que celui du TZEN5 et qui est indispensable pour que puisse être engagée, à la suite de son prononcé, l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet, notamment pour l'implantation du site de maintenance et de remisage et pour la voie nouvelle.

Ces acquisitions peuvent être effectuées à l'amiable, mais le plus souvent il sera nécessaire de recourir à une enquête parcellaire débouchant sur un arrêté de cessibilité et contraignant les propriétaires non consentants à céder les parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

B. La mise en compatibilité des PLU des communes concernées

Lorsque la réalisation des travaux, ouvrages et installations tels que ceux du projet TZEN5 est incompatible avec les prescriptions d'un PLU approuvé, tels que ceux des communes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine, la levée de l'incompatibilité est effectuée conformément aux dispositions prévues par les articles L123-16 et R123-23 du Code de l'Urbanisme.

Si l'utilité publique de ce TZEN5 est prononcée, elle emportera modification des PLU des communes concernées, à savoir Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine.

II.1.4. Les acteurs du projet

La réalisation du TZEN5 est élaborée en plusieurs étapes et demande d'associer de nombreux acteurs selon les différentes phases d'avancement du projet : maître d'ouvrage (MOA), financeurs et autres partenaires, dont les aménageurs.

Le maître d'ouvrage

Le STIF est la personne publique en charge du projet. Sa mission, tel que définie dans le code des transports, consiste à organiser et coordonner les transports publics de la région francilienne :

- il doit mettre en œuvre les décisions prises par les collectivités locales représentées au sein de son conseil d'administration. Il veille à la cohérence des plans

d'investissements et assure leur coordination. A cet effet, il veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'extension et d'aménagement des lignes existantes quel qu'en soit le maître d'ouvrage ;

- il détermine les projets qu'il soumet à approbation et qui font l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet ;
- il peut participer par voie de subvention à la réalisation de ces projets : il perçoit le produit du versement de transport qu'il affecte aux dépenses d'investissements et de fonctionnement des transports publics (cf. code général des collectivités territoriales)

Les financeurs

Il convient de noter que STIF est financeur d'une partie du projet concernant le matériel roulant.

- la Région Île-de-France a fait des transports l'une de ses priorités, et a lancé en 2009 un « Plan de mobilisation » pour réaliser d'ici 2020 les projets indispensables au développement régional, dont les projets TZEN et notamment le TZEN5. Elle est donc co-financeur de l'opération au travers du Contrat Particulier Région-Département (CPRD94) ;
- le Département du Val-de-Marne est le propriétaire et gestionnaire de voiries. Il mène une politique volontariste aider au financement des transports collectifs, notamment en participant au financement de projets en site propre. Parmi eux, le TZEN5 offrira une liaison performante entre le territoire départemental et Paris, et il permettra un rabattement vers la gare du Grand Paris Express aux Ardoines. gestionnaire de voiries départementales, il intervient en tant que MOA sur la RD19 à Ivry-sur-Seine. Il est donc également co-financeur de l'opération au travers du CPRD94.
- l'État et la Ville de Paris participent au financement des études.

Les collectivités locales et autres partenaires du projet

- les quatre communes sont concernées par le projet TZEN5 : Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, et Choisy-le-Roi, ces trois dernières val-de-marnaises ont été rassemblées dans la communauté d'agglomération « CA Seine-Amont » (créée au 01/01/2013) à laquelle a été attribué des compétences importantes, notamment en terme d'aménagement. Toutefois, il convient de rappeler que la Métropole (créée le 01/01/2016) réorganise la gouvernance du territoire francilien de la proche couronne, à travers de nouvelles structures d'EPCI, notamment en intégrant la « CA Seine-Amont » dans l'EPT12 qui prendra toutes ses compétences au 01/01/2017 ;
- les autres partenaires sont les aménageurs des différents secteurs, respectivement nommés ci-après : la société d'économie mixte d'aménagement de la ville de Paris (SEMAPA), maître d'ouvrage de la ZAC Paris rive Gauche, la société d'aménagement des villes du Val-de-Marne (SADEV94), maître d'ouvrage de la ZAC Ivry-Confluences, l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont (EPA ORSA), maître d'ouvrage du projet d'aménagement des Ardoines, et la société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage du projet de ligne 15 du métro Grand Paris Express.

II. 2. ENVIRONNEMENT ADMINISTRATIF

Il convient de rappeler le contexte réglementaire des prescriptions d'aménagement applicables sur tout le territoire francilien, sa déclinaison sur les secteurs traversés, et les servitudes spécifiques applicables au projet de TZEN5, notamment celles citées ci-dessous.

Inscription du projet dans les documents de planification régionaux	
SDRIF 2008	Le TZEN5 est identifié sous son ancienne appellation « TCSP Vallée de la Seine »
SDRIF 2013	Le SDRIF, voté en 2013 par le Conseil régional, a fait l'objet d'un décret d'approbation le 27/12/13. Il y est notamment spécifié le TZEN est un TC structurant : « Les TSCP assurent également un rôle essentiel de desserte visant à faciliter l'accès aux pôles de centralité ou les relier s'ils sont proches .../.... Le site propre des TSCP a vocation à être emprunté par les bus classiques et/ou des bus à haut niveau de service (BHNS) de type TZEN ». Parmi les projets de TSCP inscrits au SDRIF apparaît le « TCSP Paris-Les Ardoines-Choisy », à savoir le TZEN5.
PDUIF2014	Le PDUIF a identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, sur la période 2010-2020. Le TZEN5 y est inscrit au titre du Défi 2 «Rendre les TC plus attractifs ». Le PDUIF engage l'initiative sur la création des TZEN à travers l'ensemble du territoire francilien, et en localise les tracés, dont celui du TZEN5.
CRD 2009-2013	La convention entre la Région, le Département (94) et le STIF a permis de financer les études du DOCP et les dossiers de Schéma de principe.
CPER 2015-2020	Le contrat, adopté en 2015, cite le TZEN5 au titre de la mobilité multimodale.
Procédures complémentaires pouvant être engagées à la suite de cette enquête publique	
Loi sur l'eau (LSE)	Néant
Archéologie préventive	Le STIF se rapprochera de la DRAC
CNMH	Le STIF se rapprochera
ICPE	Le SMR peut être sélectionné, selon le choix du matériel roulant
Permis de démolir	Potentiels
Autorisations d'occupation temporaire du domaine public	- arrêté de permission de voirie ; - autorisation de voirie ; - arrêté de circulation
Bruit de chantier	Dossier établi par le STIF et transmis à aux préfets et aux maires des communes concernées
Autres réglementations applicables au projet	
Acte d'expropriation pour cause d'utilité publique	Cf. code de l'expropriation & code de l'environnement
Étude d'impact	Cf. code de l'environnement
Évaluation des incidences Natura 2000	Cf. code de l'environnement
Évaluation socio-économique	Cf. code des transports
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Cf. code de l'urbanisme
Prise en compte de l'environnement	

Protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides	Cf. code de l'environnement
Protection des milieux naturels	Cf. code de l'environnement, & code forestier
Protection de l'air et la santé, au bruit	Cf. code de l'environnement
Protection du paysage et du patrimoine	Cf. code du patrimoine
Protection du patrimoine et des fouilles archéologiques.	Cf. code du patrimoine

II.3. EXAMEN DES PIÈCES COMPOSANT LE DOSSIER D'ENQUÊTE

Cet examen permet d'une part à la commission d'enquête d'apprécier la présentation du projet, mais également de proposer aux futurs lecteurs d'en lire un résumé élaboré le plus objectivement possible par les membres de la commission d'enquête.

Cet examen est un constat de la composition des pièces du dossier qui sont décrites en respectant le plan de chacune d'entre elles, et dont la commission apprécie au fur et à mesure la qualité des informations données.

Toutefois, il convient d'indiquer que cette description ne peut être exhaustive pour toutes les pièces du dossier. En conséquence, elle se focalise sur les points les plus significatifs identifiés par la commission d'enquête, et elle renvoie aux chapitres précédents pour les aspects déjà abordés dans le rapport.

La commission apportera une appréciation globale de l'ensemble des pièces composant le dossier d'enquête dans le chapitre II.4, développé ci-après.

NB. le nombre de pages indiquées correspond à celui du dossier numérisé, et comprend toutes les pages numérotées et les planches iconographiques non paginées.

TABLEAU RECAPITULATIF D'EXAMEN DES PIÈCES DU DOSSIER

II.3.0. Pièce 0: Préambule et sommaire du dossier d'enquête publique

Cette pièce est composée de 4 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle vise à attirer l'attention du public sur :

- l'objet spécifique de l'enquête ;
- le décalage entre le moment de rédaction du dossier et sa mise à l'enquête : en effet, le STIF précise dans un « Point d'attention sur l'étude d'impact et l'enquête publique dans son ensemble », qu'ayant été rédigé en 2014-2015, le dossier n'a pu intégrer de façon exhaustive les évolutions de contexte, notamment la création de l'EPT n°12 « Grand-Orly Val-de-Bievre Seine-Amont ».
- Toutefois, il est indiqué que « ces informations non mises à jour n'ont pas d'impact significatif sur le projet » ;
- le sommaire des dix pièces du dossier, classées de A à J.

Concernant la pièce 0 : Préambule et sommaire du dossier d'enquête publique

La commission estime que l'avertissement donné dans le préambule est essentiel. Elle retient notamment le commentaire du STIF, à savoir que « les informations non mises à jour n'ont pas d'impact significatif sur le projet ».

Toutefois, elle pense qu'il paraît souhaitable d'actualiser le dossier pour le finaliser.

* * *
*

II.3.A. Pièce A : Objet de l'enquête et notice explicative

Cette pièce est composée de 152 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle se compose de sept parties, dont les deux premières ont déjà été traitées ci-avant, et 134 figures illustrent le texte.

A.1. PARTIE 1 OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE

Les informations présentées dans cette partie, ont été développées ci-avant dans le présent rapport. (cf. II .1.)

	<p style="text-align: right;">A.2. PARTIE 2</p> <p style="text-align: center;">INSERTION DE L'ENQUÊTE</p> <p style="text-align: center;">DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE À L'OPÉRATION</p> <p>Les informations présentées dans cette partie, ont été développées ci-avant dans le présent rapport. (cf. II .2.)</p>
<p>A.3.1.</p>	<p style="text-align: right;">A.3. PARTIE 3</p> <p style="text-align: center;">CONTEXTE ACTUEL DES DÉPLACEMENTS ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION</p> <p>Contexte urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>organisation administrative</u> : 4 communes, 1 EPCI sans SCOT (Seine-Amont), et 3 préfectures (Région IDF, Val-de-Marne, Police) exercent leurs compétences pour le compte de l'État. A noter que la Métropole du Grand Paris, créée par la loi MAPTAM, se substituera aux EPCI existante dans la petite couronne. • <u>occupation du sol</u> : milieu urbain dense, peu végétalisé, à caractère mixte, dont 3 occupations majeures (au nord fortes concentrations d'habitats collectifs, au sud tissu de logements individuels, et entre la voie ferrée et la Seine présence d'activités industrielles). • <u>typologie de l'habitat</u> : 4 pôles d'habitats principaux (secteur avenue de France, Ivry Confluence, Port à l'Anglais à Vitry-sur-Seine et centre urbain de Choisy-le-Roi), et projets urbains soutenus par l'ANRU. • <u>équipements</u> : les espaces économiques, industriels et commerciaux se concentrent le long de la Seine et de la RD5, laissant un vaste secteur destiné majoritairement à l'habitat de l'entre-deux. • <u>éléments socio-économiques</u> : les chiffres de la démographie comprennent d'une part la densité à l'IRIS (10.000 habitants/km² sur le centre de la zone et de 50.000 à 70.000 à ses extrémités) et d'autre part le constat d'une évolution démographique positive. Les chiffres de l'emploi montrent que les communes traversées prennent une certaine importance sur les territoires francilien et départemental, parfois avec une forte densité d'emploi, (entre 25.000 et 30.000 emplois), mais toutefois un taux de chômage d'environ 15% dans les communes d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine. Cette situation contrastée peut s'expliquer par la désindustrialisation de Vitry-sur-Seine, et la tertiarisation des activités sur Paris et ses environs. • <u>analyse de déplacements</u> : la dynamique des migrations alternantes quotidiennes est présentée à deux échelles : celle de l'échelle régionale où les valeurs des flux entrants comme celles des flux sortants, confirment que la zone d'étude est une zone d'emploi importante, et celle de l'échelle de l'aire d'étude où les valeurs montrent que la majorité des actifs travaillent dans leur lieu de résidence, que 40% des déplacements se font en direction de Paris, et que les Parisiens utilisent plutôt les TC, de même que les Val-de-Marnais pour aller à Paris, tandis que ces derniers utilisent majoritairement la voiture pour se déplacer à l'intérieur d'une commune de banlieue. • <u>perspectives de développement</u> : le SDRIF de 2013 identifie « la zone comme un secteur à fort potentiel de densification » (cf. figure 23). Les évolutions urbaines se traduisent par des opérations d'aménagement menées à différentes échelles, et conduites par différents maîtres d'ouvrage (SEMAPA, SADEV 94, EPA ORSA, Valophis, mairie de Choisy-le-Roi), majoritairement sous forme de ZAC, mais aussi de PRU. <p>Ces projets prévoient une adaptation de la voirie pour accueillir le TZEN5. (cf. figure 24) Selon l'évaluation des perspectives d'évolution, l'augmentation de la population serait de +25% en 2020 (cf. figure 25), et de +15/20% en 2030 (cf. figure 26), tandis que la modélisation pour l'emploi prévoit +12% en 2020 (cf. figure 27) et une densité d'emplois entre 15.000 et 30.000 emplois/km², en 2030 (cf. figure 28).</p> <p>Contexte des transports :</p> <p>A.3.2. • <u>réseau de transport collectif</u> : l'offre nord/sud prédomine, notamment du fait du réseau viaire radial vers Paris, et du manque de possibilités de franchissement de la Seine.</p>

	<p>Le réseau structurant se compose du RER C, des lignes de métro 6 et 10, du tramway T3a et de la ligne Tvm à Choisy-le-Roi (cf. figure 29), chaque ligne ayant une fréquentation et une fréquence spécifique (cf. figure 30)</p> <p>Le réseau de bus est structuré autour des gares de RER et de métro ; sur les 22 lignes de bus régulières, 20 d'entre elles coupent ou empruntent le tracé du TZEN5 (cf. figure 31). Ces lignes peuvent se classer selon leur fréquentation et leur fréquence de passage (structurantes, fortes ou secondaires) (cf. figures 32, 33).</p> <p>Le TZEN5 s'inscrit dans les projets de TC en cours ou programmés sur le secteur, il est compatible avec le SDRIF et le PDUIF, et il complète les projets de TC en cours ou programmés sur le secteur : schéma directeur du RER C inscrit au CPER 2007-2013, prolongement des lignes 10 et 14, les créations de la ligne 15 (cf. figure 34), du tramway T9 entre la Porte de Choisy et Orly, et d'un site propre entre Thiais et l'aéroport d'Orly.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>le réseau routier</u> est dense et hiérarchisé avec des voies rapides à l'intérieur du secteur (le boulevard périphérique, les autoroutes A4 et A86), des axes structurants (le boulevard Auriol, les quais, les RD19, RD103, RD86, RD5), des voiries secondaires et des voiries tertiaires (cf. schéma extrait de la pièce G). Des projets de voirie sont à l'étude, notamment le dévoiement du boulevard périphérique, la restructuration de la rue J.B. Berlier (requalification de la RD19, ainsi qu'une reconfiguration des voies et la prise en compte des TCSP et des modes actifs). • <u>Les modes actifs</u> concernent les itinéraires cyclables et les accès piéton aux TC. La carte des aménagements cyclables (cf. figure 35), actualisée par l'IAU selon plusieurs critères (sites touristiques, vélo-sites, aménagements cyclables, office de tourisme, PNR, TC) est prise en compte dans le projet TZEN5. De même, le STIF respecte le SDSV pour le stationnement des vélos, ainsi que le SDIC entré en application depuis 2009 (cf. figure 36). Enfin, 22 stations Vélib proposent des points d'attache sur le secteur (cf. figure 37). • <u>synthèse sur la desserte du territoire</u> : l'offre des TC très marquée dans Paris, diminue progressivement en s'éloignant de la capitale. Cependant, le réseau lourd, notamment le RER C, permet un maillage du territoire sur les autres communes, avec d'autres modes comme le métro à Ivry-sur-Seine, le TVM/393 à Choisy-le-Roi (cf. figure 38). « Un manque d'infrastructures structurantes est identifiable entre le RER C et les lignes 7 du métro et du tramway. Il est comblé par un réseau de bus sur l'ensemble des communes ainsi que par un réseau d'itinéraires de modes actifs en développement ».
	<p style="text-align: right;">A.4. PARTIE 4</p> <p style="text-align: center;">CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET</p> <p>A.4.1. Insertion Rappel de la présentation du projet TZEN5, de la validation du nom et de l'identité visuelle par le Conseil du STIF le 7/09/2009, des caractéristiques techniques du matériel et des aménagements des stations, du développement des itinéraires cyclables et de la nécessité d'installer un SMR.</p> <p>Puis, le tracé du projet est présenté en expliquant le choix d'implantation de stations, les caractéristiques de traitement de la voirie et les interconnexions avec les autres modes de TC (cf. figure 40). La description de chacune des 19 stations s'accompagne d'un commentaire sur les particularités de certains sites, tel que la ZAC Ivry Confluence et l'implantation des ports urbains aux Ardoines (cf. figures 41-42). Enfin, le tracé des aménagements cyclables est également détaillé selon les contraintes du site (cf. figure 43).</p> <p>A.4.2. Offre de transport et exploitation L'offre de service du TZEN5 se rapproche de celle des tramways : grande amplitude de fréquence (7jours/7, de 5h30 à 00h30, à intervalles de 5mn en journée à 15mn en soirée), et temps de parcours calculé en intégrant les principales contraintes, respectivement liées à l'infrastructure, au matériel roulant, au franchissement des carrefours et aux temps d'arrêt dans les stations.</p>
	<p style="text-align: right;">A.5. PARTIE 5</p> <p style="text-align: center;">JUSTIFICATION DU PROJET</p>

A.5.1.	Objectifs de l'opération Points traités ci-avant
A.5.2.	Enjeux de l'opération <ul style="list-style-type: none"> • <u>Les enjeux techniques et d'insertion sont liés à la configuration SMR</u> qui a été déterminée après l'étude de trois sites d'implantation (cf. figure 44), l'insertion du TZEN sur les sections contraintes du tracé (cf. figure 46), la gestion du trafic afin de mettre en place la priorité aux carrefours, les correspondances avec les autres TC, la motorisation du matériel roulant qui a fait l'objet d'un plan de renouvellement des modèles retenus par le STIF (véhicules hybrides), et « une solution de technologie 100% électrique ou par GNV sera recherchée de façon privilégiée au cours des étapes ultérieures » ; • <u>Les enjeux fonctionnels</u> ont été étudiés pour répondre aux objectifs de l'opération ; • <u>L'articulation avec les projets connexes</u> influence directement le tracé du projet en terme d'insertion urbaine et de fréquentation. Les incidences les plus notables sont présentées respectivement pour les projets suivants : l'opération Rive gauche, la ZAC Ivry Confluence, la ZAC Seine Gare Vitry, le secteur central des Ardoines et la ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine, le secteur du Lugo et le PRU à Choisy-le-Roi ; • <u>Les enjeux socio-économiques de desserte</u> ont été étudiés pour répondre aux objectifs de l'opération ; • <u>Le développement des modes actifs</u> est pris en compte dans les aménagements, notamment en respectant les prescriptions suivantes: créer un cheminement continu, intégrer des parcs à vélos près des stations (charte Veligo), implanter des refuges permettant de sécuriser les piétons, adapter la signalisation pour optimiser le parcours des cyclistes ; • <u>Les exigences paysagères</u> conduisent à rechercher de nouvelles formes urbaines en cohérence avec des territoires en pleine mutation ; • <u>Les enjeux environnementaux</u> sont analysés dans l'étude d'impact (pièce F). Les principales sensibilités environnementales sont identifiées en relation avec les nuisances en phase travaux, la santé humaine (nuisances sonores et qualité de l'air), le milieu humain (contexte urbain et socio-économique, mobilité et transports), le risque d'inondation, et les habitats naturels et continuités écologiques ; • <u>La mise en valeur du patrimoine</u> est présentée à travers les perspectives contraintes sur les monuments suivants : la Cité refuge Armée du Salut (75013), l'usine de la Société urbaine d'air comprimé (RD19), le Bastion n°1 (RD19, périphérique) et les Logements d'Électricité de France (Ivry Confluence) ; • <u>Les enjeux économiques et de planning</u> sont d'une part d'optimiser les coûts d'investissement, d'exploitation et de matériel roulant, et d'autre part de prévoir la mise en service pour 2020, sous réserve des conclusions de l'enquête publique et de la mise en place des conventions de financements.
A.6.1.	<p style="text-align: right;">A.6. PARTIE 6</p> <p style="text-align: center;">JUSTIFICATION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT ET PRÉSENTATION DU PROJET</p> Parti d'aménagement Le projet s'appuie sur le principe de site propre intégral, (priorité aux carrefours, lisibilité du tracé, inter-station moyenne de 500 mètres) et il offre un service de grande amplitude, en termes de capacité, accessibilité et confort des véhicules et des stations, et identité de la ligne.(cf. figures 47-48). Il en résulte les choix du mode TZEN, du matériel roulant, du tracé et des terminus.
A.6.2.	Description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers Chaque séquence du tracé est détaillée avec iconographies (perspective, plan, coupe, photo satellite, schéma explicatif) : sur le secteur de Paris (cf. figures 49 à 55), sur le secteur d'Ivry-sur-Seine (cf. figures 56 à 59), sur le secteur de Vitry-sur-Seine (cf. figures 60 à 62),

	et sur le secteur de Choisy-le-Roi (cf. figures 77 à 101)
A.6.3.	<p>Dispositifs techniques retenus</p> <p>Un descriptif sommaire prévisionnel de certains ouvrages est présenté, concernant la mise en œuvre de la plate-forme (cf. figures 102 et 103), des revêtement, des assainissement, des priorités aux carrefours (cf. figure 104), les stations (cf. figures 105 à 110), et l'aménagement des espaces publics.</p>
A.6.4.	<p>Inscription dans le système de déplacements</p> <p>Les déplacements sont analysés dans trois principes d'organisation, ceux du système de transports collectifs (cf. figures 111 à 114), ceux de la circulation routière et du stationnement (cf. figures 115 à 125), et enfin dans ceux des mode actifs (cf. figures 126 à 128)</p>
	A.7. PARTIE 7
	CONDITIONS D'EXÉCUTION DES TRAVAUX
A.7.1.	<p>Principes généraux d'exécution des travaux</p> <p>Ils visent au maintien de la circulation automobile et bus pendant les travaux, ainsi qu'à celui des cheminements piétons et cyclistes sécurisés en permanence. Ils seront ajustés et détaillés dans les phases d'études ultérieures.</p>
A.7.2.	<p>Périmètre d'intervention prévisionnel des travaux du TZEN5</p> <p>Les travaux nécessaires à la réalisation du TZEN5 s'insèrent dans des projets urbains concomitants ayant un impact sur son périmètre d'intervention. De ce fait, trois types d'intervention foncières sont à envisager d'une part dans les secteurs élaborés par anticipation où elles seront limitées voire nulles, d'autre part dans les secteurs en ZAC livrés concomitamment au projet TZEN5, dans lesquels elles seront réalisées en partenariat avec les aménageurs, et enfin dans les secteurs hors projets urbains, où les impacts fonciers nécessaires aux élargissement de voirie seront plus importants, ainsi que des aménagements destinés à garantir une qualité de service pendant la durée des travaux.</p> <p>Sont alors décrits les actes préparatoires tels que les acquisitions foncières sur le domaine routier public et sur des parcelles privées, les travaux préparatoires et libération des emprises (mesures particulières de circulation, dépose de mobilier urbain, protection ou abattage d'arbres, modification de la voirie, de l'éclairage public, création de voies de contournement, etc) et le dévoiement des réseaux (travaux à réaliser préalablement aux travaux de voirie, nécessitant parfois des mesures temporaires pour assurer la continuité de service pour les usagers), ainsi que les travaux de voirie et de plateforme qui comprennent la réalisation des voiries, trottoirs provisoires et définitifs, ainsi que les émergences du génie civil (éclairage public, SLT, fosses d'arbres, etc.), et les travaux d'équipements et finitions qui concernent la mise en place des équipements en station (énergie, SAE, SAI, GTC, etc.) et les équipements urbains (signalisation, éclairage public, mobilier, plantations, etc.</p> <p>Vient ensuite la phase essais qui suit un programme comprenant les essais par sous systèmes (billetterie, éclairage, etc.), la formation (conducteurs, agents de maintenance, etc.), et la marche à blanc (réglages des fins de carrefours, etc.), et pour laquelle deux singularités sont signalées, concernant d'une part les ZAC avec lesquelles une coordination sera effectuée afin de mettre en cohérence les phasages, emprise travaux, plans de circulation, etc., et d'autre part, le franchissement du réseau ferré des Ardoines qui fera l'objet d'un point de vigilance sur cet ouvrage réalisé par l'EPA ORSA.</p>
A.7.3.	<p>Principe par section</p> <p>La ligne a été découpée en 9 sections homogènes du point de vue du phasage des travaux, respectivement référencées et numérotées de 1 à 9 : Section 1 : Paris 13ème / Avenue de France (cf. figure 129) ; Section 2 : Paris 13ème : rue Bruneseau et Ivry-sur-Seine ; Section 3 : quai Jules Guesdes à Ivry-sur-Seine (cf. figure 130) ; Section 4 : Vitry-sur-Seine / rue Berthie Albrecht (cf. figure 131) ; Section 5 : Vitry-sur-Seine / rue Edith Cavell (cf. figure 132) ; Section 6 : Vitry-sur-Seine / Ardoines Centre ; Section 7 : Vitry-sur-Seine / ZAC Ardoines- franchissement des voies ferrées ; Section 8 : Vitry-sur-Seine / Ardoines Centre (cf. figure 133) ; Section 9 : Choisy-le-Roi / avenue de Lugo (cf. figure 134)).</p>
	<p>Utilisation temporaire de terrains</p> <p>En plus des zones concernées par les travaux du TZEN5, des emprises sont nécessaires</p>

A.7.4.	pour le stockage des matériaux et l'installation d'une base de vie. La base principale devrait se situer près du SMR à Choisy-le-Roi, et d'autres bases pourraient être installées sur des emprises en cours de mutation urbaine
A.7.5.	<p>Approvisionnement du chantier et évacuation des déblais La quantité de déblais à évacuer dans le cadre des travaux est de 18.500m³. Le SMR est à l'origine de 12.300m³, soit 615 camions. Le transport des déblais et l'acheminement des matériaux se fera par la route, et il risque de perturber les conditions de circulation des usagers. Des mesures seront prises de manière à réduire ses nuisances, notamment concernant la gestion des déblais excavés (réutilisation, stockage, évacuation par le port urbain des Ardoines, etc.). Toutefois, le sujet de la résilience n'étant pas du ressort du STIF, une collaboration avec l'EPA ORSA sera parfois nécessaire.</p>
A.7.6.	<p>Exploitation sur chantier / pendant chantier Une auscultation de piédroits d'ouvrages et de façades sera effectuée en proximité immédiate d'ouvrages souterrains, de piles de ponts routiers, ou de fondations de bâti, et un dispositif de communication sera mis en place auprès des riverains et des automobilistes pour les tenir informés de l'évolution des chantiers et des nuisances prévisibles (impact visuel, sonore, sur la qualité de l'air et des déplacements).</p>

Concernant la pièce A : Objet de l'enquête et notice explicative

Sur la forme, la commission pense que la notice explicative expose l'ensemble des caractéristiques du projet de façon très lisible, aisément compréhensible, notamment du fait des 134 figures qui l'illustrent, et d'une façon globalement bien hiérarchisée qui facilite l'introduction à l'ensemble des autres pièces du dossier.

Toutefois, la commission estime qu'il serait souhaitable d'indiquer les dates des sources iconographiques utilisées, et d'établir la liste des nombreux tableaux et figures, ainsi que celle des sigles et acronymes utilisés.

Par ailleurs, la commission a relevé certaines erreurs de numérotation dans les paragraphes, qu'il conviendrait de rectifier.

Sur le fond, la commission pense que l'objet de l'enquête est bien défini et que la description du projet, à ce stade, semble assez complète et l'exposé bien structuré.

Elle note les prescriptions clairement exprimées sur l'inscription du tracé dans les infrastructures existantes ou à venir, la recherche de connexion avec les autres infrastructures de déplacement, la volonté de partage de la voirie pour y associer les modes actifs, et l'attention portée sur la mise en œuvre du projet (découpage du tracé en 5 séquences, définition de 3 secteurs d'intervention, identification de 9 sections de travaux), ainsi que sur la qualité de l'insertion du projet dans les aménagements urbains et paysagers pour chacune des séquences du tracé.

Elle retient également :

- des interventions foncières spécifiques à chacun des trois secteurs d'intervention,
- la complexité de l'évacuation des déchets,
- la non prise en charge du sujet de la résilience par le STIF.

* * *
*

II.3.B. Pièce B : Plan de situation

Ce document est composé de 2 pages de format A3, reliées (couverture et plan).

Concernant la pièce B : Plan de situation

La commission pense que le plan de situation est présenté de façon très complète, avec les indications d'échelle graphique, d'orientation, de source iconographique avec sa date de référence, et d'une légende lisible.

* * *
*

II.3.C. Pièce C : Plan général des travaux

Ce document est composé de 11 pages de format A3, imprimées recto verso, dont seules les quatre premières pages sont numérotées sur la version papier, alors que les six pages suivantes ne sont paginées que dans la version numérique. Ces 11 pages sont reliées.

C.1. PARTIE 1 PRÉSENTATION

Ce document vise à présenter le projet soumis à la DUP et son emprise de travaux afin de permettre au public de situer les ouvrages et le chantier, « sans préjuger des adaptations de détail qui pourraient se révéler nécessaires sans toutefois porter atteinte à l'économie du projet ». En préalable, il est expliqué que « L'enveloppe de travaux est de 50 m de part et d'autre de la plateforme du TZEN, du cheminement piéton menant à la gare de Choisy-le-Roi et du SMR. Cette enveloppe n'a pas pour objet de déterminer les parcelles à acquérir mais seulement de déterminer le périmètre nécessaire à l'implantation du TZEN5 et de ses chantiers .../... Il correspond à la zone d'intervention potentielle nécessaire à la réalisation de l'infrastructure et de ses aménagements connexes, y compris les travaux, constituant le périmètre de la DUP ».

C.2. PARTIE 2 PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

Il s'agit d'une photo satellite représentant le futur tracé de la ligne TZEN5 à l'échelle 1/20.000e et de 5 autres vues à l'échelle 1/5.000e, respectivement, le « Calepinage des séquences » représentant la totalité du tracé de la plateforme et de l'enveloppe de travaux, la « Séquence 01 - Paris / Ivry Confluence », la « Séquence 02 – Ivry / Port-à-l'Anglais » ; la « Séquence 03 – Port à l'Anglais / Ardoines Centre » ; la « Séquence 04 – Ardoines Centre / Gare Ardoines », et la « Séquence 05 – Gare Ardoines / Choisy-le-Roi ».

Concernant la pièce C: Plan général des travaux

Sur la forme, la commission pense que cette pièce présente clairement le plan général des travaux : le graphisme des montages photos est très lisible, et les planches sont légendées avec précision, échelle, date, et orientation.

Sur le fond, la commission note que ces phasages (séquences) ne sont donnés qu'à titre indicatif. Ils seront ajustés, détaillés, complétés par des vues en plan, voire modifiés substantiellement en cas d'imprévu puis validés, dans les phases d'études ultérieures.

* * *
*

II.3.D. Pièce D : Caractéristiques principales des ouvrages

Ce document est composé de 9 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Il se compose de deux parties, la première partie est un préambule, la seconde traite du site de remisage et de maintenance. Il comprend également 6 figures.

D.1. PARTIE 1 PRÉAMBULE

Les ouvrages de génie civil existants présents sur le tracé (l'avenue de France réalisée en pont routier sur les voies ferrées du faisceau de la gare d'Austerlitz à Paris; le passage sous le boulevard périphérique sur la rue Bruneseau à Paris ; l'ouvrage de franchissement des voies ferrées au droit de la gare des Ardoines à Vitry-sur-Seine (considéré existant / livraison concomitante avec le projet TZEN5) ; le passage sous l'A86 à la limite communale entre Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi) ne sont pas modifiés dans le cadre du projet TZEN5, car ils sont déjà dimensionnés pour accueillir des charges plus importantes (chars Leclerc) ou suffisamment larges et hauts pour permettre l'insertion du TZEN5. Le futur ouvrage de franchissement des voies ferrées au niveau de la gare des Ardoines intègre dans sa conception, sous maîtrise d'ouvrage EPA ORSA, les contraintes liées à la réalisation d'un site propre bus.

	D.2. PARTIE 2 SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)
D.2.1.	<p>Site d'implantation (îlot Graveleau à Choisy-le-Roi) Le SMR sera implanté sur une parcelle d'environ 1,3 hectare, occupée en partie par la société de transport « Graveleau » sur 1,25 hectare, le reste de la parcelle étant constituée aujourd'hui d'une partie de l'accotement de la bretelle de sortie de l'A86. Des optimisations foncières pourraient être recherchées dans la suite des études. (cf. figures 1- 2). Ce site se trouve sur la commune de Choisy-le-Roi au sud de la bretelle d'accès à l'A86, à l'ouest de l'avenue de Lugo. L'accès actuel à la parcelle s'effectue depuis la voie des Roses.</p>
D.2.2.	<p>Organisation générale Le SMR répond aux besoins journaliers de la ligne, de régulation, d'entretien, de maintenance : il doit permettre une bonne gestion des flux de circulation, de mise en ligne et de retour des bus, tout en réduisant les conflits de gestion.</p>
D.2.3.	<p>Dimensionnement des besoins Différentes configurations ont été successivement étudiées, pour intégrer les spécificités de ce matériel roulant, et un scénario de SMR seul sur la parcelle a été arrêté. Le SMR sera construit sur un terrain d'environ 1,3 hectare, occupé en partie par la société de transport Graveleau sur 1,25ha, le reste du terrain étant constitué aujourd'hui de l'accotement de la bretelle de sortie de l'A6. Il est dimensionné pour accueillir un parc de 28 bus bi-articulés de 24 m de long, correspondant à la flotte nécessaire pour l'exploitation du TZEN5. Pour ce parc, les besoins de surfaces suivants ont été évalués (1600 m² dédiés à l'atelier de maintenance (locaux techniques et bureaux compris ; 300 m² dédiés aux locaux d'exploitation ; un parking de véhicules légers d'une soixantaine de places en étage). L'espace nécessaire au remisage des bus résulte des emprises nécessaires à la giration des bus, et des contraintes propres aux bus bi-articulés et de la superficie disponible (cf. figures 3 -4). Des variantes d'accès sont présentées (cf. figures 5-6).</p>
D.2.4.	<p>Aménagement Le site devra bénéficier d'un traitement garantissant son insertion au sein du projet urbain du Lugo, notamment en toitures et façades (cf. figure 6).</p>
<i>Concernant la pièce D « Caractéristiques principales des ouvrages »</i>	
<p><i>La commission pense que les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants sont clairement exposées, privilégiant le recours à de nombreuses figures appropriées. Sur le fond, elle retient que :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- le seul ouvrage à créer est le SMR,</i> <i>- des difficultés subsistent dans le choix final de la configuration du SMR,</i> <i>- la ville de Choisy-le-Roi souhaite privilégier un accès par l'avenue du Lugo, afin de limiter les nuisances sur les voies locales du quartier.</i> 	
* * *	
*	
II.3.E. Pièce E : Estimation sommaire des dépenses	
Ce document est composé de 10 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Il se compose de deux parties, la première partie traite de l'économie du projet, la seconde de son financement.	
	E.1. PARTIE 1 ÉCONOMIE DU PROJET
E.1.1.	<p>Préambule Rappel du tracé et de l'insertion présentés dans la pièce A.</p>
E.1.2.	<p>Coûts de réalisation Le coût du projet (ligne et SMR, hors matériel roulant) est estimé, au stade des études préliminaires à 108,5 M€ HT, CE 08/14 (+/- 10 %). Le coût d'investissement de la ligne se décompose de la manière suivante :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d’Ouvrage et Maîtrise d’Œuvre : 12 M€ HT, • Acquisitions foncières : 12,5 M€ HT, • Infrastructures TZEN5 et espaces publics associés : 46,3 M€ HT, • SMR : 24,7 M€ HT, • Provision pour Aléa et Incertitude (15%) : 13 M€ <p>« Cette estimation n’inclue pas la participation financière au titre du projet de transport pour la réalisation du projet de franchissement des Ardoines .../... cet ouvrage sera réalisé par l’EPA ORSA, dans le cadre d’un planning spécifique pour lequel les estimations financières doivent encore être confirmées .../... le financement de cet ouvrage fera donc l’objet d’une convention de financement à part ».</p> <p>« Les coûts d’acquisition du matériel roulant sont estimés à 22,5 M€ HT : 28 véhicules sont nécessaires à l’exploitation de la ligne .../... Outre les véhicules eux-mêmes, ce poste comprend les frais d’essais et de mise en service du matériel ainsi que la formation du personnel. Le coût unitaire est celui d’un matériel à motorisation hybride, plus élevé que pour une motorisation diesel » La décomposition selon les postes d’investissements figure dans un tableau dédié.</p>
E.1.3.	<p>Présentation détaillée des coûts</p> <p>Elle renseigne les 19 postes d’investissement définis par le CEREMA, en présentant les principales hypothèses prises en compte pour l’estimation de chacun. A noter, le poste 15 destiné à financer les installations nécessaires à l’alimentation en énergie de traction (LAC et SS) : « Il a été initié une réflexion sur la possibilité de faire évoluer le matériel roulant ainsi que les infrastructures de recharge.../... ».</p>
	<p style="text-align: right;">E.2. PARTIE 2 FINANCEMENT</p> <p>E.2.1. Contrat de plan Etat - Région Île-de-France (CPER) Le financement de la ligne TZEN5 est inscrit dans le cadre du Contrat Plan État-Région (CPER) 2015-2020. Le Conseil du STIF d’octobre 2015 a voté une convention de financement pour les études d’Avant-projet (AVP) et les premières acquisitions foncières du TZEN5 (notamment pour le SMR) pour un montant de 9 millions d’euros, financé par l’État, la Région Île-de-France et le Département du Val-de-Marne et la Ville de Paris.</p> <p>E.2.2. Contrat Région Île-de-France – Département Val-de-Marne (CPRD) Dans le cadre du CPRD 2009-2013, le projet de TCSP « Vallée de la Seine » a été retenu par la Région Île-de-France et le Département du Val-de-Marne comme l’un des volets d’amélioration des déplacements du Val-de-Marne. La Région et le Département s’engagent à financer le projet de TCSP « Vallée de la Seine » à hauteur de 12 M€ (70% pour la Région et 30% pour le Département). Un avenant à ce contrat a permis de passer cette contribution à plus de 19 M€.</p>
<p>Concernant la pièce E : Estimation sommaire des dépenses</p> <p><i>Sur le forme, la commission pense que cette pièce expose distinctement les dépenses de la future ligne TZEN5, notamment en détaillant les postes dans un tableau bien renseigné.</i></p> <p><i>Sur le fond, elle retient qu’il convient d’étudier le nouveau cadre de référence de l’État et de la Région (CPER 2015-2020) pour le financement des investissements dans les transports en commun de l’Île-de-France en cohérence avec le SDRIF 2013 et du PDUIF 2014.</i></p>	
<p style="text-align: center;">* * *</p> <p style="text-align: center;">*</p>	
<p>II.3.F. Pièce F: Étude d’impact sur l’environnement</p> <p>Cette pièce est composée de 750 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle est constituée de 16 parties.</p>	

	F.1. PARTIE 1 INTRODUCTION
	La première partie porte sur l'objet et le cadre réglementaire de l'étude d'impact. Les périmètres d'études y sont présentés et justifiés.
F.1.1.	Objet de l'étude d'impact L'étude d'impact sur l'environnement appliquée à ce projet remplit trois fonctions, à savoir être un instrument de protection de l'environnement car elle permet d'intégrer la dimension environnementale dans la conception et les choix d'aménagement du projet, un outil d'information pour les institutions et le public, et un outil d'aide à la décision qui permet de prononcer ou non la déclaration d'utilité publique en ayant pris en compte les enjeux environnementaux.
F.1.2.	Cadre réglementaire Les dispositions réglementaires applicables aux études d'impact sont régies par le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011. Ce décret définit dans l'article R.122-2 du Code de l'Environnement et son annexe, la nomenclature précisant les opérations soumises à étude d'impact. Le présent projet est concerné plus particulièrement par la rubrique n°1 (installations classées pour la protection de l'environnement puisque le SMR disposera de cuves de carburant pour le ravitaillement du matériel roulant), et la rubrique n°6-d (infrastructures routières de plus de 3 km)
F.1.3.	Le contenu de l'étude d'impact est prescrit par l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.
	Présentation et justification des 3 zones d'études – La première zone s'étend sur un linéaire de 9,5 km entre la bibliothèque François Mitterrand (Paris 13 ^{ème}) et le centre-ville de Choisy-le-Roi. Elle reprend le tracé du TZEN5 (ainsi que les variantes étudiées sur une bande de largeur 500 mètres de part et d'autre du tracé). Cette bande correspond à la zone d'influence des stations d'un BHNS en Île-de-France, et quatre communes sont particulièrement concernées : Paris 13 ^{ème} ; Ivry-sur-Seine ; Vitry-sur-Seine ; Choisy-le-Roi. – La seconde est une zone d'étude rapprochée pour certains enjeux recensés au droit du tracé (stationnement, réseaux, foncier, etc.). Cette zone se limite aux rues et voies nouvelles empruntées par le tracé du projet ainsi qu'à ses environs proches (environ 50 m de part et d'autre du projet). – Et enfin, une zone d'étude plus vaste pour certaines thématiques respectivement relatives aux caractéristiques socio-économiques analysées sur la globalité des 4 communes précitées, et à l'impact sur les infrastructures des transports en commun, les risques naturels sur l'ensemble des communes avoisinant la zone d'études. Ces zones d'études se situent en milieu urbain dense soumis à de forts enjeux d'ordre socio-économiques, liés à la circulation, au cadre de vie et aux risques technologiques.
	F.2. PARTIE 2 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE
	Après une brève présentation des scénarios envisagés, le résumé non technique décrit le projet qui consiste en la réalisation d'une ligne de BHNS dénommée TZEN5 entre la Bibliothèque François Mitterrand (Paris 13 ^{ème}) et Choisy-le-Roi (station Régnier Marcailloux) d'une longueur de 9,5 km composée de 19 stations et desservant les communes de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi. Il indique également la nécessité de réaliser un site de maintenance et de remisage (SMR) où seront réalisées les opérations d'entretien de nettoyage, de réparation et de garage des bus. Ce site sera localisé à Choisy-le-Roi, au sud de la bretelle de sortie de l'A6. Le tracé est ensuite décrit de façon très détaillée ainsi que les correspondances avec les autres lignes de transport existantes ou en projet. La définition et les niveaux des enjeux environnementaux sont présentés en pages 29 à 56. L'analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement et la santé en phase travaux et mesures associées sont présentées en pages 60 à 75.
	F.3. PARTIE 3 DESCRIPTION DU PROJET
	La présentation générale du projet, son contexte, ses objectifs, son calendrier, les dispositifs techniques retenus, le programme des travaux et leurs conditions d'exécution constituent les

	<p>troisième et quatrième parties.</p> <p>La troisième partie commence par une présentation de l'historique et de l'origine du projet, ainsi que des principaux scénarios étudiés.</p> <p>Elle présente en page 129 le calendrier des opérations (2016 : enquête publique ; 2016 déclaration de projet/ déclaration d'utilité publique ; 2016-2018 : études d'Avant-Projet et études projet ; 2018 : lancement des marchés de travaux ; 2020 : mise en service du TZEN).</p> <p>La présentation générale du projet (objectifs, tracé, offre de services) commence en page 130. Six principaux objectifs y sont indiqués : créer une liaison structurante pour le territoire complémentaire au réseau ferré ; développer une offre de transport fiable, capacitaire, accessible, et confortable permettant de limiter le développement de la voiture particulière ; favoriser les circulations actives et sécuriser tous les moyens de transport ; accompagner le fort développement urbain du secteur ; desservir les grands pôles de développement actuels et futurs du territoire ; participer au développement économique et à l'attractivité du territoire pour les futures entreprises.</p> <p>La description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers du tracé du TZEN5 et du SMR est présentée en pages 136 à 150.</p> <p>Pour chaque secteur du tracé, les caractéristiques de l'insertion sont décrites par des photographies et des figures représentant les plans d'aménagement de la ligne et de ses abords. Ces documents sont très bien présentés et très faciles à appréhender.</p> <p>Les phasages des travaux, montrant la complexité des aménagements prévus sont présentés par secteur en pages 159 à 168.</p> <p>Il est indiqué en page 170 que le TZEN5 constitue un projet en tant que tel et se confond ainsi avec le programme de travaux.</p>
	<p style="text-align: right;">F.4. PARTIE 4</p> <p style="text-align: center;">NOTION DE PROGRAMME DE TRAVAUX</p> <p>Le maître d'ouvrage indique en page 170 que le TZEN5 constitue un projet en tant que tel et se confond ainsi avec le programme de travaux. En conséquence, le chapitre sur les impacts de l'ensemble du programme sur son environnement est sans objet. Il est précisé que les impacts cumulés entre le projet et les projets urbains, répondant aux conditions de l'article R.122-5 II 4 du code de l'environnement sont traités dans la partie 8 de l'étude d'impact.</p>
F.5.4.	<p style="text-align: right;">F.5. PARTIE 5</p> <p style="text-align: center;">ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTÉ HUMAINE</p> <p>Le chapitre 5.4.2. analyse la compatibilité du projet avec les outils de planification et d'urbanisation existants. Il indique que la majorité des documents d'urbanisme (SDRIF, PDUIF, CDT, PLU) définit le TZEN5 comme un élément structurant en terme de mobilité et de desserte du territoire.</p> <p>Il précise par ailleurs que la réglementation des ICPE est susceptible de s'appliquer au SMR de Choisy-le-Roi et qu'un dossier sera éventuellement à constituer à ce titre.</p> <p>Les principaux enjeux environnementaux sont présentés en page 358 sous forme d'un tableau distinguant par des couleurs différentes les niveaux d'enjeu fort, moyen et faible. Les enjeux de niveau fort qui en ressortent sont les risques naturels (inondation par débordement, ruissellement et remontée de nappe) ; les habitats naturels (plage Ivry-Vitry) ; l'urbanisation/occupation des sols en lien avec les projets urbains ; le contexte socio-économique ; la mobilité et le réseau des transports en commun ; le réseau routier, le trafic, l'accidentologie, le stationnement ; les risques technologiques et pollution des sols (présence de risque SEVESO, réseau TRAPIL de transport d'hydrocarbures; le paysage et les milieux naturels.</p> <p>Les principales interrelations entre les différents milieux sont présentées en page 367 à 369.</p>
F.6.1.	<p style="text-align: right;">F.6. PARTIE 6</p> <p style="text-align: center;">EFFETS POSITIFS, NÉGATIFS, DIRECTS, INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS, À COURT, MOYEN ET LONG TERME, MESURES, MODALITÉS DE SUIVI ET ESTIMATION DES COÛTS</p> <p>Éléments de cadrage</p> <p>Ils comprennent la nature, l'intensité, l'étendue et la durée de tous les impacts que le projet peut potentiellement engendrer. Ils sont répertoriés en trois catégories : les effets</p>

	<p>directs (effets structurels dus à la construction même du projet & effets fonctionnels liés à l'exploitation et à l'entretien de l'équipement), les effets indirects (effets en chaîne & effets induits par le projet), et les effets temporaires et permanents ainsi que les effets à plus ou moins long terme. La doctrine ERC (éviter, réduire, compenser) est appliquée pour ce projet et vise à garantir l'approche globale de la qualité environnementale des milieux.</p>
F.6.2.	<p>Analyse des effets positifs et négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine en phase exploitation et mesures associées Les effets directs et indirects ainsi que les mesures ERC envisagées, sont exposées pour chacune des thématiques.</p>
F.6.3.	<p>Analyse des effets positifs et négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine en phase travaux et mesures associées Les effets directs et indirects ainsi que les mesures ERC envisagées, sont exposés pour chacune des thématiques.</p>
F.6.4.	<p>Bilan des mesures et modalités de suivi des mesures Elles sont présentées dans plusieurs tableaux synthétiques qui permettent d'avoir un aperçu clair et détaillé des principales mesures d'ERC des incidences sur l'environnement et la santé.</p>
F.6.5.	<p>Coût des mesures Des estimations associées aux mesures d'accompagnement des travaux et mesures permanentes sont présentées dans les tableaux de la page 498.</p>
	<p>F.7.PARTIE 7 ESQUISSES DES PRINCIPALES SOLUTIONS ENVISAGÉES ET RAISONS, DU POINT DE VUE DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ HUMAINE DU CHOIX DU PROJET RETENU.</p>
F.7.1.	<p>Préambule Différentes esquisses ont été élaborées sur la base d'études préliminaires. Il est précisé que les impacts analysés dans le dossier ne seront pas remis en cause lors des études d'avant-projet.</p>
F.7.2.	<p>Le choix du tracé aux différentes étapes, les variantes étudiées et écartées Le choix du parti d'aménagement s'appuie sur un site propre intégral, c'est-à-dire la priorité aux carrefours, la lisibilité du tracé, une distance moyenne de 500 mètres entre station, une offre de service similaire aux lignes de tramway, la capacité, l'accessibilité des véhicules et des stations, l'identité de la ligne ; le choix du mode TZEN et du matériel roulant ; le choix du tracé et des terminus ; les variantes étudiées au DOCP.</p>
	<p>F.8. PARTIE 8 INTERRELATIONS DES EFFETS DU PROJET</p>
	<p>F.9. PARTIE 9 ANALYSE DES EFFETS DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS</p>
	<p>Les effets cumulés en phase travaux et en phase d'exploitation avec les projets connus du secteur, sont le résultat de toutes les actions passées, présentes et à venir (projets, programmes,...) qui affectent une entité. Les projets connus au sens de l'article R.122-5-II.4° du code de l'environnement sont respectivement ceux de la ZAC Paris rive Gauche (y compris la construction Tours DUO), ceux du réaménagement de la RD 19 et ZAC Ivry-Confluences (y compris BHX) à Ivry-sur-Seine, ceux des projets de création de la ZAC « Seine Gare Vitry » et de la ZAC « Gare des Ardoines » ainsi que la connexion avec la ligne 15 du réseau de transport public Grand Paris Express à Vitry-sur-Seine, et enfin ceux des communes concernées par le T9 (anciennement tramway Paris-Orly).</p>
	<p>F.10. PARTIE 10 COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES, AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITÉ ET ÉVALUATION DES CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES</p>
	<p>Cette partie présente un bilan socio-économique du projet qui mesure en particulier son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus à ses coûts.</p>

	F.11. PARTIE 11
	COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS ET L'ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHÉMAS ET PROGRAMMES
	Cette partie précise les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par les documents d'urbanisme opposables ainsi que son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-7 du code de l'urbanisme, ainsi que la prise en compte du schéma de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article 373-1.
	Les plans, schémas et programmes supra-communaux pris en compte sont : le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France), le PDUIF (Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, les contrats de plan État-Région de l'Île-de-France (CPR) et Région Île-de-France de-Marne (CPRD), les contrats de territoire (CDT) des Grandes Ardoines et du Grand Orly, le SDAGE Seine-Normandie, le SAGE de la Bièvre, le SRCAE, les PLU, le SRCE, les PPRI et PPRT, les PREDEC (cf. pièce I)
	F.12. PARTIE 12
	ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000
	L'étude d'impact indique que le projet n'aura pas d'incidence directe ou indirecte sur le site Natura 2000 le plus proche qui est dénommé « Sites de Saint-Denis ».
	F.13. PARTIE 13
	PRÉSENTATION DES MÉTHODES UTILISÉES POUR ÉTABLIR L'ÉTAT INITIAL ET ÉVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT
	F.14. PARTIE 14
	AUTEURS DES ÉTUDES
	Auteurs des études du schéma de principe, de l'étude d'impact et des études spécifiques.
	F.15. PARTIE 15
	GLOSSAIRE
	F.16. PARTIE 16
	ANNEXES
	Cette partie comprend deux annexes portant sur la concentration en polluants sur la zone d'études, et des simulations de trafic aux horizons 2020 et 2030.

Concernant la pièce F : Étude d'impact sur l'environnement

La commission d'enquête :

Partie 2 : relève que l'Ae a qualifié le résumé non technique de « clair, pédagogique et richement illustré ». Elle a toutefois demandé que les sigles TCSP Vallée de la Seine et TZEN5 soient explicités.

Elle considère que le résumé non technique aurait dû faire l'objet d'une pièce à part dans le dossier d'enquête afin qu'il soit plus facilement accessible pour le public qui vient consulter le dossier d'enquête.

Partie 3 : estime, à l'instar de l'autorité environnementale, que l'insertion du tracé en milieu urbain dense est clairement présentée grâce notamment aux coupes transversales des voiries montrant la diversité des aménagements prévus en fonction des territoires traversés.

Partie 5 : note qu'un tableau croisé permet de présenter de manière facilement compréhensible les interactions entre les différentes thématiques des rubriques du tableau : milieu physique, milieu naturel, milieu humain, cadre de vie et santé humaine, patrimoine et paysage.

Partie 6 : estime que les tableaux ne sont pas suffisamment explicites et ne donnent pas une vision suffisamment détaillée et approfondie des coûts des mesures environnementales associées au projet.

Partie 9 : considère que l'analyse des interrelations entre les différents projets de création d'immeubles résidentiels et de bâtiments d'activités, dont certains ne verront le jour qu'après la mise en service du TZEN5, doit être poursuivie tout au long de la période de réalisation et même au-delà afin de faire évoluer si nécessaire les caractéristiques de la ligne en fonction des nouvelles composantes de son environnement urbain.

Partie 10 : estime que certaines hypothèses de trafic devraient être actualisées afin de prendre en compte la forte évolution du contexte urbain du tracé du TZEN5 et réajustées pour ce qui concerne les reports modaux, notamment entre les voitures des particuliers et le TZEN5.

En conclusion, la commission d'enquête considère que l'étude d'impact couvre bien tous les domaines de l'environnement impactés par le projet mais qu'elle repose sur des hypothèses de développement urbain qui évoluent quotidiennement du fait du vaste bouleversement que connaît le tracé du TZEN5. Elle estime qu'il serait nécessaire d'actualiser certaines données et de réajuster certaines prévisions, en particulier concernant les études de trafic et le report modal entre les voitures de particuliers et le TZEN5.

* * *
*

II.3.8. Pièce G : Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse

Cette pièce est composée de 25 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle comprend deux parties : le mémoire en réponse du maître d'ouvrage (1^{ère} partie) à l'avis de l'Ae sur l'étude d'impact (deuxième partie).

Dans son paragraphe introductif, le STIF résume les principales recommandations de l'Ae :

- ✓ apporter des précisions concernant l'articulation du projet avec les réseaux de transport d'électricité existant et futurs concernés par le projet ;
- ✓ mener les études de recherche des éventuelles pollutions de sols et d'amiante dans les meilleurs délais possibles ;
- ✓ justifier la prise en compte des défis et orientations des SDAGE & SAGE concernés ;
- ✓ préciser les mesures à prendre si l'évacuation des déchets via le port urbain des Ardoines était retenue ;
- ✓ examiner la situation précise de la future station «Grande Halle» vis-à-vis du périmètre de la zone b3 du PPRT de l'établissement EFR ;
- ✓ préciser la méthodologie et certaines hypothèses des études de trafic (notamment le pourcentage de poids-lourds, les parts modales prises en compte pour les modélisations, la prise en compte de la ligne 15 en 2022 et non en 2020) :

Les deux paragraphes suivants présentent respectivement un tableau reprenant les observations formulées par l'Ae sur l'étude d'impact et les réponses apportées par le STIF.

L'avis de l'Ae constitue le quatrième paragraphe de cette pièce.

Concernant la pièce G : Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse

La commission pense que le mémoire en réponse du STIF à l'avis de l'Ae sur l'étude d'impact, prend bien toutes les recommandations de l'Ae.

Cependant, la commission note que deux points auraient pu faire l'objet d'un développement complémentaire : le respect du principe de résilience sur le site des Ardoines et le bilan négatif des arbres supprimés tout au long du tracé.

* * *
*

II.3.H. Pièce H : Évaluation économique et sociale

Ce document est composé de 31 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées.

	H.1. PARTIE 1 PRÉAMBULE
	L'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructures dont le coût est supérieur à 76 millions d'euros est rendue obligatoire par les articles L. 1511-1 à L. 1511-5 du Code des transports. Les avantages attendus de la mise en œuvre du projet sont mis en regard des coûts de réalisation et de fonctionnement de ce dernier. Sont ainsi présentés les prévisions de fréquentation de la future ligne, l'impact du projet sur la mobilité et les conditions de déplacements ainsi que l'évaluation socio-économique monétisée du projet.
	H.2. PARTIE 2 PRÉSENTATION DU PROJET
	Rappel d'informations présentées dans la pièce A, développées ci-avant dans le présent rapport.
	H.3. PARTIE 3 LES HYPOTHÈSES POUR L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE
H.3.1.	<p>Hypothèses de développement urbain et économique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Évolution de la population jusqu'à 2010 <p>Les hypothèses utilisées par le STIF dans le cadre des prévisions de fréquentation du TZEN5 sont établies par l'IAURIF et sont fondées sur les projections de développement du SDRIF Île-de-France à l'horizon 2030. Deux facteurs sont essentiels pour ces hypothèses de développement : d'une part la mobilité qui dépend du nombre et de la localisation des habitants, des emplois et des équipements, et d'autre part les prévisions de fréquentation, établies à l'heure de pointe du matin, période de plus fort trafic au cours de la journée.</p> <p>Dans le secteur du TZEN5, la population a augmenté globalement de 10% entre 1968 et 2011. Cette croissance concerne surtout Paris (+16% sur la même période). La population des trois communes du Val-de-Marne a diminué de 13% entre 1975 et 1999, avant de connaître un nouvel essor entre 1999 et 2011 (+13,5%) (cf. figure 2 p.12 et figure 3 p.13).</p> <p>Le nombre des emplois a crû d'environ + 45 % entre 1968 et 2011, dont + 80% pour Paris et +20 % pour Ivry-sur-Seine. Vitry-sur-Seine connaît une relative stabilité et Choisy-le-Roi voit le nombre de ses emplois diminuer (cf. figures 4 et 5 p.13).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hypothèses d'évolution d'ici 2030 <p>Les objectifs du SDRIF, approuvés en décembre 2013, supposent pour 2030 une augmentation de la population francilienne entre 12,4 et 13,4 millions d'habitants et une création de 28 000 emplois par an (cf. figure 6 p.14). Ces habitants supplémentaires seraient localisés pour 54% d'entre eux dans Paris et le cœur de métropole, pour 32% dans l'agglomération centrale et pour 12% dans le reste de la grande couronne (cf. tableau 1 p.14). Ces 670 000 emplois nouveaux d'ici à 2030 se répartissent à 58% dans Paris et le cœur de la métropole, à 37% dans l'agglomération centrale, et à 5% dans le reste de la grande couronne (cf. tableau 2 et figure 7 p.15).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projections de population et d'emplois localisés <p>Le secteur du TZEN5 totalise aujourd'hui 354 000 habitants et 171 000 emplois. A l'horizon 2030, il pourrait accueillir dans une hypothèse haute 90 000 habitants de plus (+25%) et voir la création de près de 40 000 emplois supplémentaires (+22%), Choisy-le-Roi étant la commune qui verra sa population et ses emplois évoluer le moins (cf. tableau 3 p.17).</p>
H.3.2.	<p>Hypothèses d'évolution du réseau de transports collectifs francilien</p> <p>Les informations présentées dans cette partie, ont été développées ci-avant dans le présent rapport (cf. II .1. pages XX à XX) ou pp 71-77 de la pièce A (cf. figure 12 p.18).</p>
H.3.3.	<p>Scénarios de référence et de projet à l'horizon 2020</p> <p>Pour évaluer l'impact d'un projet de transports collectifs en termes de trafic (gains de temps et reports modaux), deux scénarios sont établis : le scénario de projet (ensemble des hypothèses retenues) et le scénario dit de référence (modélisation d'une situation identique</p>

	au scénario de projet mais sans le projet à évaluer).
H.3.4.	<p>Niveau de service et offre de transport TZEN5 Avec l'hypothèse d'un intervalle de passage du TZEN5 de 5 minutes aux heures de pointe et de 10 minutes aux heures creuses, le trajet faisant 9,5 km est parcouru en 33 minutes à une vitesse moyenne de 17 Km/h (cf. tableau 4).</p>
	H.4. PARTIE 4 PRÉVISIONS DE FRÉQUENTATION
H.4.1.	<p>Méthodologie Le STIF a choisi comme modèle de trafic le modèle ANTONIN 2 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures). Ce modèle prend en compte l'ensemble des modes de déplacement (voiture, transports collectifs, marche et vélo). Il est fondé sur les comportements de déplacements observés par l'Enquête globale transports réalisée en 2001, recalés avec les résultats de l'EGT 2010 réalisée auprès de 18 000 ménages franciliens (cf. tableau 5 p.22).</p>
H.4.2.	<p>Résultats des prévisions de trafic pour le TZEN5 3 800 usagers emprunteront le TZEN5 à l'heure de pointe du matin en 2020. La fréquentation globale de la ligne s'établira alors à 38 000 voyages par jour ouvrable soit environ 11 millions de voyages par an. La charge dimensionnante (charge des bus) est estimée à 1 100 voyageurs à l'heure de pointe pour une capacité d'emport de 1 700 voyageurs, soit un taux d'occupation maximal de l'ordre de 65%. Le tronçon dimensionnant se trouve à l'arrivée à Grands Moulins. La prise en compte à cet horizon de la ligne 15 sud du Grand Paris Express ne modifie ni la fréquentation estimée du TZEN5 ni la charge dimensionnante (cf. figure 13 p.23).</p>
	H.5. PARTIE 5 IMPACT DU PROJET SUR LA MOBILITÉ ET LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS
H.5.1.	<p>Introduction La réalisation du TZEN5 améliorera les temps de parcours en transports collectifs, l'accessibilité aux emplois et aux équipements et le report de déplacements de la voiture particulière vers les transports collectifs.</p>
H.5.2.	<p>Effets du projet TZEN5 Le TZEN5 permettra d'importants gains de parcours, En moyenne, les usagers gagneront 3 minutes et 10 secondes sur leur temps de parcours en transports collectifs par rapport à la situation avant mise en service (cf. figure 14 p. 26). Ainsi, 2 % des utilisateurs du TZEN5 seront des reportés de la voiture en 2020. Leur distance moyenne des déplacements, en l'absence du projet, est de 11 km, ce qui correspond à un total d'environ 1,9 millions de véhicules x km évités annuellement sur le réseau de voirie (hypothèse d'un taux d'occupation moyen de 1,29 personne par véhicule). Le gain de temps moyen estimé pour ces usagers est de 1 minute et 40 secondes.</p>
	H.6. PARTIE 6 BILAN SOCIO-ECONOMIQUE MONETARISE
H.6.1.	<p>L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus à ses coûts. Ses avantages sont de meilleurs coûts d'exploitation, des gains de temps, des diminutions de la circulation routière, du bruit, de la pollution et des émissions à effets de serre.</p> <p>Présentation de la méthode d'évaluation Le calcul du bilan socio-économique du projet est effectué aux conditions économiques de 2014. Les indicateurs socio-économiques calculés sont intégrés dans la valeur actualisée nette du projet (VAN), qui correspond à la somme des bénéfices nets annuels (avantages - coûts) actualisés à une année donnée pour un taux d'actualisation donné (8% dans le cas de l'Île-de-France).</p>
H.6.2.	<p>Bilan socio-économique monétarisé pour le TZEN La valeur actualisée des gains de temps pour le TZEN5 est évaluée à 233 M€ 2014 (cf. tableaux 9 et 10). Le nombre de véhicules x kilomètres économisés grâce au report modal est estimé à 1,9 millions pour l'année 2022. Quant aux gains liés à ce report depuis la</p>

	<p>voiture particulière vers les transports collectifs, ils sont valorisés à 5,47 M€ 2014 pour la première année d'exploitation en 2022 avec la méthode d'évaluation francilienne (cf. tableau 11).</p> <p>Les coûts d'investissement s'élèvent à 108,5 M€ HT pour l'infrastructure et 25,2 M€ pour le matériel roulant (en euros 2014). Le taux de rentabilité interne est de 13,4 % et le bénéfice actualisé, qui correspond à la somme des coûts et avantages actualisés du projet, s'élève à + 126,1 M€ (cf. tableau 12).</p> <p>Le bénéfice actualisé du projet est positif. Le taux de rentabilité interne est supérieur au taux d'actualisation de 8% : le projet présente donc un intérêt du point de vue socio-économique pour la collectivité.</p>
<p><u>Concernant la pièce H : Évaluation économique et sociale</u></p>	
<p>La commission d'enquête pense que l'exposé semble répondre aux prescriptions du Code des transports.</p>	
<p style="text-align: center;">* * *</p> <p style="text-align: center;">*</p>	
<p>II.3.I. Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme</p> <p>Cette pièce est composée de 70 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle comprend deux parties : la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Vitry-sur-Seine et celle du plan local d'urbanisme de Choisy-le-Roi.</p>	
<p>I.1.</p>	<p>Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Vitry-sur-Seine</p> <p>Le premier paragraphe présente l'objet du dossier et en particulier les raisons pour lesquelles seuls les PLU de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi doivent faire l'objet d'une procédure de mise en compatibilité dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet TZEN5.</p> <p>Le deuxième paragraphe présente les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité des PLU.</p> <p>Le troisième paragraphe présente l'opération ainsi que les impacts potentiels pressentis au niveau de Vitry-sur-Seine concernant les acquisitions foncières dans un contexte de limitation des emprises nécessaires au projet.</p> <p>Le quatrième paragraphe présente la situation du projet vis à vis des documents d'urbanisme et évalue la compatibilité avec respectivement le SDRI, le PDUIF, les documents de gestion des eaux et le PLU de Vitry-sur-Seine.</p> <p>Le bilan de cette évaluation est que le projet n'est pas compatible avec le PLU de Vitry-sur-Seine par rapport aux annexes du règlement, et en particulier par rapport à la liste des emplacements réservés du fait que l'emprise du projet TZEN5 s'insère dans l'emplacement réservé D3 du Département. Il convient de changer le destinataire au profit du STIF pour une partie de l'ER et en parallèle de modifier le rapport de présentation qui fait référence aux destinations des ER pour y ajouter l'élaboration du projet TZEN5.</p> <p>Il convient également de modifier la dénomination de cet emplacement aux endroits où le projet vient s'insérer dans le plan de zonage ainsi que les pièces graphiques du chapitre 4.2.a « Liste des emplacements réservés ».</p> <p>Le cinquième paragraphe présente les extraits des documents concernés par des modifications : dans leur état actuel, avant modification puis dans une version modifiée.</p>
<p>I.2.</p>	<p>Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Choisy-le-Roi</p> <p>Comme pour la partie précédente, les deux premiers paragraphes présentent respectivement les raisons pour lesquelles seuls les PLU de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi doivent faire l'objet d'une procédure de mise en compatibilité dans le cadre de l'enquête préalable à la DUP du projet TZEN5, et les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité des PLU.</p> <p>Le troisième paragraphe présente l'opération ainsi que les impacts potentiels pressentis au niveau de Choisy-le-Roi concernant les acquisitions foncières dans un contexte de limitation des emprises nécessaires au projet.</p> <p>Le quatrième paragraphe présente la situation du projet vis à vis des documents d'urbanisme et évalue la compatibilité avec respectivement le SDRIF, le PDUIF, les documents de gestion des eaux et le PLU de Choisy-le-Roi.</p>

I.3.	<p>Le bilan de cette évaluation est que le projet n'est pas compatible avec le PLU de Choisy-le-Roi par rapport au règlement des zones UA et UE. Cela concerne pour ces deux zones l'article 2.8, portant sur les autorisations des constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, qui est trop restrictif car il ne vise pas les transports en commun routiers et donc le TZEN5.</p> <p>Le cinquième paragraphe présente les extraits des documents concernés par des modifications : dans leur état actuel, avant modification puis dans une version modifiée.</p> <p>Réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées La réunion d'examen conjoint s'est tenue le 14 mars 2016 à Créteil. Au cours de cet examen, les villes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi ont validé les propositions de modification de leur PLU.</p>
<p><u>Concernant la pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme</u></p> <p><i>La commission pense que cette pièce du dossier est complète et bien présentée. Elle est très facile à lire et à être bien approuvée.</i></p>	
<p style="text-align: center;">* * *</p> <p style="text-align: center;">*</p>	
<p>II.3.J. Pièce J : Annexes</p> <p>Cette pièce est composée de 112 pages de format A3, imprimées recto verso, numérotées, paginées et reliées. Elle se compose de dix parties, dont les deux dernières se présentent sous forme de planches et de schémas non paginés.</p>	
	<p style="text-align: right;">J.1. PARTIE 1</p> <p style="text-align: center;">DÉLIBÉRATION RELATIVE A LA CONVENTION DE FINANCEMENT DES ÉTUDES DU TZEN5</p> <p>Cette convention définit les modalités de la participation du département du Val-de-Marne et de la Région IDF au financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique du TCSP « Vallée de la Seine » : après délibération et approbation du Conseil du STIF, elle est signée le 6/7/2011 par son président.</p>
	<p style="text-align: right;">J.2. PARTIE 2</p> <p style="text-align: center;">DÉLIBÉRATION APPROUVANT LE DOCP ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION</p> <p>Après délibération du Conseil du STIF, le DOCP) est approuvé, ainsi que les modalités de concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations et autres personnes concernées pour une durée minimum de quatre semaines (questionnaire, site internet, dépliant d'information, consultation du public) qui ont été soumises pour avis aux 4 communes concernées. La décision est signée le 16/5/2013 par le président du STIF.</p>
	<p style="text-align: right;">J.3. PARTIE 3</p> <p style="text-align: center;">DÉLIBÉRATION DE LA CONCERTATION PRÉALABLE AU TZEN5</p> <p>Après délibération du Conseil du STIF, le bilan de la concertation déployée du 21/5/2013 au 30/6/2013 est approuvé, ainsi que la poursuite du projet. En réponse aux observations soulevées, le STIF s'engage à étudier avec les partenaires, notamment les intermodalités au niveau des terminus, les évolutions du matériel roulant en fonction des nouvelles technologies et l'optimisation du planning de mise en service. Cette décision est signée le 11/12/2013 par le président du STIF.</p>
	<p style="text-align: right;">J.4. PARTIE 4</p> <p style="text-align: center;">BILAN DE LA CONCERTATION</p> <p>Les informations présentées dans cette partie, concernant le bilan approuvé le 11/12/2015, ont été développées ci-avant dans le présent rapport. (cf. chapitre III.1. pages XX à XX)</p>
	<p style="text-align: right;">J.5. PARTIE 5</p>

	COMPTE RENDU DE LA CONCERTATION CONTINUE
	Les informations présentées dans cette partie, ont été développées ci-avant dans le présent rapport. (cf. chapitre III.1. pages XX à XX)
	J.6. PARTIE 6 DÉLIBÉRATION APPROUVANT LE SCHÉMA DE PRINCIPE ET LE DOSSIER D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE
	J.7. PARTIE 7 PROCÈS VERBAL D'EXAMEN CONJOINT
	Les informations présentées dans cette partie, ont été développées ci-avant dans le présent rapport. (cf. chapitre III.1. pages XX à XX)
	J.8. PARTIE 8 DISPENSE DE RÉALISATION D'UNE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES DOCUMENTS D'URBANISME
	J.9. PARTIE 9 PLANCHES D'INSERTION DU TZEN5
	J.10. PARTIE 10 VUE EN COUPE DU TRACE DU TZEN5
<u>Concernant la pièce J : Annexes</u>	
<i>La commission pense que cette pièce du dossier contient les documents les plus accessibles et les plus facilement lisibles par le public, à savoir les planches d'insertion du projet en photomontage sur des vues aérienne.</i>	

II.4. APPRÉCIATION GLOBALE DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier d'enquête est composé de documents distincts, comprenant chacun un sommaire en page de garde, daté par défaut par la commission d'enquête au 30/05/2016.

Il a été élaboré conformément aux textes réglementaires rappelés ci-avant.

Il comprend 11 pièces : une pièce 0 +10 pièces classées par ordre alphabétique :

- Pièce 0 Préambule et sommaire du dossier d'enquête publique
- Pièce A Objet de l'enquête et notice explicative
- Pièce B Plan de situation
- Pièce C Plan général des travaux
- Pièce D Caractéristiques des ouvrages les plus importants
- Pièce E Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce F Étude d'impact et Évaluation des incidences Natura 2000
- Pièce G Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse
- Pièce H Évaluation économique
- Pièce I Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Pièce J Annexes du dossier d'enquête

Globalement, la commission d'enquête pense que le projet est bien présenté, mais qu'il convient d'actualiser le dossier

La commission d'enquête estime que les pièces du dossier, numérotées et paginées, exposent clairement le projet soumis à enquête, et qu'elles comportent une iconographie particulièrement riche, lisible et favorable à une compréhension aisée du programme.

Toutefois, elle déplore la fréquente absence de date de référence pour chacune des pièces du dossier, de liste pour les sigles et acronymes, de liste des figures et tableaux.

De même, elle relève certaines erreurs matérielles dommageables pour la bonne information du public, qu'il conviendrait de corriger, concernant notamment des numérotations de paragraphes et l'absence de date de certaines sources.

Par ailleurs, il apparaîtrait pertinent de compléter l'étude d'impact sur la prise en compte du phénomène de résilience de la zone des Ardoines.

D'autre part, la commission pense que le résumé de l'étude d'impact doit être très directement visible pour le public non averti, et qu'en conséquence il est souhaitable de la placer dans les premières pages de l'étude d'impacts.

III. OBSERVATIONS DU PUBLIC

III.1 PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS

III.1.1 Ambiance des permanences

L'organisation mise en place par les services des mairies concernées, et à la maison des projets de Vitry-sur-Seine, a permis un déroulement de l'enquête, sans incident notable, notamment lors des permanences où le climat a été propice aux échanges avec le public.

Lieu	Permanence
Paris (13e) Mairie	Secteur de Catherine Marette L'exposition était placée au centre du hall de la mairie, avec la documentation. Les trois permanences ont été tenues au 1er étage, dans un bureau accessible par ascenseur, mais seulement deux personnes sont venues s'informer du projet. M. COMBROUZE, maire adjoint à l'urbanisme est venu saluer le commissaire enquêteur et échanger sur le projet de TZEN5.
Ivry-sur-Seine Mairie	Secteur de Manuel Guillamo Les 3 permanences à la Mairie d'Ivry-sur-Seine (salle d'honneur du RDC) se sont déroulées sans incident. Le dossier et la documentation à la disposition du public étaient bien en place. J'ai pu vérifier la mise en place de l'affichage. Mon interlocuteur a été Mme LEBERTHON et j'ai pu rencontrer M. PRAT, le 27 juin, l'élu en charge des transport, avec qui j'ai pu m'entretenir sur le projet (observation n° 84). Une seule observation du public portée sur le registre en papier lors de ma 2° permanence.
Vitry-sur-Seine Mairie Maison des projets	Secteur partagé entre les trois membres titulaires de la commission L'exposition était installée au milieu du grand hall de la mairie sur trois panneaux caddie, très visible, accompagnée du présentoir contenant la lettre d'information, le dépliant (format A5), et un kakémono. Deux permanences ont été assurées par Claude Pouey et par Manuel Guillamo dans une petite salle au 1er étage, desservie par un ascenseur. Ils ont été reçus par Mme CORTESSE, service de la voirie, et ont accueilli quelques visiteurs. La Maison des projets est un équipement municipal dédié à la présentation et à l'information sur les projets d'aménagement urbains, et ouvert sur la place du marché. L'exposition y a été installée avec la documentation. Catherine Marette y a assuré une permanence un samedi matin, dans la grande salle du rez-de-chaussée, où elle a été reçue par Mme PEDRERO, directrice du lieu. La matinée a été animée : une dizaine de personnes sont venues s'informer, mais seulement quelques unes ont consigné leurs observations au registre.
Choisy-le-Roi Mairie	Secteur de Claude Pouey Les 3 panneaux d'exposition élaborés par le STIF ont été installés dans le hall principal de la Mairie avec à proximité le présentoir contenant des exemplaires : de la lettre d'informations n°3 (format A4) présentant les modalités de l'enquête et le plan du tracé, du dépliant (format A5) présentant les mêmes informations et d'un kakémono accroché sur le côté. La mairie n'a pas réalisé de communication complémentaire à celle du STIF. Les 3 permanences ont été tenues dans une des salles de réunion de la mairie dans des conditions très satisfaisantes. Il y a eu une dizaine de visites du public pour consulter le dossier pendant ou en dehors des permanences. Il convient de relever que lors de la dernière permanence, plusieurs institutionnels sont venus pour écrire ou joindre au registre leurs observations : - la mairie de Choisy-le-Roi représentée par son maire, M. GUILLAUME, qui a déposé la délibération du conseil municipal sur le TZEN5 en date du 22/06/16, et la maire- adjointe en charge des transports ; - le conseil départemental (94) représenté par M. GEORGES Bertrand qui a déposé la délibération de la commission permanente sur le TZEN5 du 27/07 16.

III.1.2. Modalités d'enregistrement des observations

Les observations du public relatives à l'enquête, ont été consignées dans les registres ouverts dans les mairies ci-dessus nommées, directement de façon manuscrite par les visiteurs, ou par courriers adressés par voie postale ou par voie électronique, et insérés dans au fur et à mesure dans le registre ouvert à cet effet au siège de l'enquête.

Il convient de souligner que le recueil des observations par voie électronique a fait l'objet d'une demande de la commission, à laquelle le maître d'ouvrage et l'autorité organisatrice ont répondu favorablement.

III.1.3. Tableau récapitulatif des observations recueillies

Mise à disposition des registres	Enregistrement des observations : abréviation, registre, n°observation	PJ	Nb registre	Nb obs
Paris (75013)	PAR R1-1 à R1-2 permanences en mairie du 13ème arrondissement	0	1	2
Ivry-sur-Seine (94200)	IVR R1-1 à R1-1 permanences en mairie d'Ivry-sur-Seine	0	1	1
Vitry-sur-Seine (94400)	VIT R1-1 à R1-5 permanences en mairie de Vitry-sur- Seine et à la Maison des projets	0	1	5
Choisy-le-Roi (94600)	CHO R1-1 à R1-4 permanences en mairie de Choisy-le- Roi	2	1	4
Registre électronique <www.tzen5.com>	RE-1 à RE-80 mis à disposition à la préfecture de Créteil, siège de l'enquête	8	1	84
Préfecture du Val-de-Marne (94) Créteil	PREF Mis à la disposition à la préfecture de Créteil Aucune observation portée sur le registre par le public. Uniquement des copies des observations recueillies via le registre électronique (ou 3 courriers déposés également sur le registre électronique)	0	2	0
TOTAL		13	7	96
N.B.				
<ul style="list-style-type: none"> • Les courriers ont été enregistrés à mesure de leur arrivée dans les registres, et comptabilisés en observations. Seul un courrier de l'EPT12 du 24 juin 2016, transmis pas le STIF, n'a pas été pris en compte dans un des registres mais examiné à part par la commission ; • Seuls 6 des 12 registres « papier » ont été utilisés. 				

III.1.4. Contributions portées en nom collectif

Ces contributions émanent de 3 catégories de représentants :

- d'associations :
 - Association des Locataires CNL du Lugo-Sablère à Choisy-le-Roi
(cf. RE-32 du registre électronique),
 - FNAUT IDF, Délégation des 13^{ème} et 14^{ème} arrondissement
(cf. RE-51 du registre électronique)
 - Association « partagetarue 94 »
(cf. RE-61 du registre électronique).

- de collectivités territoriales ou locales :
 - Conseil départemental du 94
(cf. CHO R1-2 du registre de Choisy-le-Roi) ;
 - Mairie d'Ivry-sur-Seine
(cf. RE-84 du registre du registre électronique);
 - Mairie de Vitry-sur-Seine
(cf. RE-75 du registre électronique) ;
 - Mairie de Choisy-le-Roi
(cf. CHO R1-1 et CHO R1-4 du registre de Choisy-le-Roi).

- d'aménageurs ou des entreprises :
 - SADEV94
(cf. RE-68 du registre électronique) ;
 - CPCU
(cf. RE-78 du registre électronique) ;
 - SICUCV
(cf. RE-73 du registre électronique).

D'autres remarques exprimées par des collectivités ou des aménageurs au cours de rencontres organisées avec eux ont permis d'alimenter notre réflexion sur les incidences de ce projet : Conseil Départemental du 94, SEMAPA, SADEV94, EPA/ORSA.

Par ailleurs, il convient d'indiquer qu'aucune pétition, ni contre-projet n'a été porté aux registres.

III.2. SYNTHÈSE & ANALYSE THÉMATIQUE

III.2.1. Méthode de dépouillement des observations

La commission d'enquête a dépouillé les observations au fur et à mesure de leur dépôt sur chacun des supports proposés (registres papiers, registre électronique, courrier postal).

Elle a organisé la répartition du travail entre ses membres et le classement des observations par thème. Ainsi, les observations ont été répertoriées de la façon suivante :

- par ordre chronologique d'enregistrement,
- date de l'observation,
- identité du public (nom et adresse)
- qualité (particulier, association ou groupement, collectivité territoriale),
- pièces jointes,
- sens de l'avis (favorable, critique, défavorable),
- synthèse de l'information,
- sujet des thèmes.

Chaque observation a été numérotée, synthétisée et décomposée par thème et par items : la commission d'enquête a donné le nom « d'item » à chacune des parties des observations affectées à un thème.

La liste des thèmes, arrêtée initialement par la commission pour le dépouillement des observations comprend les 7 thèmes suivants :

- N°1 : La ligne (tracé général, positionnement et noms des stations, stationnements, SMR, interconnexions, complémentarité du maillage et rabattement sur le TZEN5) ;
- N°2 : Impacts socio-économiques et expropriations liées à la DUP ;
- N°3 : Atteintes à l'environnement (nuisances générées par la phase chantier, impacts de l'exploitation de la ligne) ;
- N°4 : Mise en compatibilité des PLU de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi ;
- N°5 : Insertion urbaine et paysagère (patrimoine et cadre de vie) ;
- N°6 : Circulations actives (déplacements non motorisés, tracé des pistes vélo & piéton, sécurité des riverains et usagers, accès aux stations) ;
- N°7 : Communication (concertation, lisibilité du dossier).

La répartition des items par thème est la suivante :

Ville	N°1	N°2	N°3	N°4	N°5	N°6	N°7	Total
Paris (75013)	2	1	2	0	0	0	2	7
Ivry-sur-Seine (94200)	1	1	0	0	0	0	0	2
Vitry-sur-Seine (94400)	2	0	1	0	1	1	0	5
Choisy-le-Roi (94600)	10	6	10	0	7	3	1	37
Registre électronique	72	24	23	0	29	10	6	164
Registre Préfecture	0	0	0	0	0	0	0	0
total	87	32	36	0	37	14	9	215
%	40%	15%	17%	0%	17%	7%	4%	100,00%

III.2.2. Éléments de synthèse

Après avoir analysé le contenu des observations consignées par le public, de façon manuscrite dans les registres ou adressées par courriels et courriers postaux et enregistrés dans les registres, l'ensemble des pièces des dossiers d'enquête, la commission a établi le procès-verbal de synthèse en prenant en considération les éléments suivants :

- les observations du public ;
- l'analyse des thèmes identifiés par la commission, intégrant la synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique ;
- ses propres interrogations.

De plus, elle a pris en compte les remarques, les attentes ou les suggestions des collectivités et des aménageurs rencontrés dans le cadre de ce projet.

Il convient également de rappeler les travaux préparatoires à l'enquête qui ont alimenté la réflexion de la commission d'enquête dès le début de sa mission, notamment sur les contraintes techniques du projet TZEN5, que le maître d'ouvrage lui a très clairement exposées à plusieurs reprises, notamment lors de la première rencontre, le 5/02/2016 (cf. PJ. n° XX plaquette « Rencontre avec la commission d'enquête », 51 pages), puis le 18/03/2016 lors de la visite du site pilotée par le STIF, et le 22/03/2016 lors du voyage d'étude que le STIF a organisée à Metz, afin que la commission puisse mieux apprécier les contraintes spécifiques d'exploitation dans le contexte d'un programme comparable, dit le « Mettis », mis en service depuis 3 ans.

Les observations recueillies

Un premier constat montre tout d'abord l'importance de la participation par voie électronique : en effet, le public a porté de nombreuses contributions sur le registre électronique, tandis qu'il s'est peu déplacé à chacune des 12 permanences que les membres de la commission ont assurées dans les mairies concernées et à la Maison du projet de Vitry-sur-Seine.

Dans le cadre de cette enquête, le clivage entre les catégories « favorable » et « défavorable » semble ne pouvoir rendre compte de l'acceptabilité sociale du projet d'aménagement : en effet, il convient de souligner que la majorité des observations conteste le projet tel que soumis à l'enquête, mais elles sont également assorties de propositions, voire de contre projets.

Avis favorables	Critiques	Avis défavorables
58%	39%	3%

Les principaux thèmes identifiés par la commission d'enquête

Une lecture plus attentive met en évidence 7 grands thèmes que la commission d'enquête a identifiés comme les plus représentatifs des principaux sujets de préoccupation du public.

N°	1	2	3	4	5	6	7
Thèmes	La ligne	Impacts socio-économiques et expropriations	Atteintes à l'environnement	Mise en compatibilité des PLU	Insertion urbaine et paysagère	Circulations actives	Communication
% items	40%	15%	17%	0%	17%	7%	4%

III.3. ANALYSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS

L'analyse synthétique de l'ensemble des observations est présentée par thème.

Elle comprend les étapes suivantes :

- 1. Analyse et synthèse des observations recueillies :
la commission analyse d'abord sur l'expression du public avec une restitution le plus fidèle possible des observations, propositions et contre projets, recueillis et classés dans chacun des thèmes suivant les principales problématiques et sujets d'expression ;
- 2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :
la commission rappelle les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête, qui sont en rapport avec l'ensemble de l'expression du public ;
- 3. Questions complémentaires de la commission :
la commission d'enquête présente ses propres interrogations ;
- 4. Avis du STIF, maître d'ouvrage :
le STIF présente son avis dans le mémoire en réponse ;
- 5. Appréciation de la commission :
enfin la commission d'enquête donne son appréciation sur le thème.

Thème n°1 La ligne

Ce thème a pour objectif l'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête et enregistrées par la commission pour présenter « la ligne ».

Sur les 215 items identifiés par la commission, 40% ont été classés dans ce thème générique destiné à exposer les principaux éléments descriptifs du projet.

Ce public très réactif était varié, issu d'institutionnels, d'associations ou d'aménageurs, et provenant de tous les territoires traversés par la ligne.

Trois attitudes prévalent : ceux qui approuvent globalement « la ligne », tel que projetée dans le dossier, ceux qui s'inquiètent de certains aspects techniques liés, notamment aux principes de circulations ou à la nature de la motorisation retenue, et enfin ceux qui souhaitent modifier certains éléments du projet pour mieux l'adapter aux contraintes du site et/ou à leurs futurs usages.

Ces attitudes sont détaillées en suivant le découpage des cinq sous-thèmes suivants : le tracé général, le positionnement et les noms des stations, les terminus et le SMR, les interconnexions avec les autres infrastructures, et le stationnement.

1.1. Analyse et synthèse des observations recueillies

La grande majorité du public a choisi de s'exprimer par Internet, privilégiant ainsi le registre électronique qui a recueilli plus de 95% des observations.

Cependant, deux courriers émanant l'un du Conseil départemental du Val-de-Marne, et l'autre de l'EPT12 (Grand-Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont) ont été également adressés par voie postale à la présidente de la commission.

1.1.1. Le tracé général

Le tracé général semble, dans l'ensemble, bien accepté sauf aux Ardoines (cf le paragraphe sur les stations et le phasage des travaux, montrant la complexité des aménagements prévus). Le premier tronçon sera livré en janvier 2018 (Grands Moulins jusqu'à Gambetta), le dernier tronçon (Gambetta- Choisy-le-Roi) sera livré en 2023.

Ce projet est très attendu par le public. Les futurs usagers qui se sont manifestés, trouvent que c'est un beau projet et que l'arrivée du TZEN5 est un projet très utile. Ils estiment que cela permettra d'offrir un transport collectif de qualité aux habitants et employés qui habitent où travaillent sur le territoire enclavé entre la Seine et les voies ferrées, et ils déplorent que les connexions à ses 2 extrémités soient aussi mal traitées pas de connexion avec la ligne M14 ou RER C.

RE-8 : M. HITT

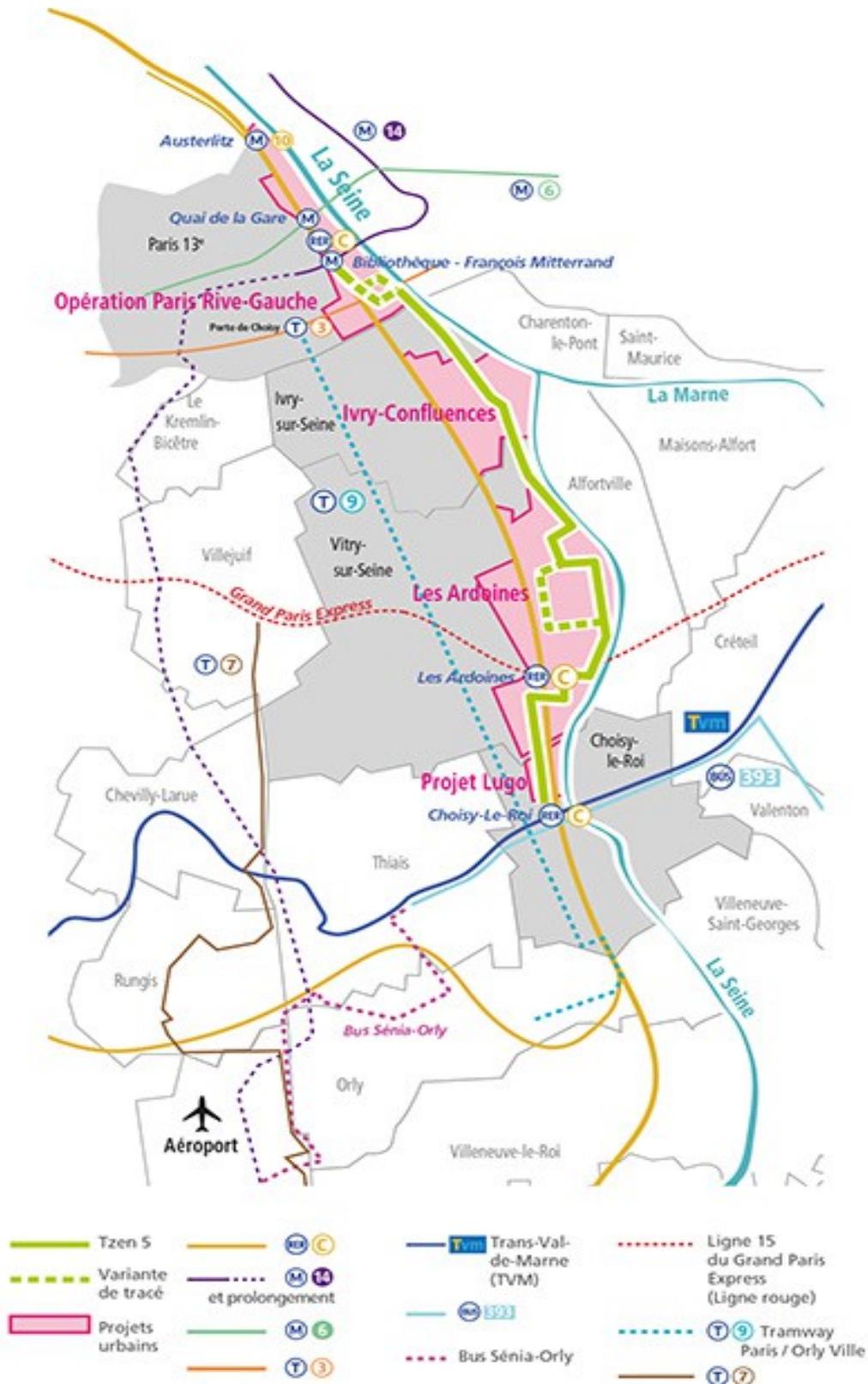
« Le tracé répond parfaitement aux problématiques actuelles de besoin de transport en commun le long de la vallée de la Seine entre Paris et Choisy-le-Roi, de façon complémentaire aux RER C et RER D. Il faut prévoir des aménagements de voirie, des passerelles piétonnes entre les principales gares du RER D à proximité de la Seine (Villeneuve-Triage) et le futur TZEN. »

RE-12 : Mme LAVITAL - Bonneuil-sur-Marne

« Je suis très heureuse si ce projet abouti. Cela va vraiment nous faciliter la vie. »

RE-32 : M. MORO - Choisy-le-Roi représentant une association de locataires

« Je suis président de l'amicale des locataires CNL Lugo Sablière à Choisy-le-Roi. Nous sommes directement impactés par ce magnifique projet. Nous aurons le TZEN5 à notre porte.../... Enfin notre quartier se trouve directement relié à Paris. »



Cf. pièce J, page 47

Quelques-uns s'opposent au tracé

RE-56 : M. RICCIO - Alfortville

«Le tracé dont une bonne partie ne concerne aucune population sur sa partie Est. Et de part les arrêts très proches et les nombreux virages à 90° il sera lent et donc ralentira toute la ligne !
Où passeront les trafics nécessaires des camions ? Les villes ont besoin de ravitaillements en nourritures, en matériaux... Par où vont-ils passer pour ravitailler, Leroy Merlin, Truffaut, Leclerc et bien d'autres ? On va rapidement retrouver des carrefours aux angles et trottoirs défoncés, ... Et pour les véhicules particuliers je n'ose pas y penser. Tout sera fait pour les dissuader d'y revenir. »

RE-63 : M. BENHENNI - Vitry-sur-Seine

« Riverain du quai Jules Guesde à Vitry-sur-Seine, au 141, je voulais vous manifester mon sentiment profondément hostile au tracé que vous semblez avoir dessiné pour votre projet TZEN5 notamment à Vitry-sur-Seine.../... vous pouvez concevoir que nous autres riverains du quai Jules Guesde, on ne veut pas voir notre havre de paix si reposant et bucolique que sont les berges de Seine devenir un vacarme permanent et une circulation saturée juste pour le profit financier de certains sous couvert d'intérêt d'utilité publique. »

D'autres personnes s'interrogent sur le tracé, le sens de la circulation des voitures et de la motorisation

RE-70 :M. UNGERER - Créteil

« Par ailleurs je trouve le tracé très sinueux, et globalement trop proche des infrastructures existantes (RER C, RER D) pour être attractif. »

VIT R1-3 :M. JANIN - Vitry-sur-Seine

«Le sens de la circulation des voitures quai Jules Guesdes avec le TZEN5 ?»

Enfin certains usagers voudraient des changements du tracé notamment aux deux extrémités. Du côté de Paris, le TZEN 5 s'arrête à Grands Moulins et il y aura environ 500 m à franchir à pied entre le terminus du TZEN 5 et la station Bibliothèque François Mitterrand de la ligne 14. Du côté Choisy-le-Roi, le TZEN 5 s'arrête au Lugo, avec une station ne permettant pas une correspondance aisée avec le TVM et la ligne 393. D'autres usagers voudraient des changements aux Ardoines, au Lycée Romain Rolland (Vitry-sur-Seine) ou à l'avenue Jean Jaurès (Ivry-sur-Seine) :

IVR R1-1 : Mme LY 13° arrondissement et futur habitante à Ivry-sur Seine

«Ne serait-il pas plus écologique de relier la station Port-à-l'Anglais à la station Gambetta en utilisant l'avenue Jean Jaurès déjà existante ? »

RE-57 : M. DAREL - Ivry-sur-Seine

« Pour les habitants d'Ivry, le trajet proposé vers Paris est le même que le 325. Cela ne change concrètement rien aux possibilités de déplacements...Ce ne sont donc que quelques stations en plus mais qui serait un gros plus pour les habitants d'Ivry, ce qui n'est pas le cas avec le parcours actuel, qui ne nous apporte rien de plus que ce que nous avons déjà. »

1.1.2. Positionnement des stations

Le positionnement et le nom des stations préoccupent également le public, qui les abordent dans de nombreuses observations, notamment dans la résolution n° 2016-4-41 en date 27 juin 2016 du Conseil départemental du Val-de-Marne, l'observation n°84 de la mairie d'Ivry-sur-Seine, et la lettre de la SADEV 94. Deux attitudes prévalent : quelques personnes minoritaires s'en contentent, mais la grande majorité souhaite modifier l'emplacement de certaines stations

Peu nombreux sont ceux qui s'en contentent

RE-22 : M. LENANCKE - Villejuif (94800) :

« Futur habitant d'Ivry, à côté de l'arrêt "Baignade" je suis ravi de ce projet qui m'amènera en quelques minutes à Bibliothèque. Hâte de le voir en service ! »

Plus nombreux sont ceux qui demandent des modifications

RE-1 : M. NATON – Paris 13ème arrt

« Il y a trop de stations. La vitesse moyenne va être négativement impactée. Il faut assumer de mécontenter certains usagers. »

VIT R1-5 : M. DREUX - Vitry-sur-Seine

« Demande beaucoup plus de stations avec plus de proximité, en comparaison avec le RER C. »

RE-70 : M. UNGERER - Créteil

« Les stations sont très proches, cela rendra le fonctionnement très pénible aux usagers. Pas assez de complémentarité avec le vélo au niveau *des stations*. (*parkings, accès cyclables*).»

***La dénomination des stations n'a pas été évoquée par le public
c'est plutôt le positionnement des stations qui l'interpelle.***

Cinq stations posent ce problème :

***Gambetta, Baignade, Maurice Gunsbourg, et Salvador Allende, à Ivry-sur-Seine
et celui des Ardoines-Centre, Vitry-sur-Seine***

RE-4 : M. JAUBERT - Vitry-sur-Seine

« Concernant le projet de tracé sur le territoire de Vitry-sur-Seine et, plus particulièrement le projet de positionnement de l'arrêt Salvador Allende, je m'étonne que celui-ci ne semble pas prévu à proximité immédiate de l'entrée du centre commercial E. Leclerc. Cette même remarque peut tout autant s'appliquer au projet de positionnement de l'arrêt Ardoines Centre, si l'arrêt Salvador Allende ne peut être déplacé. Afin de faciliter les déplacements quotidiens des Vitriots, simplifier et sécuriser le plus possible l'accès aux centres de vie tels que l'hypermarché Leclerc apparaît comme une nécessité. »

RE-18 : M. DURAND - Ivry-sur-Seine

« Très bon projet. En revanche pas de servitude directe pour le site City Seine. Ce qui pourrait être plus que dommageable à l'installation du conseil régional ou d'entreprises sur ce site. En espérant qu'un arrêt puisse être installé à ce niveau »

RE-67 : M. JULIEN - Vitry-sur-Seine

« Pourquoi le projet prend autant de temps ? Ne peut-on pas faire quelque chose pour avoir une mise en service un peu plus tôt ? Pourquoi il n'y a plus la station "Waldeck Rousseau", j'ai vu auparavant qu'elle était optionnelle mais pourquoi l'avoir supprimée ? »

Les élus du Conseil départemental du Val-de-Marne souhaitent dans que soit réétudié le positionnement de la station Gambetta à Ivry-sur-Seine et que soit créé un arrêt temporaire, rue Henaff à Vitry-sur-Seine (cf. art.2, résolution n° 2016-4-41 en date 27 juin 2016)

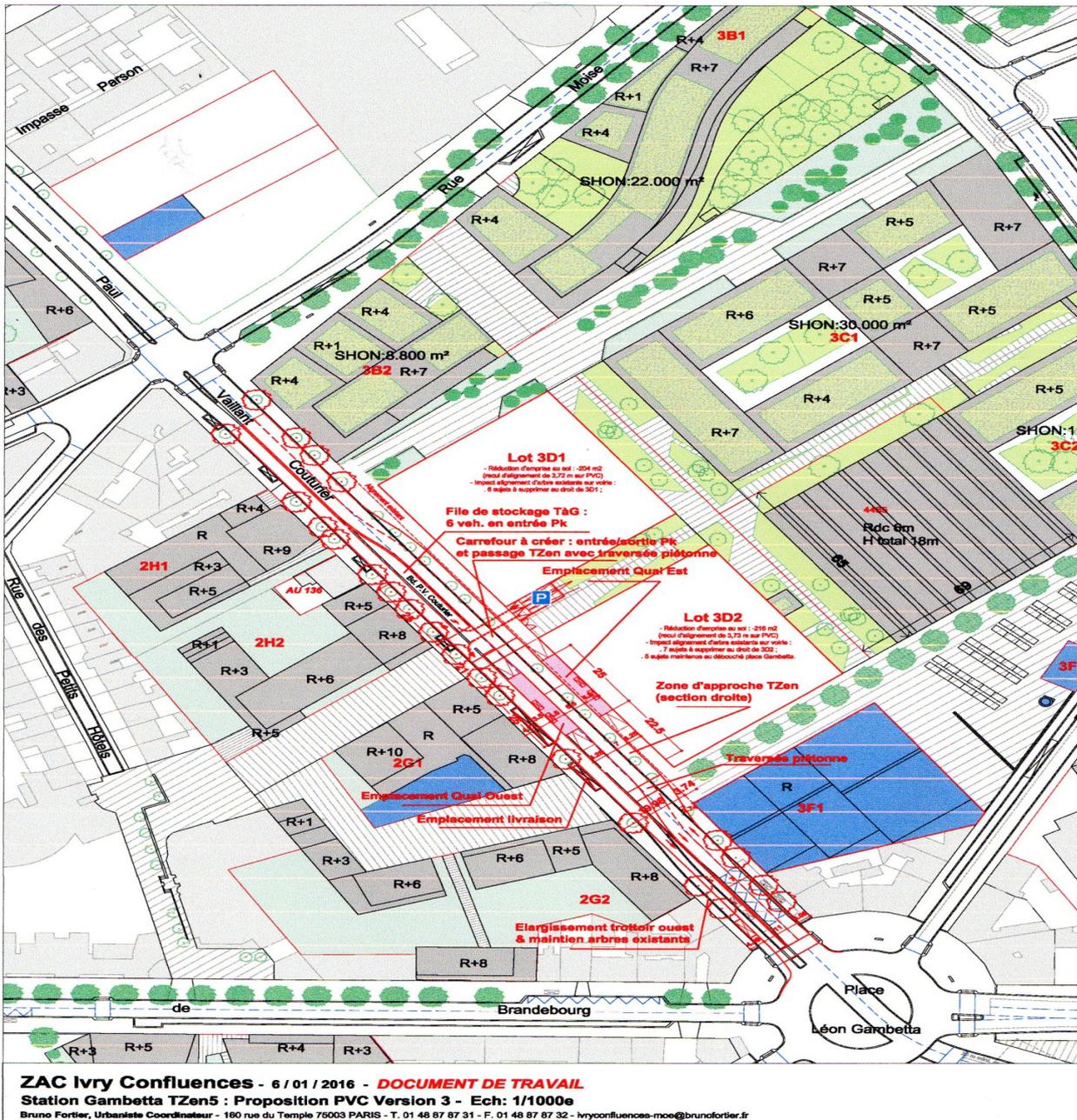
La SADEV 94, l'aménageur de la ZAC Ivry-Confluences pour le compte de la ville d'Ivry-sur-Seine, dans un courrier du 26 juin dernier se réjouit de l'avancée du projet et propose de situer la station Gambetta non le barreau Ciblex (proposition du STIF) mais sur l'avenue Paul Vaillant Couturier : « Cette proposition nous semble plus adaptée aux objectifs et enjeux de la ZAC Ivry-Confluences... Elle permet en effet de minimiser l'importance de l'interstation avec la station « Paul Vaillant Couturier Lénine » au nord et de desservir au mieux le cœur de ce quartier, et le pôle tertiaire « Cityseine » tout proche qui comptera 100 000 m² et représentera entre 4 000 et 6 000 emplois. »

CHO R-1- 2 : M. GEORGES - Service technique du Département du Val-de-Marne

« demande de réétudier le positionnement de la station Gambetta . »

RE-84 : M. PRAT - Elu d'Ivry-sur-Seine
Soutient la position de la SADEV94

« Par ailleurs, s'agissant de la station « Gambetta », j'ai bien noté que le dossier soumis à enquête présentait l'hypothèse d'un positionnement sur le barreau dit « Ciblex ». Nous avons eu à diverses reprises l'occasion d'échanger avec le STIF à ce sujet et je comprends qu'il ait fallu arrêter une option dans le cadre de l'enquête publique. Toutefois, notre aménageur SADEV94 a depuis mis en avant une nouvelle hypothèse dont je souhaite qu'elle puisse être examinée, consistant en un recul du futur bâti du pôle tertiaire de l'îlot BHV permettant d'insérer la station au sud du boulevard Paul Vaillant-Couturier sans déroger aux impératifs de sécurité des usagers. En effet, il me semble que la recherche de la desserte la plus performante par les transports en commun du site Cityseine doit pouvoir être un enjeu qui nous soit commun. »



Proposition pour l'emplacement de la station Gambetta
Document communiqué par la SADEV dans son courrier du 27/06/16

1.1.3. Deux Terminus et un SMR

Le terminus Nord des Grands Moulins a été évoqué dans de nombreuses observations. Les intervenants souhaitent dans leur grande majorité un raccordement avec la gare d'Austerlitz. Le public se partage entre deux attitudes d'égale importance. Ceux qui souhaitent que la ligne TZEN5 soit prolongée jusqu'à la gare d'Austerlitz, et ceux qui veulent la prolonger jusqu'à la ligne 14.

Les partisans de la connexion avec la ligne 6 et du prolongement du TZEN5 jusqu'à la gare d'Austerlitz

RE-5 : Mme TESTUD - Paris 13° arrt

«Serait-il possible d'envisager très vite de poursuivre la ligne TZEN5 jusqu'à la fin de l'avenue Pierre Mendès-France ? Il existe un terre-plein qui permettrait un demi-tour et une fin de ligne. Ainsi les populations nouvelles concernées par ce projet pourraient accéder à la plus ancienne ligne qui dessert tout le Sud la 6.../... Bien entendu ce serait encore mieux si le TZEN5 pouvait continuer par le pont de France pour accéder à la gare de Lyon. Mais pourquoi ne pas y songer plus tard ou dès maintenant. Cela rendrait vraiment plus fluide l'accès à cette gare pour toutes les personnes de la nouvelle zone. Pour trois arrêts de plus (même s'ils ne présentent plus les mêmes caractéristiques que tout le parcours) un service immense serait apporté à ces populations plutôt que de les laisser à la porte de Paris ou presque.»

RE-10 : NON RENSEIGNE - Vitry-sur-Seine

«Le prolongement du TZEN5 serait vraiment utile jusqu'à Austerlitz à moins qu'il n'y ait rapidement la mise en œuvre des travaux de prolongement de la ligne 10 jusqu'à Ivry-Gambetta....L'accès à bibliothèque François Mitterrand serait certes facilité mais l'extension jusqu'à Austerlitz et les accès aux autres lignes en découlant serait vraiment un gain de temps plutôt que de devoir faire des changements supplémentaires pour y accéder.»

RE-51 : M. STAMBOULI - Vitry-sur-Seine, délégué FNAUT

«Nous souhaitons pour mieux relier Paris et sa proche banlieue que le TZEN soit prolongé jusqu'au métro Quai de la Gare et si possible à la Gare d'Austerlitz voir à la Gare de Lyon.»

RE-52 : NON RENSEIGNE - Vitry-sur-Seine

« dans la perspective de la mise en place de la restructuration bus dans Paris et la création de la rocade des gares, un terminus à la gare d'Austerlitz est indispensable. Une rupture de charge Austerlitz/ BFM est d'autant plus injustifiée au regard du dynamisme du quartier et des délais pour la réalisation éventuelle du prolongement de la ligne 10. »

RE-57 : M. DAREL - Ivry-sur-Seine

« Si le TZEN5 poursuivait son trajet jusqu'à Austerlitz, cela serait une vraie opportunité .../...Cela nous donnerait aussi un accès direct à la ligne 5, sans passer par la ligne 7 .../... Ce ne sont donc que quelques stations en plus mais qui serait un gros plus pour les habitants d'Ivry, ce qui n'est pas le cas avec le parcours actuel, qui ne nous apporte rien de plus que ce que nous avons déjà. »

Tout aussi nombreux sont les partisans de la connexion avec la ligne 14, et éventuellement du prolongement jusqu'à la station de métro Olympiades

VIT R1-1 : Mme FARINI - Vitry-sur-Seine

« Pourquoi n'a-t-il pas été retenu comme projet à la place du TZEN le prolongement de la ligne M14 qui a pour terminus aujourd'hui la Bibliothèque François Mitterrand ?»

RE-5- : Mme TESTUD - Paris 13ème arrt

«Cela permettrait également d'alléger le secteur du métro François Mitterrand qui devient une «gare routière» un peu trop dense. La fin de ligne étant reportée plus loin. Le prolongement de la ligne 14 à Olympiades a eu le bon effet de déplacer la fin de ligne.»

RE-65 : M. ESCOUSSE - Orly

«Très bon projet que le TZEN5 qui permettra de désenclaver toute la bordure de la seine. Par ailleurs sa circulation en site en propre sera un vrai plus évitant ainsi les bouchons. La connexion avec la ligne 14 à bibliothèque permettra ensuite de relier rapidement le centre de Paris. Les horaires de fonctionnement propre de ceux du métro permettra enfin de pouvoir rentrer plus tard lorsqu'on sort à paris. Fini le stress de l'horaire du RER C. Vivement la mise en service. »

RE-84 : M. PRAT - Elu d'Ivry-sur-Seine

« S'agissant plus particulièrement du projet en lui-même, je regrette que, suite aux études réalisées dans le cadre de l'élaboration du Dossier d'orientations et de Caractéristiques Principales, doivent être abandonnées d'une part l'hypothèse d'un terminus à la gare d'Austerlitz ou encore à la ligne 6 du métro, offrant aux usagers de la ligne des correspondances tout à fait intéressantes, et d'autre part un terminus au pôle de Choisy proposant une intermodalité plus immédiate. »

CHO R1- 3 : M. AFFLALET - Choisy-le-Roi

«Estime indispensable que le terminus se fasse avec accès direct à une ligne de métro, au minimum la ligne 14.... »

Le terminus Sud de Choisy-le-Roi a suscité de nombreuses observations ou courriers (notamment la délibération du conseil municipal de Choisy-le-Roi et de l'EPT Grand-Orly Val-de-Bièvres Sein-Amont) ont évoqué le terminus de Choisy-le Roi. Le TZEN5 s'arrête au Lugo, avec une station ne permettant pas une correspondance aisée avec le TVM et la ligne 393. Les intervenants sont dans leur grande majorité des habitants de Choisy-le-Roi directement intéressés par l'hypothétique réalisation de ce terminus et souhaitent la modification de l'emplacement prévu :

RE-30 : Mme JOULIEN - Choisy-le-Roi

« Je ne comprends pas que le terminus à Choisy-le-Roi soit si éloigné du centre et en particulier du TVM, bus 103, 393 et du RER C. Il faut favoriser le temps minimum de correspondance pour favoriser l'attractivité des offres de transport. Une correspondance de 6 mn à pied paraîtra longue ajoutée au temps d'attente de l'autre ligne empruntée pas convainquant en tout cas pour lâcher sa voiture. »

RE-77 : M. JAUBERT - Vitry-sur-Seine

« Concernant le terminus sud quel ne fut pas l'étonnement de nombreux Vitriots de constater que le terminus à Choisy-le-Roi soit aussi éloigné des autres lignes : RER C, T9, TVM ! La justification apportée est qu'il serait difficile de requalifier la place du marché actuellement existante. Or si l'on souhaite réorienter les déplacements automobiles vers les réseaux de transports en commun, il est impératif d'en faciliter l'usage

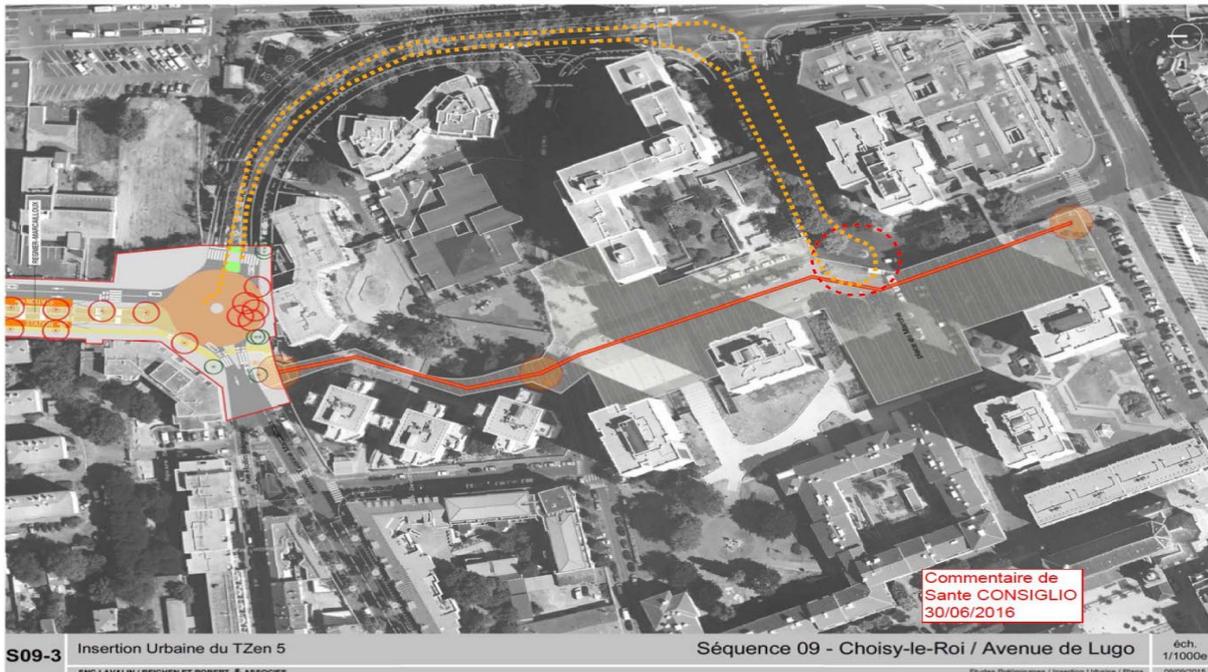
RE-81 : M. CONSIGLIO - Choisy-le-Roi

« Plus en détail, le traitement du terminus à Choisy-le-Roi est très loin d'être satisfaisant d'un point de vue de l'intermodalité. Imposer un parcours de plus de 500m entre le terminus et la gare RER est tout simplement l'inverse d'une bonne intermodalité. De plus, le parcours se fait à travers un tissu urbain très hétérogène et très peu lisible pour les usagers : cœur d'îlot, puis traversée de l'av J. Jaurès qui est très circulée avec des refuge piétons très étroits, puis avenue Anatole France avec le trottoir Ouest très encombré par les devantures des magasins... le parcours frôlera les 10 minutes. C'est inacceptable !

Pourquoi ne pas tenter un rapprochement du terminus à l'angle entre l'av Pablo Picasso et la rue Henri Barbusse, où il y a largement la place pour aménager un retournement du bus et un arrêt terminus confortable ?

Certes, cette portion est très encombrée à l'heure de pointe (surtout l'av du 8 mai 1945), mais peut-être qu'un prolongement du site propre peut être envisagé à la place du terre-plein central arboré (ces arbres devraient évidemment être replantés ailleurs). Les jours de marché, l'arrêt terminus peut en effet être laissé à la terminaison de l'avenue de Lugo, en face des bureaux d'Artélia. Le succès d'un transfert modal vient surtout de l'aménagement urbain ! »

cf. figure ci-après



cf. RE-81 : proposition de M. Consiglio pour un autre tracé au Terminus Sud

CHO R1- 1 : M. GUILLAUME - Maire de Choisy-le-Roi

« demande d'approfondir l'étude de circulation du carrefour Régnier/Marcailloux/Avenue Lugo, tant du point de vue de la géométrie que de la localisation des traversées piétonnes et de leur sécurité. »

Le Site de Maintenance et de Remisage

Peu d'observations ont porté sur le thème de la maintenance et du remisage.

Le Conseil municipal de Choisy-le-Roi souhaite poursuivre les réflexions sur un SMR mixte. (cf. art.2, résolution du 22 juin 2016)

CHO R1- 1 : M. GUILLAUME - Maire de Choisy-le-Roi

« demande de poursuivre les réflexions sur un SMR mixte. »

Le Conseil départemental du Val-de-Marne souhaite que soient présentées aux collectivités les conclusions définitives sur les potentiels de mutualisation du SMR (cf. art.3, résolution n° 2016-4-41 en date 27 juin 2016)

RE-45 : M. HOANG - Vitry-sur-Seine

« ...Enfin, il serait bien que le site de remisage ne soit pas une boîte à chaussures... »

Une seule personne demande un SMR provisoire

RE-3 : M. BARTHE - Ivry-sur-Seine

« De fait, il serait intéressant de mettre en place un centre de remisage temporaire sur Ivry-Confluences (les terrains disponibles et déjà en friche ne manque pas). L'intérêt est d'éprouver le matériel, de valider les choix techniques avant de généraliser sur l'ensemble du parcours. Le second intérêt est de lever les freins plutôt situés dans les autres zones de parcours pour lesquels les travaux seront plus conséquents, les acquisitions foncières indispensables ... car tel que présentés, je vois mal un démarrage du service en 2020. On pourrait dès lors imaginer une mise en service progressive : Paris-Ivry en 2018 puis Vitry-Choisy en 2020.»

1.1.4. Interconnexion et maillage

C'est le deuxième sous-thème le plus relevé, après le tracé, comme nous l'avons déjà vu dans le paragraphe «Terminus», le public souhaite une interconnexion à Paris avec les lignes 6 et 14. Pour le reste du maillage, trois attitudes prévalent : ceux qui pensent que cette ligne va désengorger les lignes 180 et 325, ceux qui souhaitent une interconnexion avec le RER C et les modes déplacements doux et enfin ceux qui se félicitent de l'interconnexion avec la future ligne 15.

Ceux qui pensent que le TZEN5 va désengorger les lignes de bus existantes (lignes 325 et 323 surtout) sont les plus nombreux :

RE-3 : M. BARTHE - Ivry-sur-Seine

«D'autre part, au sein d'Ivry-Confluences, il apparaît de plus en plus un déséquilibre entre l'offre de transport en commun et la livraison de nouveaux logements. En 6 mois, c'est plus de 600 logements qui ont été livrés, de même qu'une école primaire et bientôt un campus de bureaux. A côté de cela, le service de BUS disponible (principalement les lignes 180 et 325) a une fréquence erratique, des retards constants. Dans ces conditions, le déploiement de l'offre TZEN est réellement pertinente et très attendue. A minima, il faudrait que l'offre de bus 180-325 puisse rapidement emprunter les voies dédiées pour au moins optimiser le temps de trajet.»

RE-13 : M.RIVERON - Choisy-le-Roi

«Ce projet es très bien car il va désengorger le 182 et autres lignes en correspondance. Puis il va desservir 2 centres commerciaux Ivry Grand Ciel et Leclerc Vitry. »

RE-60 : Mme DUCHENE - Ivry-sur-Seine

« Le TZEN5 permettant d'offrir à Ivry une desserte le long de la Seine, la déviation du 325 vers Bibliothèque qui avait été créée pour offrir une liaison en transport collectif n'aura plus de raison d'être. Il est donc urgent de rétablir la continuité des bus de rocade 325 et 323, et cela de préférence à la station RER d'Ivry plutôt qu'à Gambetta. En effet, la ligne 323 est déjà très longue et très irrégulière et l'allongement de son parcours dégrade encore sa qualité de service. »

Moins nombreux sont les partisans de l'interconnexion avec le RER C et les modes de déplacements doux (piétons, Vel'Lib, cycles...) :

RE-7 : M. MAHER – Paris 13ème

«Urgent de prolonger la ligne 10 du métro jusqu'à BFM – pour que les passagers arrivant du TZEN5 puissent continuer leur voyage le long de la rive gauche vers Austerlitz, St. Michel, Orsay etc. La pression est déjà très importante sur la ligne 14 - et ça va augmenter avec ses prolongations donc la prolongation de la ligne 10 jusqu'à Bibliothèque peut offrir un soulagement a la ligne 14 aussi.»

RE-45 : M. HOANG - Vitry-sur-Seine

«Très bon projet. En espérant qu'il soit opérationnel à l'horizon 2020. Pour une fois qu'on imagine les transports en commun en même temps que les projets d'aménagement. Après les crues et les grèves sur le RER C, on voit aussi que le TZEN5 constituera une solution bise pour les habitants du secteur car le bus 182 est long et peu fréquent. »

Enfin les partisans de l'interconnexion avec la future ligne 15 du Grand Paris Express (GPE)

RE-58 : M. FERRUE - Choisy-le-Roi Roi

« Une ligne qui me permettra de rejoindre facilement la gare des Ardoines où dans le futur passera la ligne 15 qui m'emmènera vers Noisy-le-Grand où je travaille, ce qui me permettra de laisser ma voiture au garage.»

1.1.5. Le stationnement

Peu d'observations ont porté sur la problématique du stationnement, alors que ce type d'enquête publique sur les transports peut en susciter davantage. Cependant, le public s'interroge ou s'insurge contre la suppression de parkings existants

RE-17 : M. SCHNEIDER - Vitry-sur-Seine

«Sur le quai Jules Guesde, à la hauteur du square Charles FOURIER, des places de parking avaient été créées suite à la suppression d'une partie de la rue Edith CAVELL pour l'extension du square. Ces places sont essentielles dans le quartier où il est déjà énormément difficile de se garer (notamment pour le personnel de l'école maternelle EVA Salmon). Il est donc extrêmement important à cet endroit de conserver un maximum de places de parking. De plus nous essayons actuellement d'avoir des places Auto'lib à cet endroit. »

RE-39 : M.SIMOENS - Vitry-sur-Seine

«Le stationnement étant gratuit, certaines voitures restent stationner pendant des mois sans bouger, ce qui limite encore plus le nombre de place !!!! »

CHO R-1- 4 Des techniciens de la ville de Choisy-le-Roi

« Demandent une réglementation du stationnement de rabattement qui va être générée par les usagers de la ligne de tramway et du TZEN. »

1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

1.2.1. Le tracé

Cf. Pièce A : le chapitre 4 pages 71 à 78 décrit la totalité du tracé. Le tracé de la ligne TZEN5 est long de 9,5 km et va de Paris 13° (rue des Grands Moulins) à Choisy-le-Roi (rue Régnier-Marcailloux) (cf. figure infra p. 8). Ce tracé reprend 50 % du trajet actuel du bus 325 et comporte 19 stations dont les noms seront arrêtés ultérieurement. Le parcours sera établi en grande partie sur des voies nouvelles où l'insertion est peu contrainte par l'existant.

Les phasages des travaux, montrant la complexité des aménagements prévus sont présentés par secteur en pages 159 à 168.

L'autorité environnementale demande de réexaminer plus finement les conditions d'insertion du projet TZEN au droit du site le plus contraint : passage sous l'autoroute A 86.

1.2.2. Le positionnement et le nom des stations

Cf. Pièce A : Chapitre 4 pages 71 à 77 et Chapitre 6 pages 87 à 140.

Les 19 stations du TZEN5 ont été définies lors des différentes études de la Seine-Amont mais ont réellement pris forme lors de l'élaboration du DOCP et plus particulièrement à l'issue de la concertation.../... Le nombre de stations peut influencer à la fois sur le temps d'arrêt global de la ligne, et par la distance interstation moyenne, sur les vitesses de pointe du TZEN5.../... L'analyse des lignes de transports collectifs en site propre en exploitation montre qu'une distance interstation moyenne de 500 m est une des conditions pour atteindre une bonne vitesse commerciale en zone urbaine.../... l'interstation à la mise en service sera de 520 m. Les dessertes piétonnes se situent à 500m des stations du TZEN 5 pour un temps de parcours de 6 min environ (personne marchant à 5 km/h).../... Les stations présentées dans le présent dossier du TZEN 5 ont évolué lors des études de Schéma de Principe en s'appuyant sur la trame viaire projetée par les opérations Ivry Confluences et Ardoines à Vitry-sur-Seine, afin de desservir aux mieux les futures densités et d'éviter certaines contraintes du territoire (difficultés de giration dans des secteurs étroits, site SEVESO, etc.). Les noms des stations ne sont pas définitifs.

1.2.3. les terminus et le SMR

Cf. Pièce A : le chapitre 6 décrit les deux terminus pages 115 à 117.

Le terminus Nord de la ligne est localisé sur l'avenue de France, au niveau du carrefour avec la rue des Grands Moulins.../... Cette localisation permet une correspondance aisée avec la ligne de

RER C et la ligne 14 du métro, à la station « Bibliothèque François Mitterrand », ainsi qu'avec les lignes de bus desservant ce secteur.

Le TZEN5 termine sa course sur le pôle d'échanges multimodal de Choisy-le-Roi, situé sur l'avenue de Lugo, en franchissant l'A86 par un passage sous ouvrage existant .../. Le pôle d'échanges multimodal de Choisy-le-Roi (TVM, 103, 393...).../... la gare du RER C s'implante au sud, le futur tramway T9 à l'ouest sur la RD5 et le TZEN5 au nord sur l'avenue de Lugo.../...La liaison entre le terminus du TZEN5 et le cœur du pôle d'échanges est assurée par l'axe piétonnier cheminant à travers le quartier Henri Barbusse. Le projet prévoit la réalisation d'un cheminement voyageur depuis la station terminus du TZEN5 jusqu'au cœur du pôle d'échanges.

Cf. Pièce A : les (chapitre 5) pages 79 à 86 et (chapitre 6) pages 115 à 117 décrivent le SMR. Il se trouve sur la commune de Choisy-le-Roi au sud de la bretelle d'accès à l'A86, à l'ouest de l'avenue de Lugo. L'accès actuel à la parcelle s'effectue depuis la voie des Roses. Le SMR permet d'assurer le remisage, l'entretien et la maintenance des véhicules de la ligne et des équipements en station. Il accueille également le Poste de Commande Localisé assurant la gestion centralisée de la ligne et les locaux nécessaires à la prise de service des conducteurs.

Le SMR sera implanté sur une parcelle d'environ 1,3 hectare, occupée en partie par la société de transport Graveleau sur 1,25 hectare, le reste de la parcelle étant constituée aujourd'hui d'une partie de l'accotement de la bretelle de sortie de l'A86. Des optimisations foncières pourraient être recherchées dans la suite des études.

5 configurations ont été étudiés .../... un scénario de SMR seul sur la parcelle a été arrêté.

Le remisage est dimensionné pour accueillir un parc de 28 véhicules de 24 m sur un étage soit, les besoins pour une exploitation d'une fréquence de 5 min à la mise en service et 4 min à long terme. Il sera également installé un parking pour le personnel au R+1 (environ 60 véhicules).

L'autorité environnementale demande de réexaminer plus finement les conditions d'insertion du projet TZEN au droit du terminus de Choisy-le-Roi.

1.2.4. Interconnexions et maillage

Cf. Pièce A : Chapitres 3 et 6 pages 39 à 70 et pages 87 à 140. Le traitement des correspondances revêt une grande importance pour le projet TZEN5 .../... tout particulièrement l'enjeu sur Paris, (Ligne 14 du métro, RER C, ou encore projet de ligne 10 du métro), ou encore l'élaboration du pôle multimodal des Ardoines (ligne 15 du GPE, RER C), et l'enjeu à Choisy-le-Roi (TVM, ligne 393), ainsi que le futur T9 et la gare RER C.

Le TZEN5 sera mis en service à horizon 2020. La Société du Grand Paris prévoit la mise en service du tronçon Pont de Sèvres –Noisy-Champs de la ligne 15 sud en 2022. Le TZEN sera donc exploité jusqu'à cette date sans maillage avec la ligne 15 aux Ardoines.../... La modélisation du trafic est réalisée à la mise en service du TZEN5 à l'horizon 2020, puis à l'horizon de réalisation du Nouveau Grand Paris en 2030. Les hypothèses prises à ces horizons pour le réseau de transports collectifs francilien incluent le réseau actuel complété des projets suivants : une restructuration du réseau bus en cours de réflexion et un premier schéma cible a été présenté aux collectivités concernées en comité de pilotage le 18 novembre 2014. Les études se poursuivent et le schéma final sera fixé environ 18 mois avant la mise en service du TZEN5 en partenariat avec les collectivités locales et les exploitants .../... les principales évolutions à horizon 2020 par commune seraient les suivantes : à Paris, les lignes en terminus sur l'avenue de France seraient mises en correspondance avec le TZEN5. Une ligne pourrait être prolongée jusqu'à l'allée Paris-Ivry en utilisant une partie du site propre du TZEN5 afin de desservir le futur quartier Bruneseau. Une autre ligne pourrait également être prolongée dans Paris jusqu'à Quai de la Gare.

Les correspondances et l'intermodalité, notamment aux deux terminus

Une desserte actuelle en transports en commun (TC) limitée entre la Seine et les voies ferrées: RER C, Ligne 14 du métro, T 3a, TVM et bus 393 au Sud de la zone étudiée, Réseau de bus local dense dans Paris plus clairsemé au centre.

2.2.5. Stationnement

Cf. Pièce A : Chapitre 6 pages 87 à 140. Plus de 346 places de stationnement ont été recensées

sur le parcours du TZEN5 entre le 13° arrondissement de Paris et Choisy-le-Roi, dont moins de 49 à Vitry, et moins de 64 dans le quartier de Lugo à Choisy-le-Roi.

Le projet TZEN 5 amène des modifications du stationnement (création ou suppression): à Paris aucun stationnement n'est actuellement possible sur l'avenue de France, mais le TZEN 5 sera accompagné de la mise en place de bandes multi-usage (arrêts livraison et stationnement de courte durée) et modification du secteur Bruneseau dans le cadre des projets connexes ; à Ivry: modification de la RD19 et du secteur Ivry-Confluence dans le cadre des projets urbains ; à Vitry : sur le quai Jules Guesde, bilan positif de stationnement (+47 places).

Les aménagements de stationnement proposés sur les rues Berthie Albrecht et Edith Cavell sont étudiés dans le cadre de la ZAC Seine Gare. Sur le secteur Ardoines-centre seules 88 /186 places seront restituées. Les places en bataille présentes sur la rue Edith Cavell sont supprimées. Il en est de même pour le stationnement longitudinal de la rue Eugène Hénaff. Le projet conservera le stationnement longitudinal sur le quai Jules Guesde. Sur la rue Léon Mauvais, le stationnement sera supprimé. Le bilan de stationnement sur l'impasse des Ateliers et le nord de la rue Geffroy est étudié dans le cadre de la ZAC Gare Ardoines. Sur la rue Léon Geffroy, entre la rue Descartes et l'A86, 2 places de stationnement seront ajoutées, en plus des 61 présentes actuellement.

1.3. Questions complémentaires de la commission

sur le tracé général (cf. §1.1.1.)

- Pourquoi le terminus Sud ne va-t-il pas au RER C à Choisy-le-Roi ? Pourquoi le terminus ne va-t-il pas au M° BNF, rue de Tolbiac, M° « Quai de la gare », à la gare d'Austerlitz, à la gare de Lyon ?
- Pouvez-vous préciser le calendrier prévisionnel de réalisation du tracé définitif en fonction du démontage de la centrale à charbon EDF et des cuves SODIDELEC ?
- Quelles sont les mesures de sécurité prévue pour le tronçon à usage mixte le long de la Seine si le tracé provisoire perdure ?
- Pourquoi ne pas avoir opté pour un tracé via l'avenue Jean-Jaurès à Ivry-sur-Seine?
- Pourquoi ne pas avoir présenté le dossier l'itinéraire définitif par le barreau Nord-Sud alors que les terrains d'accueil ne sont pas libérés par EDF ?
- Pourquoi ne pas avoir choisi comme itinéraire provisoire celui qui a été proposé par la mairie de Vitry-sur-Seine et qui passe par la rue Salvador Allende et la rue Charles Heller ?

sur le positionnement des stations (cf. §1.1.2.)

- Pourrait-on changer le positionnement des arrêts Gambetta et Ardoines-Centre ?
- Peut-on rapprocher les stations ? Raccourcir les interstations ?
- Peut-on rapprocher les stations des centres commerciaux ?

sur les 2 terminus et le SMR (cf. §1.1.3.)

- Concernant le Terminus Nord à Paris, il y a 200 mètres entre l'arrêt prévu et la station de la ligne n°6 « Quai de la gare », pourquoi ne pas se rapprocher davantage d'Austerlitz ?
- Concernant le Terminus Sud à Choisy-le-Roi, pourquoi ne pas changer le tracé les jours de marché, en se rapprochant du terminus (croisement avenue Pablo Picasso /rue Henri Barbusse), là où il serait possible d'aménager un retournement du bus et un arrêt terminus confortable ?
- Ne pourrait-on pas envisager la mixité du SMR comme le demande le maire de Choisy-le-Roi ?
- Ne pourrait-on pas envisager d'installer un SMR provisoire à Ivry-Confluences ?

sur les interconnexions (cf. §1.1.4.)

- Comment vont se restructurer les réseaux de bus existants ?
- Comment préciser les futures interconnexions avec la ligne 15 du GPE ? avec la ligne 10 ?
- Impact du projet de prolongement de la ligne 10 ?

sur le stationnement (cf. 1.1.5.)

- Ne pourrait-on pas préciser, dans les périmètres des stations et/ou des terminus, les engagements des maîtres d'ouvrage en matière de stationnement ?
 - Est-il exact qu'il n'y aura pas de parkings relais sur le parcours du TZEN ?

1.4. Avis du maître d'ouvrage

Cf. questions § 1.1.1.

SOUS-THEME 1 - Réponse du maître d'ouvrage :

Localisation du terminus nord

Le terminus nord de la ligne, dit « Grands Moulins », est localisé sur l'avenue de France à Paris, au niveau du carrefour avec la rue des Grands Moulins. Cette localisation permet une correspondance efficace avec la ligne de RER C et la ligne 14 du métro, à la station « Bibliothèque François Mitterrand ». Cette connexion intéresse fortement les habitants d'Ivry et Vitry. Elle permet également la desserte des pôles universitaires ainsi que de bureaux et de logements récemment construits dans le cadre de l'opération Paris Rive Gauche.

Au cours des études de Dossier d' Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), réalisées par le STIF en 2012-2013, plusieurs scénarios de localisation du terminus nord ont été étudiés :



Variantes de localisation du terminus Nord étudiées au DOCP

Les variantes « Gare de Lyon », « Place Valhubert » et « Gare d'Austerlitz » bien qu'offrant de nombreuses correspondances avec le réseau de transports (Gare SNCF, RER C ou D, Métro 1, 5, 10 et/ou 14, réseau de bus), présentent de très fortes contraintes techniques. Les emprises disponibles ne permettent pas l'insertion d'un site propre bidirectionnel et l'implantation d'un terminus. D'autre part, le trafic routier, très important sur ce secteur, ne permet pas de garantir de bonnes conditions d'exploitation de la ligne.

Par ailleurs, la variante « Gare d'Austerlitz » suppose le retournement du T Zen sur l'avenue Pierre Mendès France. Or, cette avenue est un ouvrage d'art qui recouvre les voies ferrées de la gare d'Austerlitz. Le retournement ne pourra se faire sans impacts structurels lourds sur l'ouvrage.

Aussi, les variantes de localisation du terminus aux abords de la gare d'Austerlitz (variantes Valhubert et Austerlitz) ou de la Gare de Lyon ont été écartées en rai-

son des trop grandes difficultés d'insertion et de retournement sur ces voies très fréquentées.

Un terminus au niveau de « Quai de la Gare » serait alors localisé à environ 1000m au nord du terminus retenu au Dossier d'enquête, à savoir « Grands Moulins ».

Cette localisation pourrait offrir une correspondance avec la ligne 6 du métro. De plus, elle permettrait de repositionner la station « Grand Moulin » à proximité de la rue Neuve Tolbiac, offrant ainsi une correspondance plus rapide avec la ligne 14 du Métro.

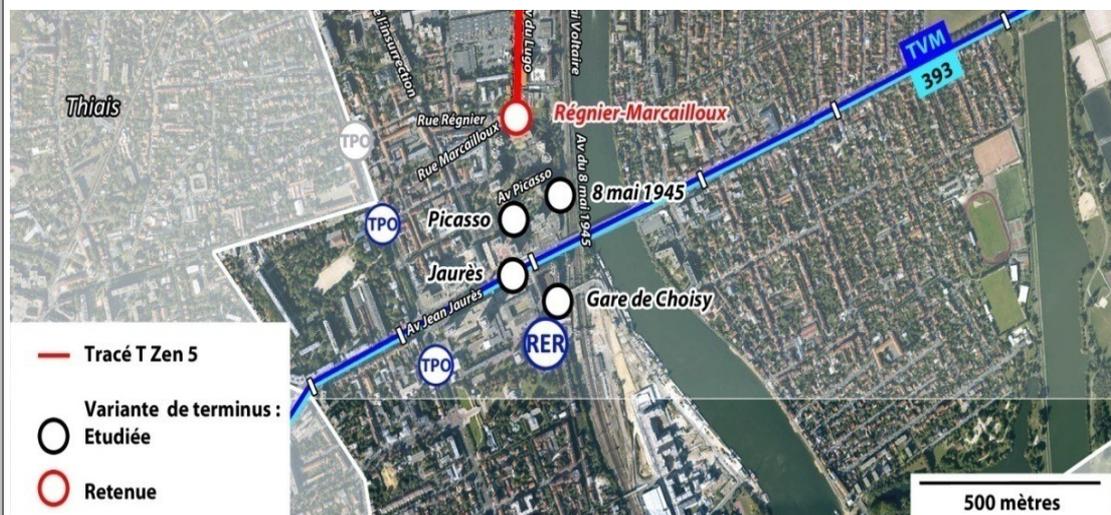
En revanche, le prolongement du T Zen contraindrait les aménagements envisagés par la Ville et la SEMAPA sur cette section. En effet, dans le cadre du développement urbain, la Ville et la SEMAPA souhaitent développer le concept de « bande multi-usages », pouvant accueillir diverses fonctionnalités : stations Autolib' ou Vélib', places de livraison ou stationnement automobiles et 2 roues, contre-terrasses ou plantations, etc. D'autre part, le niveau de trafic routier pourrait dégrader les conditions d'exploitation de la ligne, en particulier aux croisements de l'avenue de France avec la rue Neuve Tolbiac et le Boulevard Vincent Auriol. Enfin, à l'horizon de la mise en service du T Zen, une partie de l'Avenue de France sera mobilisée par les emprises chantiers de la ZAC. Le T Zen ne pourrait donc pas bénéficier d'un site propre continu et son exploitation serait alors largement impactée.

Aussi, compte tenu des enjeux de desserte du territoire dès l'horizon 2020, le STIF propose de maintenir le terminus sur l'avenue de France, au niveau du carrefour avec la rue des Grands Moulins. Pour autant, le STIF propose de poursuivre les échanges avec l'ensemble des acteurs, la Ville de Paris, la SEMAPA et en relation étroite avec les financeurs, afin de déterminer l'opportunité, la faisabilité et les modalités de programmation et de financement d'un prolongement jusqu'à la station « Quai de la Gare » au regard de l'avancement des réflexions sur les bandes multi-usages, des études de trafic.

Localisation du terminus sud

Le terminus sud de la ligne, dit « **Régnier-Marcailoux** », est localisé sur l'avenue du Lugo à Choisy-le-Roi, au niveau du carrefour avec l'avenue du 8 Mai 1945, l'avenue Yvonne Marcailoux et la rue Rollin Régnier.

Au cours des études de Dossier d' Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) plusieurs scénarios de localisation du terminus sud ont été étudiés :



Variantes de localisation du terminus Sud étudiées au DOCP

Les variantes « 8 mai 1945 », « Picasso », « Jaurès » et « Gare de Choisy » pose tout d'abord de nombreuses problématiques techniques : difficultés d'insérer un site propre dans les emprises existantes notamment sous les ouvrages (passerelle piétonne sur l'Avenue Pablo Picasso, Pont de Choisy, dalle d'accès à l'ancien bâtiment gare et Quai de Choisy sur l'avenue du 8 mai 1945), difficulté de girations et de retournement, zone de régulation, etc.

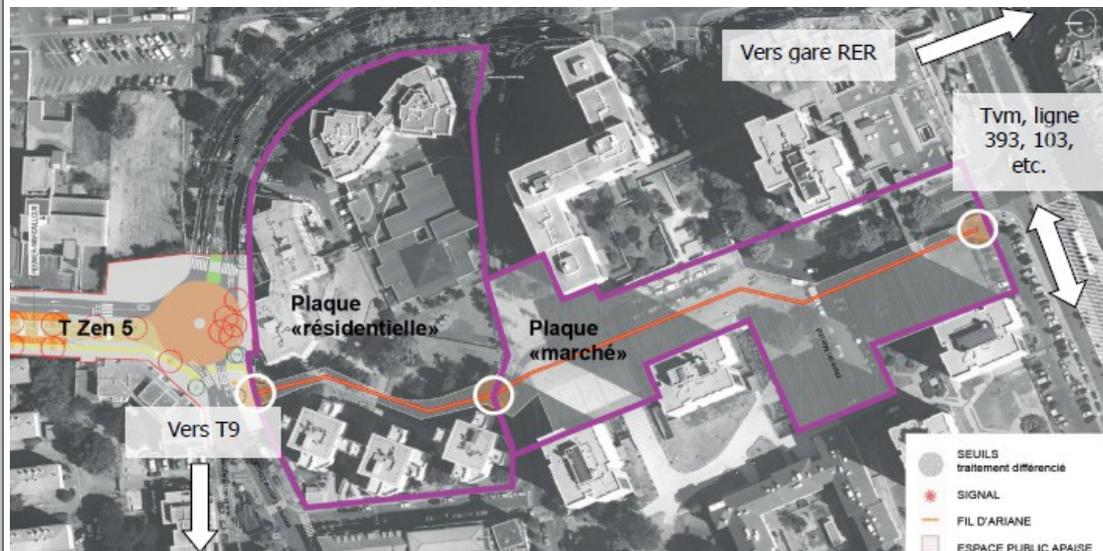
En outre, les emprises de l'avenue du 8 mai 1945, actuellement à 2x2 voies supportent un trafic important notamment sous l'avenue Jaurès et sont contraintes notamment en raison du projet de passage de 4 à 6 voies du RER C.

Par ailleurs, la présence d'un marché bihebdomadaire au croisement de l'avenue Picasso et de la rue Barbusse, rend impossible la circulation des T Zen les jours de marchés.

Un fonctionnement avec deux terminus selon les jours de marchés n'est pas lisible pour le voyageur et entraîne des contraintes d'exploitation.

De ce fait, la variante de terminus localisée au croisement de l'avenue de Lugo et des rues Régnier et Marcailloux a été privilégiée dès le DOCP, en concertation avec la Ville de Choisy-le-Roi, car elle offre le meilleur compromis entre faisabilité d'insertion et interconnexion.

Cette localisation s'inscrit dans la configuration multipolaire du pôle d'échanges de Choisy-le-Roi, organisée autour d'un axe est-ouest principal constitué par l'avenue Jean Jaurès sur laquelle circulent les lignes de bus structurantes (TVM, 103, 393...). Autour de cet axe, la gare du RER C s'implante au sud, le futur tramway T9 à l'ouest sur la RD5 et le T Zen 5 au nord sur l'avenue de Lugo.



Les échanges entre ces modes se réalisent via une « plaque piétonne » qui se développe de part et d'autre de l'avenue Jean Jaurès, à la faveur des aménagements récents réalisés par la Ville de Choisy-le-Roi.

Le T Zen 5 viendra s'implanter en limite nord-est de cette « plaque ». La liaison entre le terminus du T Zen 5 et le cœur du pôle d'échanges est assurée par l'axe piétonnier cheminant à travers le quartier Henri Barbusse.

La localisation du terminus du T Zen 5 sur l'avenue de Lugo nécessite toutefois une attention particulière au traitement des continuités piétonnes et cyclistes jusqu'au pôle multimodal. Aussi, Le projet prévoit la réalisation d'un cheminement voyageur depuis la station terminus

du T Zen 5 jusqu'au cœur du pôle d'échanges grâce à :

- la matérialisation des seuils (traitement différencié du sol) ;
- la mise en place de signaux (mats éclairage spécifiques, totem, etc.) ;
- la matérialisation du parcours (incrustation dans le sol, ligne lumineuse, etc.).

Le STIF maintient la localisation du terminus sud au croisement de l'avenue de Lugo et des rues Régnier et Marcailloux comme présenté au Dossier d'enquête, et sera attentif traitement des continuités piétonnes et cyclistes jusqu'au pôle multi-modal.

Planning et aménagements de la zone centrale des Ardoines

En tant maître d'ouvrage de l'Opération d'Intérêt National des Ardoines, l'EPA ORSA prévoit sur la partie centrale des Ardoines, une reconfiguration sur place de grandes installations industrielles indispensables à la métropole. S'agissant du dépôt pétrolier DELEK, l'EPA ORSA envisage une cessation d'activité à l'horizon 2020. L'EPA envisage par ailleurs une requalification des voiries du secteur à partir de 2025. Ce planning est fortement dépendant de la libération des emprises de la centrale à charbon EDF dont le fonctionnement a cessé en 2015. Le planning de libération des emprises reste à préciser par EDF et l'EPA ORSA. Pour autant, celui-ci interviendra postérieurement à la mise en service du T Zen.

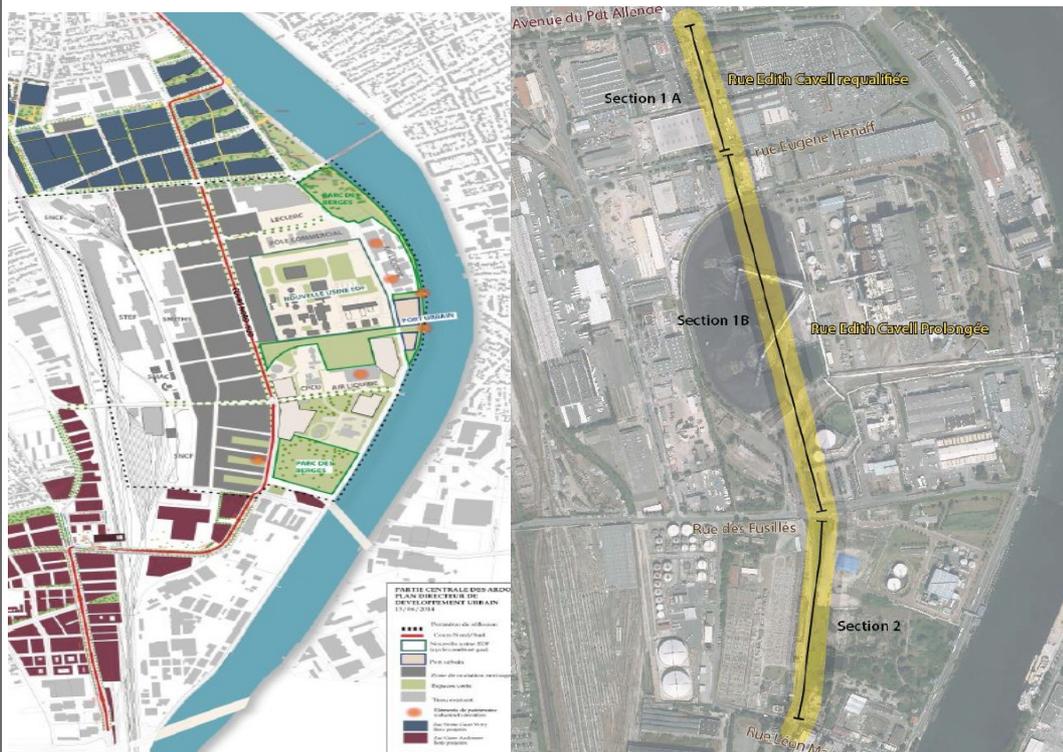
Aussi, sur cette section, le T Zen 5 circule majoritairement en site banalisé. Toutefois, afin de préserver la régularité de la ligne, des couloirs d'approche sont aménagés aux carrefours de la rue Hénaff avec la rue Edith Cavell d'une part et avec le quai Jules Guesde d'autre part, ainsi qu'un couloir bidirectionnel en position latérale au sud de la rue Hénaff.

Par ailleurs, les quais de ces stations sont réalisés par un élargissement des trottoirs sur la chaussée existante afin d'offrir des conditions d'attentes en station sécurisées. Une bordure est implantée entre chaque sens de circulation pour empêcher le dépassement d'un bus à l'arrêt par les véhicules circulant sur la chaussée et sécuriser ainsi les traversées piétonnes. Enfin, sur le quai Jules Guesde, il est proposé l'aménagement d'une bande cyclable sur chaussée et l'implantation d'une piste cyclable sur trottoir.

Les emprises de la zone centrale des Ardoines étant libérées post mise en service du T Zen, le STIF prévoit des aménagements ayant pour vocation d'offrir pendant plusieurs années une qualité d'exploitation des T Zen satisfaisante.

Question complémentaire de la Commission d'enquête : Pourquoi ne pas avoir présenté dans le dossier l'itinéraire définitif par le barreau Nord-sud alors que les terrains d'accueil ne sont pas utilisés actuellement par EDF?

Dans le secteur central des Ardoines, l'EPA ORSA porte un projet de développement urbain mixte (logement, activités économiques, espaces publics, y compris les voiries) s'articulant autour d'un cours Nord/Sud s'implantant en grande partie sur les emprises actuellement occupées par la centrale EDF.



A ce jour, la libération des emprises et le développement urbain y compris les voiries (logements, activités, réseaux viaires, etc.) interviendraient postérieurement à la mise en service du T Zen, les plannings restant à préciser par EDF et l'EPA ORSA. Il est à noter que la réalisation de ces projets nécessite de nombreuses procédures, études et travaux, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA.

Aussi, le STIF et les partenaires locaux ont souhaité assurer l'enjeu de desserte du territoire Seine Amont dès l'horizon 2020, en proposant un itinéraire s'inscrivant sur des voiries existantes et permettant de desservir les commerces et entreprises existantes.

Pour autant, les aménagements proposés au Dossier d'enquête n'empêcheront pas le repositionnement in fine du T Zen 5 sur l'axe Nord/Sud. Les emprises du site propre s'intégreront concomitamment à la création par l'EPA ORSA du réseau viaire.

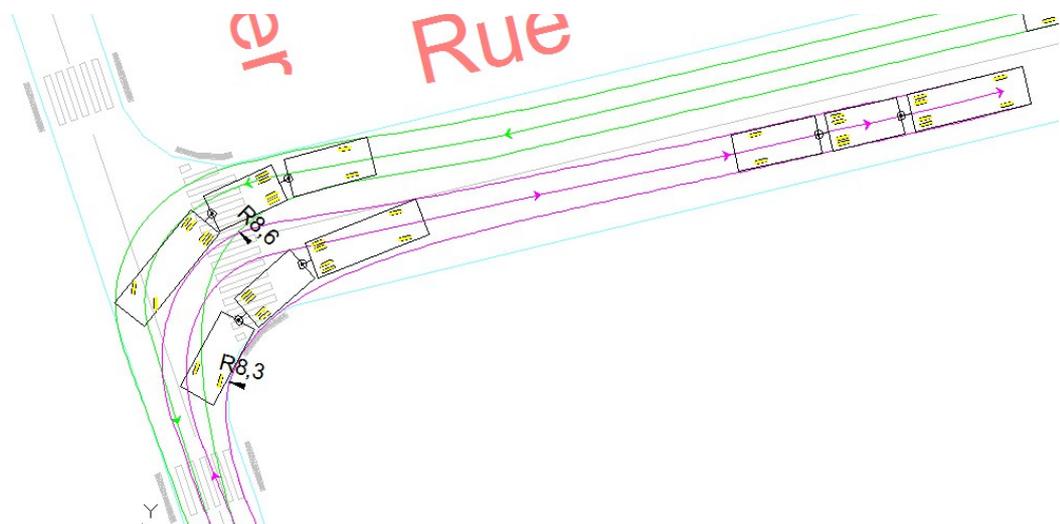
Question complémentaire de la Commission d'enquête : Pourquoi ne pas avoir choisi comme itinéraire provisoire celui qui a été proposé par la mairie de Vitry-sur-Seine et qui passe par la rue Salvador Allende et la rue Charles Heller?

Les variantes de tracé étudiées au stade du schéma de principe sont les suivantes :

- Variante Ouest : Avenue Allende ou rue Hénaff - rue Heller - rue Tortue - rue Léon Mauvais ;
- Variante Est : Avenue Allende ou rue Hénaff - quai Jules Guesde - rue Léon Mauvais.



S'agissant de la variante Ouest, les emprises de voirie étroites sur la rue Heller et la rue Tortue (ponctuellement inférieures à 6 m) empêchent le croisement de deux bus et contraignent les girations lors des changements de direction du T Zen 5. Les tests de girations réalisés sur la séquence montrent ces difficultés.



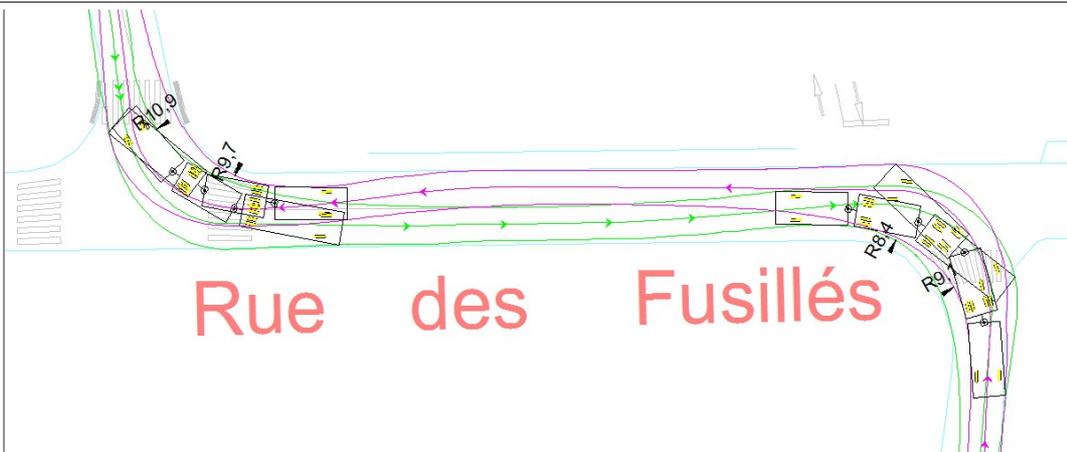


Figure 1 : Ardoines secteur central - Tests de girations sur la variante Ouest

Par ailleurs, de nombreux poids lourds circulent sur la rue Hénaff ouest et la rue Heller à destination des emprises industrielles. Cela génère des mouvements tournants importants depuis la voirie, et contraint la circulation générale durant la manœuvre. La circulation des T Zen sur ces voies serait alors fortement contrainte.



Figure 2 : Stationnement et trafic PL à double sens sur la rue Hénaff



	<p>S'agissant de la variante Est, le T Zen emprunte l'avenue Allende (ou la rue Cavell puis Hénaff), le quai Jules Guesde, puis la rue Mauvais. Cette variante connaît un trafic certes dense, mais qui s'écoule sur une voirie plus large et comptant moins d'entrées charretières et donc de mouvements tournants.</p> <p>Cette variante permet de réaliser des aménagements ponctuels garantissant le niveau de service du T Zen. Ainsi, sur la rue Hénaff, l'emprise disponible permet d'aménager un site propre en position latérale, en reprenant une des deux bordures à la fois. Cette configuration permet de gagner en vitesse et en régularité. De même, des couloirs d'approche sont aménagés sur la rue Edith Cavell en amont du carrefour avec la rue Hénaff et sur le quai Jules Guesde en amont du carrefour avec la rue Hénaff pour un accès prioritaire des T Zen.</p>
	<p>Concernant le Terminus Nord dénommé « Grands Moulins », l'absence de connexion directe avec le RERC et la ligne 14 est unanimement regrettée par le public et les institutionnels. Même si la desserte avec le RERC est réelle, en revanche, l'accès à la ligne 14 du métro devra se faire à pied par le trottoir ou le long des quais du RER C puis par la salle d'échange, en tout cas sur une distance trop importante de plus de 270 mètres de long (sans compter les escaliers et escalators d'interconnexion). Cette solution ne satisfait ni les futurs usagers, ni la commission d'enquête. Le défaut de connexion avec le réseau métropolitain à Paris est d'autant plus préjudiciable que les futurs usagers des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi préfèrent de beaucoup l'accès au métro via la ligne 14, et non la ligne C du RER. Ce dernier accès n'est d'ailleurs pas forcément utile puisque celui-ci traverse et dessert déjà leur territoire.</p> <p>La Commission apprécie que le STIF veuille bien étudier le déplacement du terminus Nord jusqu'au « Quai de la Gare » de la ligne 6 du métro à Paris. Cette demande est plébiscitée par le public, la ville d'Ivry-sur-Seine et de la FNAUT. Elle comprend également les difficultés techniques pour rejoindre la rue de Tolbiac, la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon.</p> <p>Concernant le Terminus Sud, le projet TZEN 5 s'arrête à 450 mètres du tramway Porte de Choisy-Orly Ville, à 500 mètres du pôle de bus (TVM, etc.) et à 650 mètres de la gare RER C de Choisy-le-Roi. Autant dire que pour la commission le projet TZEN5 manque son objectif en matière de connexion avec les autres transports en commun. Elle déplore la décision de ne pas déplacer le terminus sur la place du marché à Choisy-le-Roi comme le réclame le public. La commission n'est pas convaincue par les arguments de non faisabilité du STIF et regrette de ne pas avoir eu connaissance des études techniques.</p> <p>La commission relève que pour cause de temporalité, le STIF ne pourra pas utiliser les terrains libérés par EDF pour le barreau Nord-Sud. Elle adhère aux justifications du STIF et convient que les voiries des rues Jean Jaurès, Salvador Allende et Charles Heller, trop étroites sont inadaptées au passage et au retournement du bus à haut degré de service. Elle comprend également que le STIF ne veuille pas retarder le projet. Le tracé Est est finalement celui qui présente le moins de problèmes et le mieux adapté aux spécificités du TZEN.</p>
<p>Cf. questions § 1.1.2.</p>	<p>SOUS-THEME 2 - Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p>Station Gambetta</p> <p>S'agissant de la localisation de la station Gambetta, de nombreux échanges entre le STIF, la SADEV 94 (aménageur de la ZAC Ivry Confluences) et la Ville d'Ivry sont intervenus au cours des études de Schéma de Principe. La solution initialement envisagée par la SADEV94 consistant à aménager des quais en vis-à-vis sur le boulevard Paul Vaillant Couturier, au nord de la</p>

place Gambetta. Cette solution ne s'avère pas satisfaisante du point de vue de la sécurité des voyageurs. En effet, le quai côté chaussée ne présente qu'une largeur utile de 2,65m, or, cette station fera partie des cinq plus fréquentées de la ligne à terme et nécessitera de ce fait l'aménagement de quais larges.

Fort de ce constat, la SADEV 94 a souhaité étudier l'aménagement d'une station à quais décalés de part et d'autre de la place répondant notamment à l'enjeu de desserte du pôle tertiaire de l'îlot BHV. Néanmoins, cette solution ne répond pas aux enjeux de qualité de service portés par le projet de transport. En effet, l'éloignement des deux quais, de l'ordre de 120m, est défavorable à la lisibilité de l'infrastructure pour le voyageur.

Aussi, le STIF propose dans le Dossier d'Enquête du T Zen 5, l'aménagement de quais larges en vis-à-vis sur la voie CIBLEX au sud de la place Gambetta (à environ 200m de l'îlot BHV). Pour autant, la SADEV 94 a remis dernièrement une nouvelle proposition d'aménagement de la station Gambetta sur le boulevard Paul Vaillant Couturier. Cette proposition est en cours d'analyse.

A ce stade, le STIF demande de maintenir la station telle que prévue au Dossier d'enquête. Dans le cadre des études d'Avant-projet, le STIF propose donc de poursuivre les études et les échanges techniques avec les partenaires locaux dans le cadre des études d'Avant-projet sur la base de la nouvelle proposition de la SADEV94. Le STIF sera attentif à retenir, dans l'objectif une solution satisfaisant à la fois les enjeux de transport (qualité de service offerte aux voyageurs et la lisibilité de la station dans l'espace public) et les enjeux urbains, de préserver la qualité de service offerte aux voyageurs et la lisibilité de la station dans l'espace public.

Rapprochement des stations Salvador Allende et Ardoines Centre du centre commerciale de Vitry-sur-Seine

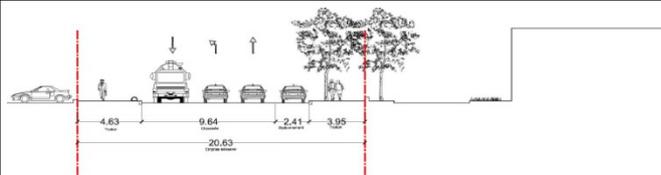
S'agissant de la desserte du centre commercial de Vitry-sur-Seine, deux stations sont implantées à proximité : la station « Ardoines Centre » situées à environ 350m et la station « Salvador Allende » située à 450m.

La station « Salvador Allende » permettra de desservir la partie sud de la ZAC Seine Gare. Rapprocher cette station du centre commercial se ferait au détriment de la desserte de ce nouveau quartier.

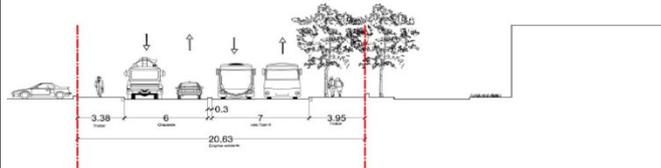
La station « Ardoines Centre » telle que proposée au Dossier d'enquête a pour objectif de desservir le pôle commercial des Ardoines (Centre commercial E. Leclerc, Gémô, Feu vert, Gifi, etc.) ou encore des activités d'Air Liquide sur les rives de la Seine. Elle dessert également **le futur parc des Berges crée dans le cadre du projet de ZAC des Grandes Ardoines**. Enfin, elle offre une interconnexion avec la ligne 9 Athis Car.

Son rapprochement du centre commercial n'est pas possible en raison des emprises limitées de la rue Hénaff. En effet, la largeur actuelle de la rue ne permet pas d'y aménager un couloir bus, indispensable pour la régularité de la ligne, une station (notamment le quai du sens Sud/Nord) et de maintenir des trottoirs et des voiries.

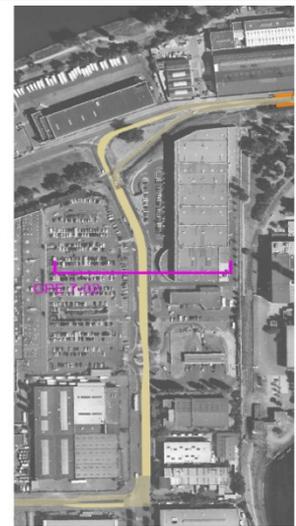
Le STIF propose donc de maintenir la localisation de la station Ardoines Centre tel que présenté au Dossier d'enquête.



CPE 7-02 - Profil Existant - rue Eugène Hénaff



CPE 7-02 - Profil Projeté - rue Eugène Hénaff - section courante



Distance interstation :

La position des stations est établie, en concertation étroite avec les partenaires locaux, notamment en fonction de la densité du tissu urbain, de la structure du réseau viaire, de la proximité d'équipements et de l'articulation avec le réseau de transports en commun.

Par ailleurs, le STIF souhaite concilier deux éléments essentiels :

- d'une part une vitesse commerciale optimale pour répondre aux enjeux de déplacements du territoire ;
- d'autre part une desserte adéquate de l'ensemble des populations, emplois et équipements.

Aussi, afin de garantir une desserte fine du territoire tout en offrant une bonne vitesse d'exploitation, une interstation moyenne de 500m est recherchée. Cette distance correspondant à la distance d'attractivité des stations d'une ligne T Zen. Sur le T Zen 5, l'interstation moyenne est de 520 m.

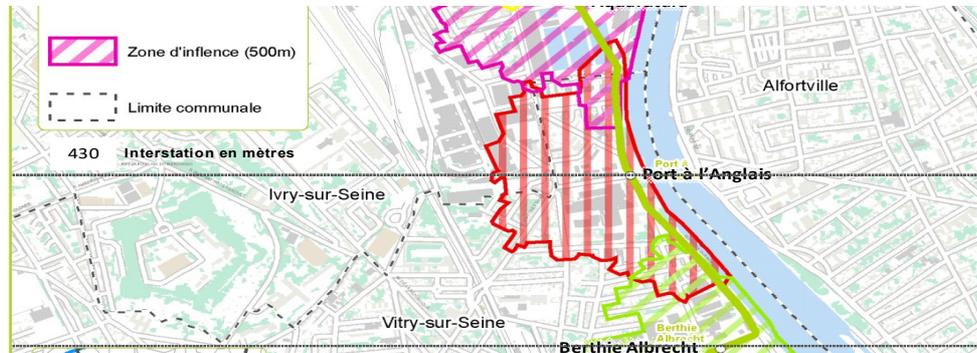
Compte tenu des objectifs de performance attendus, il convient de ne pas diminuer cette interdistance.

Précision du maître d'ouvrage concernant l'observation RE-67 : M. JULIEN – Vitry-sur-Seine : Une station optionnelle était envisagée à l'intersection avec la rue Waldeck Rousseau, afin de desservir le quartier d'habitation récemment construit (ZAC du Port à l'Anglais) tout en évitant une trop grande distance entre les stations Port à l'Anglais et Berthie Albrecht. Il était précisé que la pertinence de cette station devrait être analysée durant les études ultérieures.



Tracé et implantation des stations sur le quai Jules Guesde au stade du DOCP

Les études de Schéma de Principe ont permis de comparer la desserte offerte par le T Zen avec et sans la station Waldec Rousseau. Il s'avère que cette station n'augmente que marginalement la desserte puisque les stations Port à l'Anglais et Berthie Albrecht présentent déjà un bon recouvrement. En effet, la géométrie du réseau viaire du quartier du Port à l'Anglais, ainsi que l'éloignement des franchissements de Seine, limite le pouvoir de desserte des stations situées sur le quai. En outre, l'ajout d'une station implique la perte d'un point de vitesse commerciale.



La commission rappelle qu'elle est parfaitement consciente des contraintes techniques du déplacement de la station Gambetta, que le maître d'ouvrage lui a très clairement exposées à plusieurs reprises, notamment lors de la visite des lieux et de la remise du mémoire réponse le 25 juillet. Cependant, l'enquête a révélé d'importantes demandes émanant principalement à la fois des élus d'Ivry-sur-Seine et du Département du Val-de-Marne, mais aussi de la SADEV94. Les élus et l'aménageur argumentent pour un rapprochement du futur pôle économique de Cityseine situé sur l'îlot BHV (Cf. courrier de la SADEV94 du 27/06/16)

La Commission s'interroge sur les critères que le STIF retient pour positionner ou ne pas positionner la station « Gambetta » sur l'îlot BHV situé sur le Boulevard Paul Vaillant Couturier à Ivry-sur-Seine.

Par ailleurs, elle comprend les difficultés techniques pour rapprocher l'emplacement des stations « Salvador Allende » et « Ardoines Centre », du Centre commercial E. Leclerc, et elle adhère aux explications du STIF de ne pas modifier leurs emplacements.

Cf. questions § 1.1.3.

SOUS-THEME 3 - Réponse du maître d'ouvrage :

Localisation du terminus nord et sud

Cf. réponses apportées au § 1.1.1 du présent mémoire.

Configuration du Site de Maintenance et de Remisage (SMR)

Avec près de 55 000 voyageurs attendus, le projet T Zen 5 répondra à la demande de déplacement à venir du territoire Seine Amont. Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR), déterminant pour l'exploitation de la ligne, constitue un équipement primordial à la bonne mise en œuvre du projet. Il devra notamment être suffisamment dimensionné pour permettre les renforts d'offre nécessaires à l'accompagnement du développement urbain.

Depuis le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), le STIF a retenu, en accord avec l'ensemble des partenaires du projet, le site Graveleau à Choisy-le-Roi pour l'implantation du SMR. Cette parcelle de 1,3ha est très exigue pour permettre le remisage et la maintenance des 28 T Zen et l'implantation des fonctionnalités supports (parking, vestiaires, centre de commande, etc.). A titre de comparaison, le T Zen 4 dispose d'une parcelle de 2,7

ha pour remiser 30 véhicules articulés, présentant moins de contraintes de fonctionnement que les véhicules bi-articulés du T Zen 5. En effet, les caractéristiques du matériel roulant bi-articulé (24m) contraignent la circulation, les alignements droits et les girations et nécessitent d'importantes surfaces plus importantes..

Pour autant, la ville a souhaité que soit étudiée l'opportunité d'une programmation mixte sur ce site. Afin d'étudier la faisabilité d'un scénario mixte comme demandé par les acteurs locaux, le STIF a étudié 3 familles de programmes de site de maintenance et de remisage :

- un scénario « SMR seul sur la parcelle » => **retenu au Dossier d'enquête car il est le seul à répondre à l'enjeu de remisage et de maintenance des T Zen.**
- un scénario « SMR compact » permettant de libérer de la place en façade de l'avenue de Lugo => **ne permettant pas de répondre à l'enjeu de remisage et de maintenance des T Zen du fait de la réduction de l'emprise au sol du SMR**
- un scénario « SMR compact et imbriqué » permettant des constructions sur et à côté du SMR => **ne permettant pas de répondre à l'enjeu de remisage et de maintenance des T Zen du fait des contraintes de fonctionnement du SMR**

Les études de Schéma de Principe réalisée par le STIF ont mis en évidence les contraintes qu'engendre un scénario mixte sur le fonctionnement ultérieur du SMR, voire sur sa faisabilité. En effet, les caractéristiques du matériel roulant bi-articulé (24m) contraignent les alignements droits et les girations et nécessitent d'importantes surfaces.

Aussi, le STIF porte au dossier d'enquête la réalisation du SMR sur l'ensemble de la parcelle Graveleau à Choisy-le-Roi, qui est la seule permettant de garantir la mise en œuvre du projet.

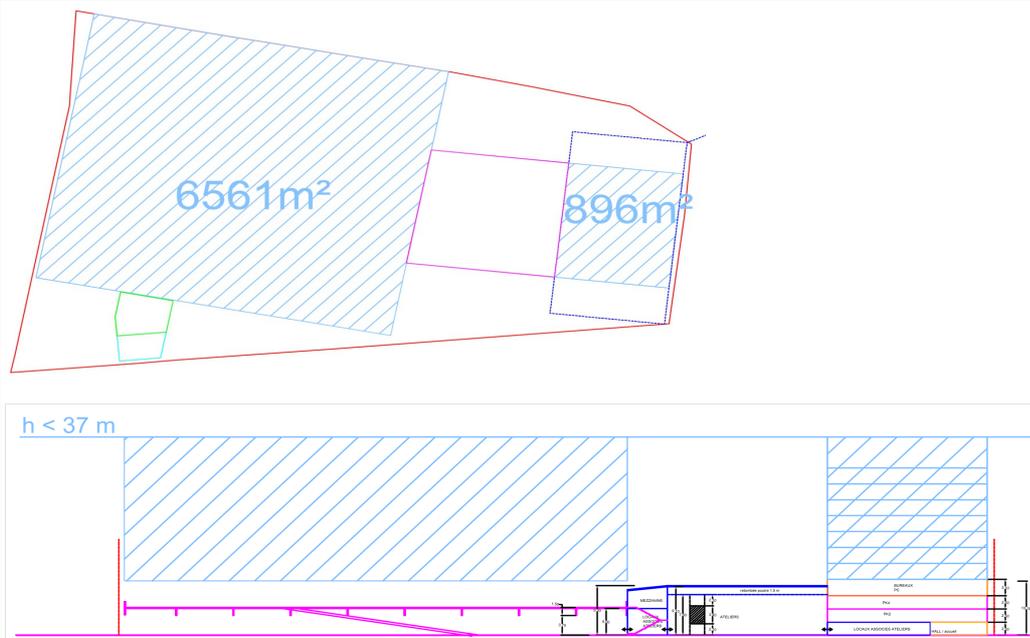
Les financeurs du projet de rechercher des optimisations financières dans la suite des études. La réalisation d'un programme mixte sur ce site ne permettrait pas d'envisager ces optimisations.

Le STIF a toutefois bien noté les enjeux d'insertion du SMR dans son environnement et sera attentif à garantir la meilleure qualité architecturale du SMR (cf. réponses apportées au chapitre 5 du présent mémoire).

Le STIF souhaite maintenir la configuration proposée au Dossier d'enquête (SMR sur l'ensemble de la parcelle) et sera attentif au traitement architectural de cet équipement garantissant une insertion qualitative dans son environnement (cf. chapitre 5.2 du présent mémoire).

Plus spécifiquement sur la famille de scénario « SMR imbriqué », un scénario de SMR imbriqué a été étudié. Ce scénario correspond à la réalisation du SMR de plein pied (avec remisage sur 2 niveaux) au-dessus duquel se développerait un programme connexe :

- Tertiaire sur la partie bâtiment d'exploitation-maintenance du SMR (environ 900m² au sol) ;
- Logistique sur la partie remisage du SMR (environ 6500m² au sol).



D'un point de vue technique, ce scénario soulève plusieurs problèmes :

- Positionner de l'activité en façade de l'avenue du Lugo nécessite de localiser le bâtiment d'exploitation et de maintenance également en façade. Cette configuration contraint fortement le fonctionnement du site (girations et alignements droits des T Zen insuffisants, circulation des T Zen compliquées).
- Les accès aux surfaces tertiaire et logistique (accès piétons, rampes VL/PL notamment pour l'activité logistique, etc.) sont impossibles à localiser, à moins de réduire l'emprise au sol du SMR. Or, cette réduction ne permettrait plus de répondre à l'enjeu de remisage et de maintenance des T Zen.
- Les fondations et les piliers soutenant les activités connexes implantées au dessus du SMR seront plus nombreux contraignant davantage la circulation des T Zen au sein du site.

Au regard des surfaces disponibles, les études de Schéma de Principe réalisée par le STIF ont mis en évidence les contraintes qu'engendre un scénario mixte sur le fonctionnement ultérieur du SMR, voire sur sa faisabilité. Aussi, le STIF porte au dossier d'enquête la réalisation du SMR sur l'ensemble de la parcelle Graveleau à Choisy-le-Roi, qui est la seule permettant de garantir la mise en œuvre du projet.

Le STIF a toutefois bien noté les enjeux d'insertion du SMR dans son environnement et sera attentif à garantir la meilleure qualité architecturale du SMR (cf. réponses apportées au chapitre 5 du présent mémoire).

Le STIF demande de maintenir la configuration proposée au Dossier d'enquête (SMR sur l'ensemble de la parcelle) et sera attentif au traitement architectural de cet équipement garantissant une insertion qualitative dans son environnement (cf. chapitre 5.2 du présent mémoire).

Site de Maintenance et de Remisage provisoire à Ivry-sur-Seine

Dans le cadre de la requalification de la RD19, sous MOA CD94, et de la ZAC Ivry-Confluences, sous MOA SADEV94, un site propre et des stations seront livrées entre 2017 et 2020. Ces aménagements profiteront à terme au T Zen 5. Pour autant, afin d'améliorer le fonctionnement du réseau actuel et de préfigurer l'arrivée du T Zen, une restructuration du

	<p>réseau de bus sera opérée dès livraisons de ces aménagements. A cet horizon, il ne sera pas nécessaire de disposer d'un SMR spécifique, le remisage et la maintenance des lignes continuera à être effectué dans les dépôts actuels.</p> <p>La mise en service du T Zen interviendra quant à elle une fois l'ensemble des aménagements depuis Paris jusqu'à Choisy-le-Roi réalisés, soit à horizon 2020. C'est à cet horizon que le T Zen devra disposer d'un SMR spécifique.</p> <p>Configuration et fonctionnement du carrefour Régnier/Marcailloux/Avenue Lugo</p> <p>Les études de Dossier d'enquête ont permis de préciser la géométrie du carrefour Régnier-Marcailloux et de vérifier son fonctionnement. Ces points seront précisés dans le cadre des études d'Avant-projet, notamment dans l'objectif d'assurer un bon écoulement de l'ensemble des flux et de bonnes conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers.</p>
	<p>La commission est consciente des contraintes techniques de la construction du SMR à Choisy-le-Roi, que le maître d'ouvrage lui a parfaitement expliqué lors de la remise du mémoire réponse le 25 juillet dernier. Cependant, l'enquête a mis en évidence d'importants souhaits émanant principalement à la fois des élus de Choisy-le-Roi et du Département du Val-de-Marne mais aussi de l'EPT12, que la commission a identifiés comme relatifs à la mutualisation et à la mixité du SMR. Ce thème sera davantage développé dans les thèmes 3 et 5. Dans cette appréciation nous nous limiterons uniquement à la fonctionnalité de l'installation.</p> <p>Par ailleurs, la commission attire l'attention du maître d'ouvrage sur l'opération de mixité que la RATP a réalisée pour le SMR situé « rues des Pyrénées /rue de Lagny » (75020).</p>
<p>Cf. questions § 1.1.4.</p>	<p>SOUS-THEME 4 - Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p>Restructuration du réseau de bus existant</p> <p>Le projet T Zen 5 sera accompagné d'une réorganisation des lignes constituant le réseau de bus. Les études, menées en étroite relation avec les collectivités locales, sont en cours. Deux horizons de restructuration sont prévus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le schéma cible correspondant à l'horizon de mise en service du T Zen ; • Un schéma intermédiaire, préfigurant le schéma cible en profitant des aménagements bus réalisés à Ivry-sur-Seine sous maîtrises d'ouvrage CD94 et SADEV94 avant la mise en service du T Zen. <p>Les grands principes retenus pour la restructuration du réseau de bus sont détaillées dans le dossier d'enquête publique, se reporter à la Pièce A, chapitre 6.4.1.1. Principes de réorganisation du réseau de bus (page 125).</p> <p>Connexion T Zen 5 – Ligne 15 du métro</p> <p>A Vitry-sur-Seine, une station T Zen sera aménagée sur la rampe ouest du pont en échange direct avec le parvis de la gare desservie par la future ligne 15 du Grand Paris Express (prévue à horizon 2022) et le RER C. Elle sera une des stations la plus fréquentée de la ligne. Les correspondances entre le T Zen, la ligne 15 et le RER C se feront via le nouveau Bâtiment Voyageurs (BV) créé dans le cadre des travaux de la ligne 15.</p>



Prise en compte de la ligne 10

Le projet de prolongement de la ligne 10 à Ivry-sur-Seine doit permettre de répondre à des enjeux de desserte et de désenclavement de territoires aujourd'hui en fort développement tant à Paris (ZAC Paris Rive Gauche) que dans le Val-de-Marne (Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine).

Ce projet est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France 2030 (SDRIF 2030) avec deux horizons :

- à Ivry-sur-Seine, avant 2030,
- aux Ardoines, après 2030.

Le prolongement de la ligne 10 à Ivry fait actuellement l'objet d'une étude de pré-faisabilité conduite par le STIF et la RATP. Cette étude est en cours de consolidation pour aboutir en 2017 à pour objectif d'étudier une première approche des scénarios de tracé et de leurs coûts en tenant compte des projets de transport, des projets urbains et des études déjà réalisées. Le tracé du prolongement de la ligne 10 n'est pas arrêté à ce jour. Plusieurs tracés sont envisagés dans le cadre de cette étude. Le projet restera ensuite à formaliser au travers d'un DOCP sur la base duquel le conseil du STIF se prononcera

Le T Zen 5 pourrait être en connexion directe avec plusieurs stations de la ligne 10. La localisation précise des interconnexions dépendra notamment du tracé retenu pour le prolongement de la ligne 10.

Les études de trafic mené par le STIF ont permis de montrer la complémentarité de ces projets. En effet, alors que le T Zen a vocation à offrir une desserte fine du territoire (interstation de l'ordre de 500m), la ligne 10 offrira une desserte plus structurante (ordre de grandeur de l'interstation ?).

La commission est satisfaite de la réponse du STIF de restructurer le réseau de bus et de réaliser un réseau intermédiaire depuis le Terminus Nord à partir de 2018. Ce réseau intermédiaire va contenter le public du territoire qui a hâte de voir l'ouverture de la ligne TZEN5.

Elle se réjouit de voir que la connexion avec la ligne 15 du Grand Paris Express est bien prise en compte aux Ardoines. "A Vitry-sur-Seine, une station T Zen sera aménagée sur la rampe ouest du pont en échange direct avec le parvis de la gare desservie par la future

ligne 15 du Grand Paris Express (prévue à horizon 2022) et le RER C. Elle sera une des stations la plus fréquentée de la ligne. Les correspondances entre le T Zen, la ligne 15 et le RER C se feront via le nouveau Bâtiment Voyageurs (BV) créé dans le cadre des travaux de la ligne 15.

La commission relève que le STIF étudie également les connexions avec les lignes de métro 10 et 14 "Le T Zen 5 pourrait être en connexion directe avec plusieurs stations de la ligne 10. La localisation précise des interconnexions dépendra notamment du tracé retenu pour le prolongement de la ligne 10. Les études de trafic mené par le STIF ont permis de montrer la complémentarité de ces projets. En effet, alors que le T Zen a vocation à offrir une desserte fine du territoire (interstation de l'ordre de 500m), la ligne 10 offrira une desserte plus structurante »

Cf. questions § 1.1.5.

SOUS-THEME 5 - Réponse du maître d'ouvrage :

Au sujet du stationnement, le STIF souhaite compenser autant que possible les pertes induites par le projet. Pour autant, l'aménagement de l'ensemble des fonctionnalités (plateforme T Zen, stations, voiries, trottoirs, pistes cyclables, etc.) ne permettent pas toujours de maintenir l'offre de stationnement actuelle.

A ce stade du projet, les études réalisées ne permettent qu'une définition de grands principes de stationnement. Les études d'avant-projet et de projet détaillées définiront 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....

Les grands principes retenus pour le stationnement sont détaillées dans le dossier d'enquête publique, se reporter à la Pièce A, 6.4.2.5. Stationnement (page 135). Au stade du dossier d'enquête, il ressort qu'environ 110 places ne pourront être restituées sur l'ensemble du linéaire.

Pour répondre à l'observation RE-17 : M. SCHNEIDER : le projet prévoit la réalisation d'une quinzaine de place au droit du square Charles Fourier.

Enfin, il est rappelé que le Plan de Déplacement de la Région Île-de-France (PDUIF - document au cœur de la planification des politiques de transport) a un objectif de réduction de la place de la voiture en zone urbaine et encourage un encadrement du stationnement public, en particulier à proximité d'un point de desserte de transport en commun structurante (RER, métro, tramway, T Zen). A ce titre, le STIF ne prévoit pas la réalisation de parking relais aux abords du parcours du T Zen 5. En effet, ce mode ayant une attractivité locale, le rabattement vers les stations T Zen s'effectuera majoritairement à pied, en vélo ou en transports en commun.

Le stationnement a été peu évoqué par le public, mais constitue une demande forte de la ville de Choisy-le-Roi. Au total 113 places de stationnement seront supprimées sur les 346 existantes. Des solutions de compensation sont en cours de réflexion avec les communes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi.

La commission note avec satisfaction la réponse du STIF de compenser autant que possible les places de stationnement. Bien que le tracé du TZEN ne justifie pas la réalisation d'un parking relais, la commission demande au STIF d'accompagner les villes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi, dans la création de places de stationnement notamment aux Ardoines Gare.

1.5. Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête partage le point de vue du public qui plébiscite le projet de TZEN5 comme un projet de transport collectif très utile et de qualité pour les habitants et usagers de ce territoire val-de-marnais enclavé entre la Seine et les voies ferrées, et qui déplore que les connexions aux deux terminus soient aussi maltraitées, comme celles inexistantes avec les lignes 6 et 14.

Ainsi, la commission estime que le tracé proposé pour le TZEN5, même s'il comporte un tronçon provisoire à Vitry-sur-Seine, il est de nature à désenclaver ce territoire actuellement mal desservi, et qu'il permettra d'effectuer du « cabotage » entre les différents quartiers val-de-marnais et de mieux les relier à Paris.

Toutefois elle considère que :

- **des études complémentaires pourraient être menées pour prolonger le tracé jusqu'à la place du marché de Choisy-le-Roi, et jusqu'à la station « Quai de la gare » de la ligne n°6 du métro à Paris ;**
- **l'emplacement prévu sur le barreau « Ciblex » semble moins pertinent étant donné que le centre de gravité sera sur Cityseine avec un potentiel de 4000 à 6000 emplois, un déplacement de la station « Gambetta » sur l'îlot BHV doit être étudié ;**
- **bien que les documents supra communaux préconisent la mixité urbaine, toutefois les contraintes de configuration de la parcelle du SMR de Choisy-le-Roi doivent être prises en compte pour déterminer si une solution de mixité est viable ;**
- **étant donné la forte complémentarité avec les lignes de métro 14 et 10, les connexions entre le TZEN et ces deux lignes devraient être étudiées ;**
- **sans oublier les orientations du PDUIF, et compte tenu de la demande en stationnement des futurs usagers du pôle multimodal qui se fera jour, la suppression des parkings par le projet TZEN5 devrait être compensée aux Ardoines.**

• **Bilan stationnement par ville (hors ZAC)**

	Bilan (Offre projetée - Offre actuelle)	Bilan par commune
Paris	Pas d'impact	Pas d'impact
Ivry	Pas d'impact	Pas d'impact
Vitry		
▪ Quais de Seine	+ 47 places	
▪ Ardoines Centre	- 98 places	-49 places
▪ Gare Ardoines (hors ZAC)	+ 2 places	
Choisy	- 64 places	- 64 places

Extrait plaquette STIF

Thème n°2

Impacts socio-économiques et expropriations liées à la DUP

Ce thème a pour objectif l'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête et identifiées par la commission comme relatives aux impacts socio-économiques et aux expropriations liées à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Sur les 215 items, 15% d'entre eux ont abordé cette problématique qui contextualise le projet dans plusieurs dynamiques sociales et économiques, et qui anticipe sur sa mise en œuvre en abordant la question des expropriations.

Il convient de rappeler que ce rapport concerne l'enquête publique préalable à la DUP, et non pas l'enquête parcellaire qui pourra se dérouler dans un deuxième temps. Cependant, cette dimension doit cependant être prise en compte pour mieux apprécier les impacts, notamment socio-économiques induits par le projet.

L'ensemble des questions ont été évoquées relativement favorablement sur les territoires traversés par la ligne par un public comprenant des particuliers, mais également des acteurs institutionnels, associations ou aménageurs, comme en témoignent les courriers adressés respectivement par la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT), par les maires de Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine et d'Ivry-sur-Seine, et par les aménageurs SADEV94 et la SEMAPA.

Le public se partage, à égalité, entre ceux qui ont hâte de voir son ouverture et les partisans d'un TC plus écologique. Certains regrettent le mode de transport choisi : le bus au détriment du tramway (le choix du transport en commun thermique et non électrique.)

2.1. Analyse et synthèse des observations recueillies

Le TZEN5 permettra de desservir quatre grandes opérations urbaines dont trois ZAC en pleine expansion : 354 000 habitants et 171 000 emplois aujourd'hui. A l'horizon 2030, il pourrait accueillir dans une hypothèse haute 90 000 habitants de plus (+25%) et voir la création de près de 40 000 emplois supplémentaires (+22%), Choisy-le-Roi étant la commune qui verra sa population et ses emplois évoluer le moins.

Le premier tronçon sera livré en janvier 2018 (Grands Moulins jusqu'à Gambetta, voie potentiellement utilisée par les autres bus), le dernier tronçon Gambetta- Choisy-le-Roi sera livré en 2023.

2.1.1. Impacts socio-économiques

Globalement, le public estime que le projet est intéressant dans la mesure où il réduit la circulation routière et accompagne l'installation de populations nouvelles : il correspond à un réel besoin.

Ceux qui ont hâte de voir la mise en service du TZEN5

RE-3 : M. BARTHE - Ivry-sur-Seine

« D'autre part, au sein d'Ivry- Confluences, il apparaît de plus en plus un déséquilibre entre l'offre de transport en commun et la livraison de nouveaux logements. En 6 mois, c'est plus de 600 logements qui ont été livrés, de même qu'une école primaire et bientôt un campus de bureaux. A côté de cela, le service de BUS disponible a une fréquence erratique, des retards constants. Dans ces conditions, le déploiement de l'offre TZEN est réellement pertinente et très attendue.»

RE-12 : Mme LAVITAL - Bonneuil-sur Marne

"Je suis très heureuse si ce projet abouti. Cela va vraiment nous faciliter la vie.»

RE-16 : Mme NATACHA - Ivry-sur-Seine

« Quel beau projet ! Écologique, soucieux de désenclaver certains quartiers, il a tout pour plaire et faciliter la vie des habitants longeant le parcours du bus. Il devrait par ailleurs faciliter la venue d'entreprises dans des endroits mal desservis jusqu'alors, les commerces se développeront, de nouvelles familles viendront s'installer dans le Val-de-Marne...bref, ce projet est parfait à tout point de vue ! Nous croisons les doigts pour que le calendrier soit tenu.

Une question reste néanmoins sans réponse : pourquoi ne pas le mettre en circulation étape par étape, suivant l'avancée de sa construction ? Cela simplifierait la vie de nombreuses personnes et dynamiserait petit à petit les secteurs concernés ! »

RE-51 : M. STAMBOLI - Délégué AUT, 13° arrondissement de Paris

« La ZAC PRG, dont la population est amenée à augmenter, notamment dans les quartiers Austerlitz (gros centre commercial prévu) et Bibliothèque (1000 entreprises du numérique dans l'ancienne Halle Freyssinet), disposerait enfin d'un transport de surface rapide, efficace et fiable pour tous ses quartiers. Le bus 89, déjà surchargé, assurerait alors une desserte certes plus lente mais plus fine pour tous les habitants de la ZAC en lien avec le centre de Paris. »

Ceux qui veulent un TC plus respectueux de l'environnement, plus écologiqueVIT R1-1 : Mme FARINI - Vitry-sur-Seine

«Prolonger la ligne M14 n'aurait-il pas été plus judicieux et peut-être moins coûteux? »

RE-11 : Mme MME RAFLEWSKI - Ivry-sur-Seine

«Il est important que le TZEN5 soit mis en place en respectant tout ce qui est annoncé, fréquence, fiabilité, confort, impact sur l'environnement. Ivryenne qui travaille à Levallois-Perret, actuellement c'est un parcours du combattant d'aller travailler chaque jour et de rentrer le soir»

RE-71 : M. GOBITZ - délégué de la FNAUT

« La FNAUT soutient le projet de BHNS TZEN5 entre Choisy-le-Roi et Paris.»

RE-75 : M. BOURJAC - Maire-adjoint Vitry-sur-Seine

«Sans l'assurance de la clef de répartition du financement de cet ouvrage par les partenaires, dans les délais permettant la livraison du pont en coordination étroite avec celle de la gare, le projet TZEN5 sera fragilisé dans son entièreté et retardera le développement urbain de l'ensemble du territoire concerné de Paris 13° à Choisy-le-Roi».

RE-83 : M. DEBANO - Epernay (51200)

« Le dossier d'enquête publique aurait du présenter une étude d'exploitation sur 20 ans .../...examiner le cas des différentes technologies disponibles, et notamment le trolleybus, car elles ont une incidence non négligeable sur le coût total sur la durée de vie, et donc sur le bilan financier et la rentabilité de l'opération, et sur la pollution. Sans étude préalable d'exploitation et de technologie, les décisions sont prises sur des bases incomplètes et peuvent donc se révéler plus coûteuses au final .../... Enfin les canalisations du chauffage urbain (sociétés SICUV et CPCU) ne semblent pas avoir été pris suffisamment en compte par le STIF. »

RE-77 : Mme CORTESE – service de la ville de Vitry-sur-Seine

transmet un courrier de la SICUV

« La SICUCV fait remarquer que les conduites de chauffage urbain de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi ne sont pas répertoriés sur la liste des ouvrages »

2.1.2. Expropriations liées à la DUP

Trois observations sont relatives aux problèmes posés par les 70 expropriations déclarées nécessaires pour permettre la mise en œuvre du TZEN 5.

Voici les commentaires déposés par les personnes touchées directement par les emprises du projet de TZEN5. La plupart contestent l'inclusion de leurs biens dans opération.

VIT R1-1 : Mme FARINI - Vitry-sur-Seine

«Est-ce que l'immeuble situé 1 rue Constantin à Vitry est dans la bade du tracé du TZEN5...Si l'immeuble n'est pas dans la bande du tracé du TZEN5, pourquoi démolir l'immeuble qui représente une partie du patrimoine historique de Vitry-sur-Seine ?»

RE-79 : M. RODRIGUES - Vitry-sur-Seine

« Je suis le gérant de la société LUXO BENNES RECYCLAGE qui occupe un site immobilier situé 31 et 37 rue de la Seine sur la commune de Vitry-sur-Seine, à l'angle de la rue Edith Cavell. Notre société y exerce une activité de récupération, de valorisation et de recyclage de déchets. Nous employons sur ce site 49 salariés. D'après les documents de l'enquête, il est prévu que la ligne TZEN5 emprunte la rue Edith Cavell, le long de notre site. Il est également indiqué qu'un élargissement de la rue Edith Cavell doit être réalisé. Par ailleurs, à la lecture du plan général des travaux, je constate que notre site est, dans sa quasi-totalité, compris dans le périmètre de l'enveloppe des travaux.

Ces informations sont imprécises. Toutefois, elles me font fortement craindre une expropriation totale de notre site industriel, expropriation qui signera l'arrêt pur et simple de notre activité et engendrera le licenciement immédiat de nos 49 salariés. Il est indispensable que l'aménagement de la ligne TZEN5 se fasse dans le respect des industriels présents sur la commune de Vitry-sur-Seine. Ce sont ces industriels qui font vivre l'économie et le territoire de Vitry-sur-Seine. Aussi, le projet de ligne TZEN5 ne doit pas engendrer des expropriations excessives et l'arrêt des activités économiques et industrielles telles que la nôtre.

Si toutefois une expropriation s'imposait, une emprise partielle sur une bande maximum de 4 à 6 mètres de large, le long de la rue Edith Cavell, serait largement suffisante pour la réalisation de cette ligne et nous permettrait, après nécessaire réorganisation de notre site industriel, de maintenir notre activité et nos emplois. »

RE-80 : M. VANDAMME - Vitry-sur-Seine

« La SCI Edith CAVELL dont je suis le gérant, est propriétaire foncier d'une parcelle située rue de la Seine sur la commune de Vitry-sur-Seine, à l'angle de la rue Edith Cavell. Cette parcelle est actuellement exploitée par mon locataire commercial, la société LUXO BENNES RECYCLAGE, pour une activité de récupération, de valorisation et de recyclage de déchets. J'adhère totalement aux observations formulées par la société LUXO BENNES RECYCLAGE.

En effet, la réalisation du projet de ligne TZEN5 ne doit pas avoir pour effet de mettre un arrêt aux activités économiques de la zone et de porter une atteinte excessive à la propriété. Si des solutions alternatives existent (comme celle visant à exproprier que partiellement une bande de 4 à 6 mètres), elles doivent être privilégiées. »

2.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

2.2.1. Impacts socio-économiques

Cf. Pièce H pages 25 à 31 qui décrit l'évaluation socio-économique du projet.

Les territoires parisiens et val-de-marnais à l'Ouest de la Seine sont en pleine évolution voient leur activité économique se développer et accueillent de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises. En effet, une augmentation de 25% de la population et de 22% du nombre d'emplois est attendue d'ici à 2020.

Le bilan socio-économique est établi en tenant compte d'un début des travaux en 2019 et d'une mise en service en 2021 (première année pleine d'exploitation en 2022). L'année de référence retenue pour l'actualisation est l'année 2014. L'application de la méthode d'évaluation francilienne conduit à un taux de rentabilité immédiate du projet de 9,1 % à la mise en service du projet. Le taux de rentabilité interne est de 13,4 %.

Le bénéfice actualisé, qui correspond à la somme des coûts et avantages actualisés du projet, s'élève à + 126,1 M€.

2.2.2. Expropriations

Cf. Pièces A (chapitre 5 pages 79 à 86 et pièce I (chapitre 3 pages 11 à 22 et pages 49 à 60)

Les expropriations ne concernent que celles engendrés dans le cadre du projet TZEN 5. En effet, certaines parties du site propre sont réalisées dans le cadre de projets urbains (ZAC Gare Ardoines, Ivry-Confluences, etc.) et dans le cadre d'un aménagement routier (réaménagement de la RD19).

De manière générale, le projet a été conçu de manière à limiter les emprises et donc les acquisitions foncières. Sur la commune de Choisy-le-Roi, le projet s'inscrit principalement sur des infrastructures existantes appartenant au domaine public. Des acquisitions foncières de parcelles seront nécessaires ou une convention avec l'EFIF (au droit du site d'implantation du futur SMR accueillant actuellement l'entreprise Graveleau).

Environ 70 parcelles sont à acquérir pour le projet de transport dont une trentaine avec impact bâti. Principaux impacts: Quai Jules Guesde, Rue Léon Geffroy, Avenue du Lugo

Travail à poursuivre avec le CD94, les aménageurs et l'EPFIF.

L'enquête parcellaire sera prévue ultérieurement.

2.3. Questions complémentaires de la commission

Concernant les aspects socio-économiques :

- Qui finance le dévoiement des réseaux ?
- Le financement du programme des Ardoines est-il programmé ?
- Quels sont les coûts externalisés ? Qui les prend en charge ?
- Les coûts de fonctionnement n'ont-ils pas été sous-évalués ?
- Le financement du pont des Ardoines est-il validé ? Qui le finance ?

Concernant les expropriations :

- Y-a-t-il des inquiétudes dans les acquisitions foncières du barreau Ciblex et de façon générale, sur d'autres tronçons du tracé ?

2.4. Avis du maître d'ouvrage

	<p>Précision du maître d'ouvrage :</p> <p>Le planning de l'opération T Zen 5 est présenté dans le dossier d'enquête publique, se reporter à la Pièce A, au chapitre 2.2.5. Synthèse chronologique (page 27). La mise en service de la ligne, depuis Paris jusqu'à Choisy-le-Roi, est prévue à horizon 2020, sous réserves des conclusions de l'enquête publique et de la mise en place des financements afférents.</p> <p>A noter également qu'à Ivry-sur-Seine, le CD94 et la SADEV livreront entre 2018 et 2020 des aménagements qui profiteront au réseau de bus existant avant la mise en service du T Zen.</p>
<p>Cf. questions § 2.1.</p>	<p>SOUS-THEME 1- Réponse du maître d'ouvrage</p> <p><i>Dévolement des réseaux</i></p> <p>Dans le cadre de la réalisation des aménagements de voirie, mais également afin de garantir la performance de la ligne en phase d'exploitation, il est nécessaire de dévoyer certains réseaux.</p>

En effet, la plate forme du T Zen, d'une épaisseur d'environ 1m, nécessitera pour sa réalisation un décaissement des emprises actuelles de l'ordre de 2m.

Par ailleurs, la continuité de service est un enjeu primordial pour la performance de la ligne T Zen. Dès lors, le dévoiement des réseaux concessionnaires situés sous la plate-forme T Zen ou la mise en place de dispositifs d'accès particuliers est souhaité, afin de ne pas perturber le parcours du T Zen en cas d'intervention, d'entretien ou de maintenance des réseaux.

Ce procédé est susceptible de s'appliquer aux réseaux suivants :

- réseaux en pleine terre situés à moins de 2 m du niveau fini de la plate-forme qui pourraient être impactés par les travaux de terrassement ;
- regards présents sur la chaussée ;
- tous les réseaux nécessitant une ouverture de la chaussée en cas d'intervention.

Pour autant, le dévoiement de certains réseaux pourraient s'avérer compliqués. Le STIF accorde une attention particulière aux réseaux conséquents tels que le TRAPIL (sous la rue Edith Cavell), ou encore certains réseaux d'assainissement très structurant (ovoïde sous boulevard Paul Vaillant Couturier, déjà traité dans le projet de restructuration du boulevard – projet de requalification de la RD 19).

Les travaux du T Zen 5 se feront dans le respect de la réglementation R.554-1 du code de l'environnement relative aux travaux à proximité des réseaux, de la norme NFS 70-003-1 en vigueur depuis le 1er juillet 2012, et de la procédure TRAPIL pour les réseaux LHP (Le Havre – Paris) ainsi que de la servitude associée à ce dernier.

En vertu de l'article R.113-11 du Code de la voirie routière et conformément à une jurisprudence constante, la prise en charge des dévoiements de réseaux de concessionnaires rendus nécessaires par des travaux de voirie entrepris dans l'intérêt du domaine public routier et conformément à sa destination sont à la charge du propriétaire du réseau sauf stipulation contractuelle ou disposition contraire figurant dans l'autorisation d'occupation temporaire.

Coûts externalisés

Le coût du projet est présenté dans la pièce E du Dossier d'enquête. Il est estimé à 108,5 M€ HT (ligne et Site de Maintenance et de Remisage, hors matériel roulant), CE 08/14 (coût Hors Taxes aux Conditions Economiques d'Août 2014). Il s'agit d'une estimation au stade des études préliminaires à plus ou moins 10 %.

Le franchissement des Ardoines, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA, fera l'objet d'un plan de financement spécifique entre l'État, la Région, le Département du Val-de-Marne, l'EPA ORSA, l'EPT 12 et la Société du Grand Paris. Une participation financière de l'État, de la Région et du 'bloc local' est envisagée au CPER 2015-2020 pour le franchissement des Ardoines au titre du T Zen 5, pour l'aménagement du site propre et des stations.

A noter que la Société du Grand Paris vient de mettre en place une première partie de sa participation à l'ouvrage afin de couvrir les frais d'études de l'EPA. Les discussions entre les financeurs sont encore en cours afin d'arrêter définitivement le plan de financement de la phase travaux.

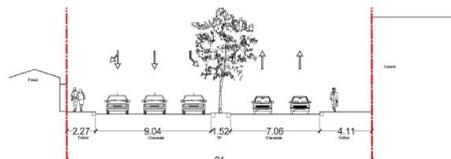
Au stade du schéma de principe, les hypothèses retenues pour le matériel roulant sont de 28 véhicules pour un coût d'environ 25,2 M€ HT, CE 08/14.

	<p>Coûts d'exploitation</p> <p>Le coût d'exploitation et d'entretien annuel associé à la mise en service de ce projet et à la restructuration bus qui l'accompagne est estimé à 4,9 M€2014 par an.</p> <p>Prolongement de la Ligne 14</p> <p>La ligne 14 fait déjà l'objet d'un projet de prolongement au sud jusqu'à l'Institut Gustave Roussy de Villejuif afin d'offrir une correspondance avec la ligne 15 du métro. Elle sera ensuite prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly.</p> <p>Étude d'exploitation à long terme</p> <p>Le Dossier d'enquête présente dans sa pièce H – Évaluation socio-économique une analyse visant à mesurer son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus à ses coûts.</p> <p>L'objectif des prévisions de fréquentation est de dimensionner au mieux le projet sur la durée. Le projet doit répondre d'abord à moyen terme à l'évolution de charge du T Zen 5 après sa mise en service. Il doit répondre aussi à long terme à la demande établie après réalisation de l'intégralité des projets d'aménagements et des projets de transports collectifs réalisés. Ainsi, les prévisions de trafic ont été réalisées à la mise en service et à l'horizon du Nouveau Grand Paris (horizon long terme).</p>
	<p>La commission d'enquête a bien noté la réponse du STIF concernant le dévoiement des réseaux qui est de nature à satisfaire les interrogations de la SADEV94, de la ville Vitry-sur-Seine, du CPCU et du SICUVC. Les concessionnaires ont pour l'habitude d'alerter sur leurs réseaux, avant tout projet routier important. Des contacts ultérieurs sont déjà planifiés entre le STIF et les concessionnaires pour les phases de travaux.</p> <p>La question du financement ne sera pas de nature à satisfaire les concessionnaires. "En vertu de l'article R.113-11 du Code de la voirie routière et conformément à une jurisprudence constante, la prise en charge des dévoiements de réseaux de concessionnaires rendus nécessaires par des travaux de voirie entrepris dans l'intérêt du domaine public routier et conformément à sa destination sont à la charge du propriétaire du réseau sauf stipulation contractuelle ou disposition contraire figurant dans l'autorisation d'occupation temporaire » (Cf. mémoire réponse du STIF en date du 25/7/16)</p> <p>La commission relève que du coût de fonctionnement du projet est de 4,9 millions/an. Elle déplore l'absence de réponse claire concernant le financement de la part du STIF. Elle aurait apprécié des études comparatives avec d'autres projets similaires.</p>
Cf. questions § 2.2.	<p>SOUS-THEME 2- Réponse du maître d'ouvrage</p> <p>Acquisitions foncières</p> <p>Le projet se développe majoritairement sur le domaine public routier mais nécessite également la réalisation d'acquisitions foncières afin d'obtenir les emprises suffisantes à l'insertion du T Zen 5 ainsi qu'à l'ensemble des fonctionnalités nécessaires aux projets urbains.</p> <p>Les études d'Avant-Projet permettront de préciser la liste des parcelles à acquérir dans l'objectif de présenter au public ces acquisitions au cours d'une enquête parcellaire.</p> <p>D'ores et déjà, il faut noter que les projets urbains traversés par le T Zen (ZAC Ivry Confluences, ZAC Seine Gare Vitry et ZAC Gare Ardoines) prévoient l'élargissement de certaines voiries, profitant d'une part au besoin des projets urbains mais également à l'insertion</p>

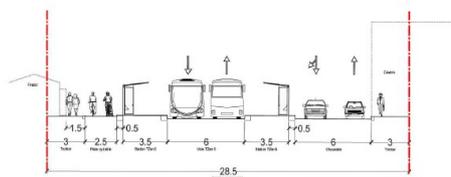
des aménagements du TZEN5. Les acquisitions foncières seront alors portées dans le cadre des projets urbains. En particulier, l'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du barreau CIBLEX à Ivry-sur-Seine sera portée par la SADEV94 dans le cadre de la ZAC Ivry Confluences. Celle-ci interviendra avant la mise en service du TZEN5.

Pour autant, un certain nombre d'acquisition resteront à porter par le STIF dans le cadre du projet TZEN5.

En particulier, le profil de l'avenue du Lugo à Choisy-le-Roi devra être élargi ponctuellement afin de permettre l'insertion de la station « Docteur Roux ». Cette élargissement se fait principalement sur du foncier maîtrise par l'EPFIF pour le compte de l'EPA ORSA.



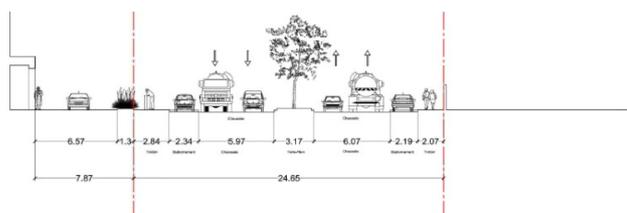
CPE 9-01 - Profil Existant - avenue de Lugo



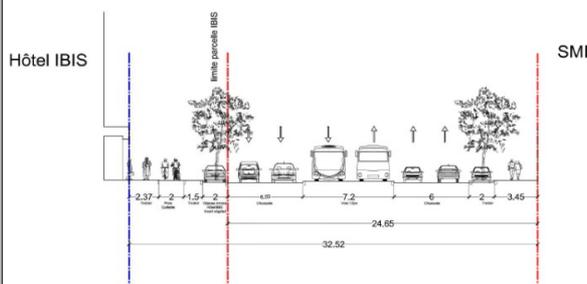
CPE 9-01 - Profil Projeté - avenue de Lugo - Station Dr Roux



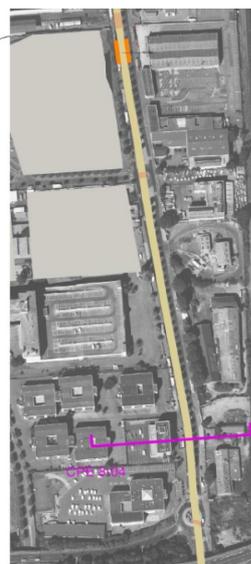
A Vitry sur-Seine, le projet T Zen 5 portera l'élargissement du Sud de la rue Léon Geffroy. Cet élargissement se fera dans le prolongement de celui porté par l'EPA ORSA plus au nord de l'avenue Léon Geffroy dans la ZAC Gare Ardoines.



CPE 8-04 - Profil Existant - rue Léon Geffroy - Hôtel Ibis

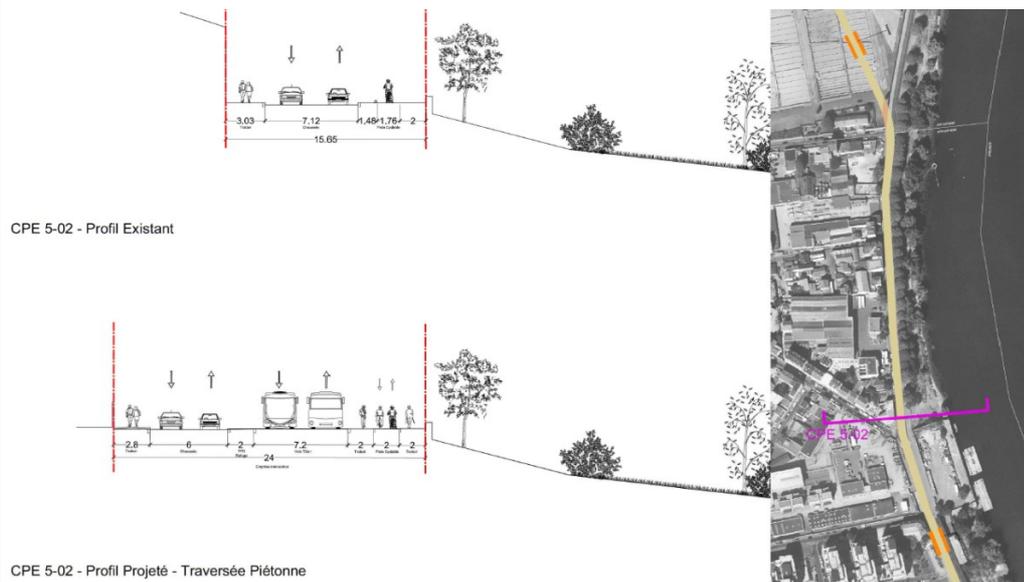


CPE 8-04 - Profil Projeté - rue Léon Geffroy - Hôtel Ibis



Enfin, le profil du quai Jules Guesde sera élargi à 24 m entre les carrefours avec les rues Baignade et Port à l'Anglais, voire ponctuellement au-delà pour permettre l'implantation des stations. Cet élargissement entraînera des impacts sur du foncier privés. A noter que sur cette section, le T Zen 5 s'insère sur un emplacement réservé déjà existant. Ce dernier, inscrit depuis longtemps au PLU de Vitry-sur-Seine au profit du Département du Val-de-Marne

avait vocation à préfigurer l'aménagement d'un TCSP sur le quai. Aussi, dans le cadre de la Mise en Compatibilité du PLU de la commune de Vitry-sur-Seine, il est proposé de changer le destinataire d'une partie de cet emplacement au profit du STIF.



Concernant les expropriations, seul l'aménageur SADEV94 nous a fait part de ses inquiétudes concernant les acquisitions foncières du barreau « Ciblex » et de façon générale, seules trois personnes se sont manifestées, une particulière et une société dont leurs propriétés se situent effectivement dans la bande de la DUP à Vitry-sur-Seine. Cette absence de mobilisation du public pour ce sous-thème n'a rien d'étonnant. D'une part le STIF a privilégié de réaliser ses ouvrages, dans le domaine public national, départemental et communal « Le projet se développe majoritairement sur le domaine public routier. » (Cf. mémoire réponse du STIF du 25 juillet page 38.) D'autre part les acquisitions foncières sont directement portées, presque en totalité, dans le cadre des projets urbains par les aménageurs comme la SEMAPA ou la SADEV94.

2.5. Appréciation de la commission d'enquête

Les préoccupations socio-économiques sont peu évoquées par le public, en revanche elles sont plus développées par les institutionnels, les concessionnaires et les aménageurs qui ont fait part à la commission de nombreuses inquiétudes : prise en compte du réseau, financement du dévoiement. (cf. Thème 3 développé ci-après)

La commission d'enquête relève que des interrogations sur le financement demeurent et elle demande que le dossier d'enquête et le mémoire réponse soient plus explicites. Elle préconise une plus grande clarté dans l'exposé du financement.

Concernant les expropriations, peu d'inquiétudes se sont manifestées pendant l'enquête publique puisque les 9 km du tracé TZEN se développent majoritairement dans le domaine public.

La commission d'enquête demande que les expropriations ne se fassent que si elles sont strictement nécessaires. La procédure de règlement à l'amiable doit être systématiquement privilégiée. Elle alerte toutefois sur la différence entre la bande de la DUP (plus ou moins 50 m) et celle qui sera retenue pour l'enquête parcellaire qui se limitera aux parcelles strictement nécessaires à la réalisation du tracé.

Thème n°3 Atteintes à l'environnement

Ce thème a pour objectif l'analyse des observations du public identifiées par la commission comme relevant de la thématique traitant des atteintes à l'environnement et des nuisances générées par la phase chantier et les impacts de l'exploitation de la ligne.

Sur les 215 items d'observations recueillies dans l'ensemble des registres, ce thème en a recueilli 36 items, ce qui représente une pondération de 17%.

Les réactions proviennent de tous les groupes d'intervenants identifiées lors de l'enquête : particuliers, associations, collectivités territoriales ou locales, aménageurs ou organismes divers.

Elles couvrent plusieurs aspects portant sur les 6 sous-thèmes suivants :

- la nature de la motorisation retenue pour le TZEN 5 ;
- l'aléa inondation et la gestion de l'eau ;
- les nuisances générées pendant les phases chantier et exploitation ;
- l'impact sur l'aménagement du voisinage du tracé ;
- l'impact sur le milieu végétal ;
- les incidences sur le réseau de chauffage urbain.

3.1 Analyse et synthèse des observations recueillies

3.1.1. La nature de la motorisation retenue pour le fonctionnement du TZEN 5

Un certain nombre de choix techniques, intégrés directement dans la conception du projet, ont été faits dans un objectif de minimisation des impacts sur l'environnement. Ainsi, parmi les différentes options envisageables, il a été retenu celles qui minimisaient les effets négatifs ou valorisaient les effets positifs. C'est le cas par exemple du choix du matériel roulant autre que tout diesel (les solutions techniques concernant l'alimentation du matériel roulant seront étudiées plus précisément dans les phases d'études ultérieures) : la suppression du tout-diesel permet de réduire les impacts sonores et de limiter les consommations d'énergies fossiles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ;

Plusieurs personnes ont suggéré qu'un autre type de motorisation soit retenu par le STIF à la place du mixte diesel/électrique : les énergies renouvelables, le tout-électrique, piles au combustible ...

Ces propositions sont motivées par le désir de réduire les pollutions et donc les maladies liées aux émissions de gaz à effet de serre, de contribuer à préserver l'équilibre écologique de la planète, et de s'inscrire dans une politique de développement durable.

RE-6 : M. BERGER - Choisy-le-Roi

- « s'étonne que le transport retenu soit thermique et non électrique parce cela limiterait les émissions de gaz à effet de serre et la pollution, ce qui entraînerait une réduction des maladies liées. La solution retenue favorise la solution bus alors qu'en prenant en compte son incidence sur les dépenses de l'assurance maladie, c'est au contraire la solution tramway qui serait à privilégier. »

RE-27 : Vitry-sur-Seine

- « estime préférable que ce moyen de transport respecte la planète et qu'il soit alimenté par des énergies renouvelables. »

RE-56 : M. RICCIO - Alfortville

- l'énergie Diesel est « une folle hérésie alors que beaucoup de bus sont passés à 100% Biogaz .../... ou tout électrique. »

RE-76 : M. BOCQUIAULT - Paris

- .trouve dommage que le TZEN soit à moteur à combustion et non à hydrogène;
- regrette que les fils d'alimentation des trolleybus soient bannis des villes ;
- préconise la pile à combustible et la filière hydrogène (Hundai, Susuki..).

Question de la commission d'enquête §3.1.1.

Est-ce que le maître d'ouvrage a prévu de prendre en compte les évolutions technologiques nombreuses dans ce domaine pour retenir la solution la plus intéressante sur le plan environnemental au moment de la mise en service de la ligne TZEN5 ?

3.1.2. L'aléa Inondation et la compensation de l'imperméabilisation des sols

Le projet est situé dans le périmètre du PPRI de la Seine (Plan de Prévention du Risque Inondation). Le projet est prévu au niveau du terrain naturel sur l'ensemble du tracé. Il n'a donc pas d'effet sur l'écoulement des eaux de crues dans le lit majeur de la Seine.

Seule la rue Edith Cavell et l'axe est-ouest (avenue du Président Salvador Allende) seront rehaussés dans le cadre de la résilience des Ardoines, à savoir, la capacité d'un territoire à fonctionner malgré une catastrophe, ce qui va permettre d'assurer une transparence hydraulique pour conserver le champ d'expansion des crues.

Le projet T Zen 5 entraînera donc des remblais de manière permanente :

- rue Edith Cavell au nord de la rue Allende à Vitry-sur-Seine : 800 m3 de remblais ;
- rue Léon Geffroy au sud du carrefour Bel Air à Vitry-sur-Seine : 5400 m3 de remblais.

Ces remblais serviront de rampes pour la création de « voies principales hors eau » permettant aux populations de se déplacer de manière sûre jusqu'aux secteurs non inondés sans pour autant créer un obstacle à l'expansion des crues (circulation de l'eau de part et d'autre de l'axe rouge nord-sud sur le schéma ci-contre par le biais de cadres hydrauliques qui seront disposer en certains point)... Les déblais pourront également être utilisés sur la rue Léon Geffroy pour relier le pont des Ardoines au dessus des voies ferrées permettant ainsi de diminuer à la fois le transport des déblais du T Zen 5 vers les sites de traitement et les acheminements des matériaux pour les projets en question

L'élargissement de la voirie du quai Jules Guesde peut à l'inverse permettre de restituer des espaces aujourd'hui occupés par des parcelles bâties ou clôturées, ce qui faciliterait l'écoulement des crues et compenserait les remblais du projet.

A l'échelle des séquences concernées par une intervention de façade à façade, on note également une augmentation des surfaces imperméabilisées estimée à 10%, au droit du quai Jules Guesde, sur l'avenue du Lugo, ainsi que sur la rue Léon Geffroy. Ces imperméabilisations entraîneront une élévation du ruissellement et donc une diminution des possibilités d'infiltration. Elles impliqueront éventuellement une adaptation des réseaux existants,

Les inondations subies par certains territoires courant juin 2016 ont généré de nombreuses questions et réactions du public, exprimées principalement oralement.

Les principales observations formulées dans les registres sont reprises ci-dessous.

RE-24 M. BARON

- déclare « être surpris que l'analyse de la vulnérabilité par rapport aux crues et inondations se limite à constater la position du projet par rapport aux crues de 1910 » ;
- explique que « l'épisode de juin 2016 bien que nettement inférieur au niveau 1910, a quand même provoqué des dégâts sur les réseaux et infrastructures » ;

Échange avec M. BOURJAC, Conseiller municipal de Vitry-sur-Seine

Deux points ont été mis en exergue lors de la rencontre avec M. BOURJAC : d'une part la nécessité de prendre en compte le phénomène de résilience, et d'autre part la mise en œuvre de mesures compensatoires afin de prendre en compte les effets d'une accentuation de l'imperméabilisation des sols.

Question de la commission d'enquête § 3.1.2.

Est-ce que les problématiques liées aux inondations ont bien été prises en compte, en particulier pour ce qui concerne le phénomène de résilience et les éventuelles mesures compensatoires à prévoir du fait de l'accroissement de l'imperméabilisation des sols ?

3.1.3. Les nuisances générées pendant les phases chantier et exploitation

Il est à noter qu'il y a eu peu d'observations concernant les éventuelles nuisances qui seront générées par le chantier. Cela peut être expliqué par le fait qu'actuellement, il y a très peu d'ensembles résidentiels le long du tracé. Il y a essentiellement des activités en cours de restructuration ce qui n'est pas de nature à générer beaucoup de réactions ou d'interventions. Les principales observations portent principalement sur l'impact du réseau en phase d'exploitation par rapport à la circulation et au stationnement le long du tracé.

RE-32 : M. MORO - Choisy-le-Roi

- se réjouit de la réduction de la circulation automobile, ce qui réduira les nuisances sonores et autres pollutions, au profit des piétons, vélos et espaces verts.

RE-39 : M. SIMOENS - Vitry-sur-Seine

- fait état des nuisances générées par le passage du bus dans la rue Edith Cavell et des « stationnements sauvages » de voitures ventouses dans la rue.

RE-56 : M. RICCIO - Alfortville

- le réaménagement de la RD19 donne partiellement l'espace nécessaire et les autres tronçons sont trop étroits, il faudra sans aucun doute supprimer ou réduire la circulation ; à moins d'abattre quelques beaux arbres et réduire les bords naturels de la Seine .../... » ;
- les trafics des camions de ravitaillement locaux ne sont pas étudiés. « Où passeront -ils? Comment ravitailler Leroy Merlin, Truffaut, Leclerc .../... on va retrouver des carrefours aux angles et trottoirs défoncés .../...»

CHO R-1 : M. GUILLAUME - Maire de Choisy-le-Roi

- suggère d'étudier l'impact sur le stationnement autour du terminus de Choisy-le-Roi, incluant des recherches de compensation sur les voies adjacentes et le cas échéant un accompagnement par le maître d'ouvrage sur le stationnement réglementé ;

CHO R-2 : M. GEORGES - Conseil Départemental du Val-de-Marne

- propose que soit réétudié le fonctionnement du carrefour entre la rue Léon Mauvais et le quai Jules Guesde à Vitry-sur-Seine ;
- demande que soit examiné plus fortement les conditions d'insertion du projet TZEN5 au droit des sites les plus contraints : passage sous l'autoroute A86 du fait de son étroitesse (une coupe de la voirie est sollicitée) et terminus à Choisy-le-Roi.

Question de la commission d'enquête § 3.1.3.

Quelles sont les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour réduire les nuisances occasionnées par les travaux ou en phase d'exploitation dans les points sensibles : les carrefours routiers, les stationnements, le passage sous des sites contraints (passage sous l'A86, ...), la circulation dans des rues étroites, le ravitaillement des commerces les circulations douces ou PMR ?

3.1.4. L'impact sur l'aménagement du voisinage du tracé

La zone d'étude comporte des secteurs très différents en matière d'aménagement. Plusieurs projets urbains doivent contribuer au développement et à la modernisation du territoire. Certains secteurs présentent des intérêts naturels et architecturaux traduisant un enjeu paysager mais le territoire reste majoritairement à dominante industrielle et économique.

- Un facteur très important à prendre en compte est le fort potentiel d'évolution urbaine qui peut par conséquent entraîner une revalorisation paysagère du territoire.
- La zone d'étude possède un atout grâce à la proximité de la Seine à partir de laquelle des corridors naturels peuvent se greffer (parcs envisagés à Ivry Confluences, aux Ardoines, requalification des berges, etc.).
- Le caractère d'entrée de ville de la zone du Lugo à Choisy-le-Roi en fait un point d'intérêt à prendre en considération, tout particulièrement au niveau de la bretelle d'entrée/sortie de l'autoroute.
- Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) s'implante sur une parcelle située au nord de la commune de Choisy-le-Roi en contre bas de la rampe de sortie de l'A86, entre l'avenue de Lugo et la voie des Roses. Le SMR situé en entrée de ville (autoroute notamment) et dans une zone vouée à être requalifiée doit correctement s'insérer en coordination avec les études urbaines à venir :
 - travail sur les plantations au sol ;
 - travail des façades (matériaux et architecture en cohérence avec l'environnement changeant du site du Lugo) ;
 - travail sur la « clôture » du site qui doit faire l'objet d'une attention particulière pour s'adapter aux riverainetés publiques, semi privées et privées (opacité/transparence, épaisseurs, vues).

Plusieurs observations portent sur la prise en compte des bords de Seine situés à proximité et sur la volonté des communes de se doter d'entrée de ville accueillante et harmonieuse dans l'aménagement final du tracé.

CHO R-2 : M. GEORGES - Conseil Départemental du Val-de-Marne

- suggère d'améliorer le traitement envisagé au droit de la station Port-à-l'Anglais à Vitry-sur-Seine pour favoriser la desserte de la grève de Vitry en voie d'aménagement.

RE-56 : M. RICCIO - Alfortville (94200)

- « le réaménagement de la RD19 donne partiellement l'espace nécessaire et les autres tronçons sont trop étroits, il faudra sans aucun doute supprimer ou réduire la circulation ; à moins d'abattre quelques beaux arbres et réduire les bords naturels de la Seine .../... » ;
- « les bords de Seine sont devenus des quais de déchargement inutilisables pour les citoyens locaux et les promeneurs ... on chasse l'humain en lui réduisant des espaces de détente ; la Seine n'est pas mise en valeur ... où passera le Tram au niveau du Port à l'Anglais ? Il n'est pas bon de canaliser le fleuve .../... c'est reporter les problèmes de débit, d'inondation aux autres.../... les belles esquisses d'architectes ont la fâcheuse habitude d'édulcorer la réalité.../... on ne voit aucune esquisse avec la Seine, où est-elle dans ce projet ?.../... » .

CHO R-1 : M. GUILLAUME - Maire de Choisy-le-Roi (94400)

- demande que soit poursuivi les réflexions sur un SMR mixte (conditions de départ du choix du site) dès le lancement des études AVP, en cohérence avec les ambitions urbaines du développement du secteur du Lugo et sa situation en entrée de ville.

Question de la commission d'enquête § 3.1.4.

Est-ce que le maître d'ouvrage a prévu de travailler avec les collectivités locales ou territoriales et les associations afin de réaliser une bonne insertion du tracé sur des sites caractéristiques comme les bords de Seine ou les entrées de ville ? Quelles seront les modalités de remise en état des biens privés impactés (murs, murets et plantations) : indemnisation ou remise en état par le maître d'ouvrage ?

3.1.5. L'impact sur le milieu végétal

Plusieurs tronçons du tracé vont subir des abattages d'arbres qui vont affecter le bilan végétal et accentuer la minéralisation de quartiers qui le sont déjà fortement.

L'étude d'impact présente le bilan des suppressions et des replantations d'arbres :

- le quai Jules Guesde (67 existants, 10 supprimés, 59 replantés)=bilan positif de 49 arbres ;
- le sud de la rue Léon Geffroy, à partir de la rue Descartes (56 existants, 39 supprimés, 33 replantés)=bilan négatif de 6 arbres ;
- l'avenue du Lugo (50 existants, 37 supprimés, 15 replantés) = bilan négatif de 22 arbres ;

Il y aura également suppression d'arbres dans des parcelles privées (19 sur le quai Jules Guesde et 17 sur le sud de la rue Léon Geoffroy). Au total, ce sont 107 arbres qui sont plantés pour 86 arbres d'alignements structurants supprimés auxquels s'ajoute la suppression de 36 arbres privés d'intérêt très limité, soit un bilan négatif de 15 arbres.

Il y aura également d'autres incidences sur l'environnement paysager

- au droit du SMR, suppression d'une fine bande enherbée, les arbres seront préservés (les actions de terrassement ne devraient a priori pas avoir d'impact sur ces arbres).
- Suppression de petites surfaces végétales dont l'intérêt écologique est faible, espaces herbacées et arbres sur le quai Jules Guesde, les rues Berthie Albrecht, Edith Cavell et Léon Geffroy, ainsi que l'avenue de Lugo (impacts sur les arbres développés dans la partie « flore » ci-dessous.

CHO R-1 : M. GUILLAUME Maire de Choisy-le-Roi

- demande la recherche de solutions pour compenser le bilan végétal négatif dans ce secteur très minéral. 25 arbres situés au milieu de la chaussée du Lugo vont être abattus. Souhaite une replantation sur l'avenue LUGO qui est très minérale actuellement.

RE-56 : M. RICCIO- Alfortville

- le réaménagement de la RD19 donne partiellement l'espace nécessaire et les autres tronçons sont trop étroits, il faudra sans aucun doute supprimer ou réduire la circulation ; à moins d'abattre quelques beaux arbres et réduire les bords naturels de la Seine .../... »

Question de la commission d'enquête §3.1.5.

Quelles sont les mesures prévues pour compenser l'abattage des arbres sur certains tronçons du tracé et assurer un bon équilibre minéral/végétal de tous les quartiers traversés par le TZEN 5?

3.1.6. Les incidences sur le réseau de chauffage urbain

La zone d'étude se situe au sein d'un territoire urbain particulièrement dense impliquant la présence de nombreux réseaux divers le plus souvent enfouis et dont le tracé reprend celui des voiries. Il s'agit des réseaux suivants :

- Réseau de distribution et de transport d'électricité, éclairage public ;
- Réseau de distribution et de transport de gaz, réseau TRAPIL, chauffage urbain ;
- Communication, Fibre optique ;
- Réseaux d'eau (Eau pluviale, Eau usée, Eau potable).

Par ailleurs, des réseaux d'assainissement structurant sous la RD19 à Ivry-sur-Seine et sous le quai Jules Guesde à Vitry (ouvrage dit Rive gauche de Seine) ou encore plusieurs collecteurs départementaux avec des ouvrages spécifiques sous la rue Léon Geoffroy à Vitry-sur-Seine/rue de Lugo à Choisy-le-Roi sont relativement importants pour un projet d'infrastructure.

Deux opérateurs du chauffage urbain ont réagi pour une prise en compte effective de leurs réseaux par rapport au tracé du TZEN mais aussi par rapport à la politique de financement des travaux de dévoiement de leurs réseaux

RE-73 : La SICUCV

La société du Chauffage Urbain Choisy-Vitry signale que les réseaux existants ne sont pas répertoriés dans la liste des ouvrages présentés et qu'en conséquence, les impacts potentiels, tant techniques que financiers, directs ou indirects, du projet sur le réseau ne sont pas connus. Elle attire l'attention sur l'enjeu majeur que le projet TZEN analyse et précise ses impacts sur le réseau de chaleur et en particulier sur le financement d'éventuels travaux de dévoiement.

RE-78 : M.BARON CPCU

La CPCU demande la prise en considération de la présence importante de ses ouvrages sur les communes de Paris, Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine. Elle signale qu'une intervention sur les canalisations doit être possible à tout moment, en cas de fuite, le cas échéant en dévoyant la circulation du bus TZEN le temps des travaux. Des ouvrages visitables sont aussi positionnés avec des accès sur trottoir et doivent rester accessibles 24h/24 afin de permettre les interventions d'urgence ou de maintenance. Elle souhaite disposer de plans projets pour pouvoir évaluer la compatibilité du projet avec leurs ouvrages.

Questions de la commission d'enquête § 3.1.6 :

- Quelles sont les mesures envisagées pour une meilleure prise en compte de l'existence des réseaux de chauffage urbain sur le tracé du TZEN 5?
- Est-ce que la politique de faire financer les dévoiements de réseaux par les concessionnaires est susceptible d'évoluer?

3.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

La présentation générale du projet, son contexte, ses objectifs, son calendrier, les dispositifs techniques retenus, le programme des travaux et leurs conditions d'exécution constituent les troisième et quatrième parties de l'étude d'impact.

Les principaux objectifs indiqués sont :

- créer une liaison structurante pour le territoire complémentaire au réseau ferré ;
- développer une offre de transport fiable, capacitaire, accessible, et confortable permettant de limiter le développement de la voiture particulière ;
- favoriser les circulations actives et sécuriser tous les moyens de transport ;
- accompagner le fort développement urbain du secteur ;
- desservir les grands pôles de développement actuels et futurs du territoire ;
- participer au développement économique et à l'attractivité du territoire pour les futures entreprises.

La description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers du tracé du TZEN5 et du SMR est présentée en pages 136 à 150.

Pour chaque secteur du tracé, les caractéristiques de l'insertion sont décrites par des photographies et des figures représentant les plans d'aménagement de la ligne et de ses abords. Ces documents sont très bien présentés et très faciles à appréhender.

Les phasages des travaux, montrant la complexité des aménagements prévus sont présentés par secteur en pages 159 à 168.

Il est indiqué en page 170 que le TZEN5 constitue un projet en tant que tel et se confond ainsi avec le programme de travaux.

Les principaux enjeux environnementaux sont présentés en page 358 sous forme d'un tableau distinguant par des couleurs différentes les niveaux d'enjeu fort, moyen et faible. Les enjeux de niveau fort qui en ressortent sont :

- les risques naturels (inondation par débordement, ruissellement et remontée de nappe) ;
- les habitats naturels (plage Ivry-Vitry) ;
- l'urbanisation/occupation des sols en lien avec les projets urbains ;
- le contexte socio-économique ;

- la mobilité et le réseau des transports en commun ;
- le réseau routier, le trafic, l'accidentologie, le stationnement ;
- les risques technologiques et pollution des sols (présence de risque SEVESO, réseau TRAPIL de transport d'hydrocarbures);
- le paysage et les milieux naturels.

Les principales interrelations entre les différents milieux sont présentées en page 367 à 369.

3.3. Question complémentaire de la commission

Le passé industriel du secteur des Ardoines laisse présager la présence de sols pollués. Les terrassements et/ou affouillements de ces sols peuvent entraîner la remobilisation de pollution par transfert dans les eaux de ruissellement. Ces eaux peuvent ensuite atteindre les eaux souterraines par infiltration, rejoindre le cours d'eau de la Seine ou contaminer des sols « sains ». Ainsi, les eaux souterraines sont en relation avec les sols et les eaux superficielles, ce qui facilite la transmission des pollutions entre les différents milieux.

Une mauvaise gestion des déchets de chantier peut affecter la qualité des eaux aussi bien souterraines que superficielles. L'étude d'impact indique qu'en particulier les déblais pourront être utilisés sur la rue Léon Geffroy pour relier le pont des Ardoines au dessus des voies ferrées permettant ainsi de diminuer à la fois le transport des déblais du T Zen 5 vers les sites de traitement et les acheminements des matériaux pour les projets en question.

Les pollutions du sol retardant certains chantiers de construction de bâtiments résidentiels ou publics sont-elles de nature à retarder la réalisation du TZEN 5 ?

3.4. Avis du STIF, maître d'ouvrage

Cf. questions § 3.1.1.	<p>SOUS-THEME 1- Réponse du maître d'ouvrage</p> <p>Le STIF a retenu au stade du Dossier d'enquête une motorisation hybride Diesel-électrique. Pour autant, compte tenu des évolutions technologiques en la matière, le STIF poursuivra la réflexion au cours des études ultérieures. Le choix de motorisation s'effectuera au regard de l'enjeu écologique, de robustesse du système et du coût d'acquisition et de fonctionnement.</p>
<p><i>La commission d'enquête relève que le maître d'ouvrage à fait pour l'instant le choix d'un matériel roulant autre que du «tout diesel» ce qui va permettre de réduire les impacts sonores et de limiter les consommations d'énergies fossiles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Elle reconnaît qu'il s'agit de la solution la plus performante au regard de l'environnement compte tenu des données technologiques avérées à ce jour.</i></p> <p><i>Cependant, elle estime que l'option «tout électrique» aurait pu être étudiée de manière plus approfondie parce qu'elle peut avoir un impact non négligeable au niveau de la configuration des terminus et de certaines stations, qui sont contraints en espace.</i></p>	
Cf. questions § 3.1.2.	<p>SOUS- THEME 2 - Réponse du maître d'ouvrage</p> <p>Les problématiques liées aux inondations, et plus généralement à l'écoulement des eaux et à l'imperméabilisation des sols, ont bien été prises en compte. Tout d'abord, l'analyse de l'état initial de l'environnement identifie une sensibilité forte au risque d'inondation par remontée de nappes (nappe sub-affleurante), se reporter à la pièce F, au chapitre 5.2.5.4. Remontée de nappes (page 200). Pour autant, la topographie, existante ou projetée, des territoires traversés ne sera pas modifiée par le projet T Zen 5. Les seules fondations significatives sont</p>

celles du SMR situé au-dessus des plus hautes eaux connues.

Dans le cadre des études pré opérationnelles (avant-projet et projet), des études géotechniques seront réalisées et des dispositifs type piézomètres (pour suivre le niveau de la nappe au droit de la zone d'étude) pourront être mis en place. Cela permettra d'évaluer la profondeur de la nappe et de définir les mesures adéquates en termes de dimensionnement des structures de chaussée ou des fondations du SMR relatives aux risques de remontées de nappe.

Le projet entraîne des imperméabilisations limitées au droit du quai Jules Guesde, sur l'avenue du Lugo, ainsi que sur la rue Léon Geffroy. Ces imperméabilisations modifieront très faiblement l'écoulement des eaux superficielles et impliqueront éventuellement une adaptation des réseaux existants.

Dans le cas où les réseaux existants ne pourraient absorber ce besoin supplémentaire (évalué de 40 à 80 m³ selon les séquences), des solutions de rétention ou d'infiltration seront ponctuellement nécessaires sur les voiries concernées, afin de réduire les débits d'apports d'eau dans les réseaux existants. Il pourra s'agir du surdimensionnement des regards d'ava-loirs ou du réseau secondaire d'assainissement pour faire tampon, de la mise en place d'un bassin de rétention (comme sur la parcelle du SMR).

Une étude hydraulique et d'assainissement sera réalisée dans le cadre de la réalisation du dossier au titre des articles L.214-1 à 6 du code de l'environnement (dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau) notamment du fait de la réalisation du projet dans le lit majeur d'un cours d'eau, rubrique 3.2.2.016. À ce titre, un dossier spécifique sera déposé auprès de la Police de l'eau. Il permettra de définir précisément l'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines ainsi que les mesures spécifiques à mettre en œuvre. Elle permettra de définir avec exactitude les conditions de gestion des eaux pluviales et usées, en tenant compte des préconisations des gestionnaires des réseaux d'assainissement sur les branchements de la plateforme du T Zen 5 et du SMR.

Le projet est situé dans le périmètre du PPRi de la Seine (Plan de Prévention du Risque Inondation). Le dossier indique que le projet est prévu au niveau du terrain naturel sur l'ensemble du tracé et qu'il n'aura donc pas d'effet sur l'écoulement des eaux de crues dans le lit majeur de la Seine.

Effectivement, le STIF va réaliser la plateforme du TZEN 5 sur des voiries stabilisées mais certaines seront créées par des réhaussés de chaussées existantes, ce qui sera le cas de la rue Edith Cavell, de l'avenue Salvador Allende et de la rue Léon Geffroy à Vitry-sur-Seine.

La commission d'enquête se demande comment va être assurée la transparence hydraulique par rapport à l'expansion et à l'écoulement des crues afin de garantir la résilience dans la zone des Ardoines.

L'augmentation des surfaces imperméabilisées est estimée à 10%, au droit du quai Jules Guesde, sur l'avenue du Lugo, ainsi que sur la rue Léon Geffroy. Ces imperméabilisations entraîneront une élévation du ruissellement et donc une diminution des possibilités d'infiltration. Elles impliqueront éventuellement une adaptation des réseaux existants,

La commission d'enquête recommande que le maître d'ouvrage et l'EPA-ORSA collaborent afin de définir et mettre en œuvre les mesures permettant de traiter efficacement les aspects transparence hydraulique, résilience et imperméabilisation du projet.

Cf.
questions
§ 3.1.3.

SOUS-THEME 3 - Réponse du maître d'ouvrage :

Mesures pour réduire les nuisances chantier

Le bon déroulement des travaux est un enjeu fort pour le STIF. Les grands principes retenus au stade du Dossier d'enquête sont les suivants :

- maintien au maximum de la circulation automobile et bus pendant toute la phase travaux ;
- circulation des bus dans la circulation générale lorsqu'une voie bus existante ne peut être conservée en phase travaux ;
- maintien de cheminements piéton (notamment PMR) et cycliste sécurisés en permanence.
- maintien des accès riverains (logements, entreprises, commerces, etc.)

Afin de limiter au maximum les nuisances pour les riverains, les commerçants ou tous autres usagers évoluant à proximité du chantier, il est envisagé un phasage des travaux selon des sections cohérentes. Les grands principes de ce phasage sont présentés dans le dossier d'enquête publique, se reporter à la Pièce A, au chapitre 7.3. Principe par section (page 145).

Un dispositif de communication de proximité sera mis en place auprès des riverains et des automobilistes, pour une meilleure compréhension des objectifs des travaux et pour qu'ils puissent être informés sur l'évolution du chantier et sur les gênes causées par ce dernier.

La garantie du bon fonctionnement des commerces et de l'ensemble des activités économiques durant la phase de travaux est un enjeu fort de la réussite du projet.

Cet aspect sera pris en compte en différentes étapes :

- Durant les phases d'études :

Les besoins des commerces seront pris en compte pour les études des phasages de travaux : livraisons, stationnement, etc. Ainsi les contraintes de livraisons des activités économiques seront recensées dans les études d'avant-projet afin d'être intégrés suffisamment tôt dans le projet. De même les établissements scolaires et les ERP sensibles seront identifiés pendant l'avant-projet afin que les besoins d'accès sécurisés des élèves pendant les travaux soient pris en compte.

- Pendant la phase de préparation des travaux :

Les plans de circulation en période de travaux seront étudiés avec attention et en concertation avec les services techniques des communes concernées et du Conseil Général du 94. De plus, cette phase permettra d'informer les riverains et commerçants des travaux qui auront lieu : tronçons concernés, durée des travaux... Des sessions d'information et sensibilisation dans les établissements scolaires pourront également avoir lieu pendant cette phase.

- Pendant les travaux :

Comme c'est le cas pour les autres projets de tramway et T Zen en Ile-de-France, une Commission de Règlement à l'Amiable (CRA) sera mise en place pour étudier les demandes d'indemnisations des commerçants. Son objectif est de permettre une indemnisation rapide à l'amiable des commerçants dont l'activité est perturbée par les travaux.

Cette commission sera présidée par une personnalité indépendante de la MOA (magistrat). Le STIF proposera au Tribunal Administratif, à la préfecture, à l'administration fiscale, aux chambres consulaires (CCI et CMA) d'y siéger. Les commerçants seront informés par le STIF des modalités d'indemnisation.

Trafic routier – Cf observations RE-56 : M. RICCIO-Alfortville et CHO R-2 : M. GEORGES

Dans le cadre des études du Dossier d'enquête des études de trafic ont été réalisées et sont présentées dans la pièce F, chapitre 16.2 en page 642, et résumé dans la pièce A, chapitre 6.4.2.3 en p 132. De nouvelles études de trafics seront réalisées dans le cadre des études à venir afin de préciser les principes portés au Dossier d'enquête. A noter également que les accès riverains seront maintenus, en particulier les accès permettant le ravitaillement des commerces.

La commission d'enquête relève que :

- **le projet bénéficiera pendant les travaux d'une démarche de communication et d'information des riverains et acteurs du territoire concernés par le projet ;**
- **une commission d'indemnisation des activités commerciales sera mise en place pour la durée des travaux ;**
- **le recours au transport fluvial sera privilégié pour limiter fortement dans l'espace et le temps, les nuisances dues aux circulations de chantier et à l'évacuation des déblais par la route, en particulier lors de la construction du SMR à Choisy-le-Roi.**

Par ailleurs, des mesures localisées seront prises afin de minimiser la gêne liée aux travaux :

- **reconstitution des alignements d'arbres et des espaces verts de proximité ;**
- **restitution des espaces publics dédiés à la circulation des piétons, vélos, des livraisons, de la circulation générale et des espaces de stationnement en voirie ;**
- **reconstitution et la remise en état de certains réseaux ;**
- **réaménagement de voiries et de carrefours routiers ;**
- **maintien des accès pour les secours ;**
- **certains travaux trop impactant pour la circulation de jour, seront réalisés de nuit, sous couvert d'autorisation et en minimisant les bruits pouvant réveiller les riverains.**

Cf. questions § 3.1.4.**SOUS-THEME 4 - Réponse du maître d'ouvrage :**

Afin de mener à bien les études précédentes, le STIF a souhaité s'inscrire dans une démarche partenariale en associant étroitement les financeurs (la Région Île-de-France et le Conseil départemental du Val-de-Marne), les collectivités locales (les villes traversées et l'EPT 12 (ex-CASA)), les partenaires locaux (aménageurs, EPFIF, etc.) et plus globalement l'ensemble des acteurs concernés (riverains, institutions, entreprises, associations). A titre d'illustration, entre la concertation préalable et dossier d'enquête publique, se sont déroulées une trentaine de réunions sectorielles et thématiques, 5 comités techniques, une dizaine de rencontres avec les élus du territoire, 4 rencontres avec les grandes entreprises représentant plus de 4000 employés, 3 rencontres avec 4 associations reconnues pour leurs compétences en mobilité et 4 rencontres avec les habitants (300 habitants rencontrés). Se reporter à la pièce J du Dossier d'enquête, en page 29.

Ces échanges ont permis de définir collectivement les principes d'aménagements portés au Dossier d'enquête, notamment aux abords des sites caractéristiques comme les bords de Seine ou les entrées de ville.

Dans le cadre des études à venir, le STIF poursuivra cette démarche partenariale afin d'approfondir les principes d'aménagement.

La commission d'enquête considère que le fort développement urbain que va vivre ce territoire doit fournir l'occasion de procéder à sa revalorisation architecturale et paysagère en intégrant le tracé et ses abords. En effet, plusieurs projets urbains doivent contribuer au développement et à la modernisation du territoire. Dans un contexte de développement à forte dominante industrielle et économique, certains secteurs présentent des atouts et des intérêts naturels et architecturaux traduisant un enjeu urbain et paysager.

Il s'agit en particulier de :

- **la proximité de la Seine à partir de laquelle des corridors naturels peuvent se greffer (parcs envisagés à Ivry Confluences, aux Ardoines, requalification des berges, etc.) ;**
- **l'entrée de ville de la zone du Lugo à Choisy-le-Roi qui va accueillir le SMR.**

Cf. questions § 3.1.5.

SOUS-THEME 5 - Réponse du maître d'ouvrage :

Bien que l'ambiance paysagère actuelle soit relativement tournée vers des activités économiques, industrielles et commerciales notamment sur les secteurs de Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi (moins sur Paris mêlant bureaux et logements), les projets urbains de la zone d'étude tendent à redonner un nouveau visage urbain résolument plus mixte et laissant davantage place à la nature.

Aussi, dans le cadre du projet T Zen 5, le STIF prévoit de porter une attention particulière à l'intégration paysagère de cette nouvelle infrastructure de transport dans un espace déjà très marqué par les réseaux viaires. Le projet prévoit donc des mesures d'intégration paysagère, à la fois pour la ligne (plantations d'arbres, requalification de certaines voiries de façade à façade) et pour les équipements (stations), qui tiendront compte de l'architecture de l'environnement

Le T Zen 5 a donc pour ambition de renvoyer une qualité paysagère forte en cohérence avec un territoire en pleine mutation contribuant ainsi à une amélioration du cadre de vie, un apaisement des espaces publics, et au confort lors des déplacements via les transports en commun, etc.

A ce stade du projet, les études réalisées ne permettent qu'une définition de grands principes de l'insertion paysagère. Les études d'avant-projet et de projet détaillées définiront précisément les arbres impactés et restitués et plus largement les aménagements prévus pour leur compensation.

Les travaux de réalisation du T Zen 5 impliquent cependant la suppression de certains alignements d'arbres (notamment sur le quai Jules Guesde, le sud de la rue Léon Geffroy et l'avenue du Lugo). Les autres séquences ne sont pas concernées dans la mesure où ces problématiques sont traitées dans le cadre de projets urbains de ZAC ou de réaménagement de voirie (RD19) ou ne sont pas encore confirmés.

On note également la suppression d'arbres dans des parcelles privées. Comme précisé dans l'état initial, ces arbres n'ont toutefois qu'un intérêt écologique faible et ne forment pas de corridors cohérents pour la circulation des espèces. De plus, ils sont parfois peu entretenus contrairement aux alignements d'arbres communaux et sont pour certains assimilables à des arbustes.

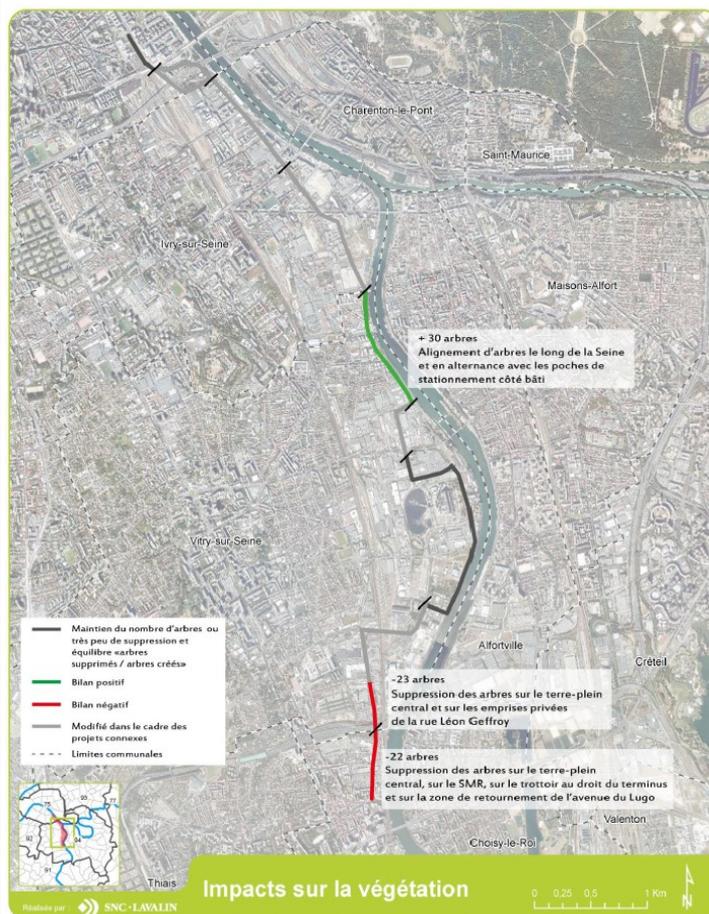
Il est enfin à noter, au droit du SMR, la suppression d'une fine bande enherbée comme présenté en page précédente, les arbres seront préservés. On note également la suppression de petites surfaces végétales dont l'intérêt écologique est faible, espaces

herbacées sur le quai Jules Guesde, la rue Léon Geffroy, l'avenue de Lugo.

La loi de protection de la nature (étude d'impact) et la loi sur l'eau, respectivement codifiés dans le code de l'environnement sous les articles L.122-1 à 6 et R122.3 pour l'étude d'impact et L.214-1 à 11 et R214-6 et R214-32 pour la loi sur l'eau, encadrent la nécessité de recourir ou non à des mesures compensatoires. Il apparaît à ce stade du dossier d'enquête publique que le projet requiert la mise en œuvre de mesures de réduction d'impact et d'accompagnement, mais pas de mesures compensatoires.

Cependant le projet prévoit également de replanter une centaine d'arbres notamment le long des quais de Seine. Le traitement paysager global (arbres, arbustes, etc.) sera également un des objectifs forts portés dans le cadre des études ultérieures.

Au total, ce sont une centaine d'arbres qui sont plantés pour environ 90 arbres d'alignements structurants supprimés sur le domaine public. Le bilan est donc positif et le projet compense donc les impacts sur le domaine public



La commission d'enquête relève que le bilan des suppressions et des replantations d'arbres est certes négatif, mais que cela résulte principalement de la suppression d'arbres dans des parcelles privées (36 suppressions) alors que sur les voiries communales le bilan global est positif (21 arbres en plus).

Comme précisé dans l'état initial, ces arbres n'ont toutefois qu'un intérêt écologique faible et ne forment pas de corridors cohérents pour la circulation des espèces, voire sont souvent isolés dans des enceintes fermées.

D'autre part, il s'agit effectivement d'un impact à court et moyen terme dans la mesure où les arbres qui seront replantés demanderont quelques années (s'inscrivant dans une

période de long terme) avant d'atteindre une taille similaire à ceux présents actuellement.

Cf. questions § 3.1.6.

SOUS-THEME 6 - Réponse du maître d'ouvrage :

Les principes et les modalités de dévoiement des réseaux sont présentés dans le chapitre 2.1 du présent mémoire

S'agissant de la prise en compte des réseaux dans le cadre de l'opération, le STIF a réalisé un premier travail d'identification des réseaux situés sur le corridor du projet au cours de l'élaboration du Dossier d'enquête. Une Déclaration de projet de travaux (DT) a été établie en avril 2014 pour les sections du quai Jules Guesde à Vitry-sur-Seine et de l'avenue du Lugo à Choisy-le-Roi. Cette Déclaration de projet de travaux a pour objectif d'informer les concessionnaires que de futurs travaux pourraient se tenir à proximité de leurs réseaux. Le STIF a également travaillé en coordination avec les maîtres d'ouvrages des projets connexes (secteur Bruneseau, requalification RD19, ZAC Ivry Confluences, ZAC Seine Gare Vitry et ZAC Gare Ardoines) dans le but d'identifier les réseaux présents sur ces secteurs.

Parmi les concessionnaires répertoriés par le service Réseaux et Canalisations dans le périmètre du projet, les concessionnaires concernés sont listés dans les tableaux ci-dessous, pour Vitry-sur-Seine et pour Choisy-le-Roi. Les données transmises et la classe de précision des ouvrages y sont présentées.

Les éléments reçus pour le quai Jules Guesde sont :

Concessionnaire	Données transmises	Classe de précision
GRDF Unité Réseau Gaz IDF EST VLR	3 plans papier A0 1/500 1 plan pdf	B
SFR	1 plan pdf 1/1000	nc
RATP Gestion des infrastructures	1 plan papier	nc
CPCU	2 plans dwf 1/200	nc
ORANGE UI AQUITAINE	1 plan de principe pdf	nc
VILLE DE VITRY (éclairage public)	1 plan de principe scanné	B
CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE – DSEA	1 plan de principe pdf	nc
VEOLIA CENTRE SEINE	2 plans dwg et 1 image	nc
RTE GMR EST	3 plans papier 1/200	B
GRT GAZ RVS – CENTRE TT GENNEVILLIERS	1 plan pdf	nc
ERDF DR-DICT DE NOISY LE GRAND	Contacté mais aucune donnée reçue	
TRAPIL	Aucune (réseau dangereux, visite terrain réalisée le 15/05/2014)	na
CHOISY VITRY DISTRIBUTION	Plan de principe pdf 1/1000	B

Les éléments reçus pour l'avenue du Lugo sont

Concessionnaire	Données transmises	Classe de précision
GRDF Unité Réseau Gaz IDF EST VLR	1 plan papier A0 1/500 1 plan pdf	B
VILLE DE CHOISY (assainissement)	1 plan de principe pdf	B
SFR	10 plans pdf 1/200	nc
SCESR chez SOGEDATA =	Contacté mais aucune donnée	

Concessionnaire	Données transmises	Classe de précision
Parcival ?	reçue	
ORANGE UI AQUITAINE	1 plan de principe pdf	nc
CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE – DSEA	1 plan de principe pdf	nc
VEOLIA CENTRE SEINE	1 plan de principe pdf et 23 images (plans scannés)	nc
GRT GAZ	2 plans pdf pour Marcailloux et Dr Roux ◊ a priori uniquement des réseaux traversant l'avenue de Lugo	nc
RTE GMR EST	5 plans papier reçus, aucun concernant l'avenue de Lugo	B
ERDF DR-DICT DE NOISY LE GRAND	39 plans pdf, uniquement réseau sur Dr Roux et sur 8 mai 1945	C ou voir plans de détail
NUMERICABLE	Contacté mais aucune donnée reçue	
TRAPIL	Aucune (réseau dangereux)	
<p>Par ailleurs, à l'issue de chaque phase d'étude, le STIF a transmis les dossiers approuvés par son Conseil aux services et organismes potentiellement concernés par le projet. A ce titre, plusieurs concessionnaires (GRT Gaz, GRDF, EDF, RTE, Eau de Paris, TRAPIL, etc.) ont pu être informés de l'avancement du projet.</p> <p>Cette démarche partenariale se poursuivra dans la suite des études, afin de préciser la localisation de l'ensemble des réseaux et ainsi déterminer la nécessité et les conditions d'interventions sur les réseaux. Des réunions avec l'ensemble des concessionnaires concernés par le projet et les aménageurs des projets urbains (EPA-ORSA notamment pour les Ardoines) seront organisées dès le démarrage des études d'Avant-projet.</p>		
<p>La commission d'enquête relève que le réseau de chauffage urbain est bien identifié parmi les nombreux réseaux le plus souvent enfouis et dont le tracé reprend celui des voiries</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réseau de distribution et de transport d'électricité, éclairage public ; - Réseau de distribution et de transport de gaz, réseau TRAPIL, chauffage urbain ; - Communication, Fibre optique ; - Réseaux d'eau (Eau pluviale, Eau usée, Eau potable). - Réseaux d'assainissement et collecteurs départementaux. <p>La commission d'enquête recommande que les sociétés en charge du chauffage urbain (CPCU et SICUCV) soient étroitement associées à l'opération d'identification et de dévoiement des réseaux. Ces dernières ont fourni une série de plans qui a été remise au maître d'ouvrage par la commission d'enquête et qui doivent permettre une meilleure identification du réseau existant.</p>		
<p>QUESTION COMPLEMENTAIRE DE LA COMMISSION</p> <p>Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p>Dans le cadre des études à venir, le STIF établira un diagnostic des sols. Des sondages se-</p>		

ront réalisés afin de déterminer leur qualité et s'il est possible de réutiliser les matériaux en place (solution privilégiée pour la gestion des déchets inertes). Selon le résultat des études des sols, une procédure de dépollution du site pourra être nécessaire préalablement au démarrage des travaux. Un plan de gestion sera appliqué et permettra de définir les principes de dépollution à mettre en place.

Le cas échéant, ces derniers seront identifiés et acheminés vers des filières de traitement identifiées préalablement. Ces solutions permettront de répondre à l'un des objectifs du PRE-DEC (Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics).

Toute cette procédure sera réalisée en parallèle des études et travaux et n'impactera pas le planning de réalisation du T Zen 5.

La commission d'enquête considère qu'il doit être mis en place une gestion adaptée pour éviter de polluer les eaux, l'air ou des sols sains pendant la phase travaux. En effet, les pollutions de sols existantes peuvent affecter la santé des riverains et des travailleurs. En phase exploitation : la pollution superficielle peut entraîner ou accentuer la pollution des sols et donc des eaux souterraines. En conséquence, la commission d'enquête préconise que des mesures soient prises pour l'évitement de la pollution des eaux souterraines par le traitement des eaux superficielles sur le site du SMR et la récupération des eaux de pluie existants sur la chaussée.

3.5. Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête :

- ***estime que, même si l'option hybride diesel/électrique présentée dans le dossier est la plus performante actuellement compte tenu des données technologiques avérées, l'option « tout électrique » aurait pu être étudiée de manière plus approfondie parce qu'elle peut avoir un impact non négligeable au niveau de la configuration des terminus et de certaines stations qui sont contraints en espace. ;***
- ***se demande comment va être assurée la transparence hydraulique par rapport à l'expansion et à l'écoulement des crues dans le cadre de la résilience des Ardoines. Elle recommande que l'EPA ORSA et le maître d'ouvrage collaborent afin de bien déterminer les limites d'action concernant les rehaussements de voirie et la gestion de la résilience.***
- ***estime que le fort développement urbain que va vivre ce territoire doit fournir l'occasion de procéder à une revalorisation architecturale et paysagère en intégrant le tracé et ses abords ;***
- ***demande que les sociétés en charge du chauffage urbain (CPCU et SICUCV) soient étroitement associées à l'opération d'identification et de dévoiement des réseaux.***

Elle recommande qu'il soit mis en œuvre une gestion adaptée pour éviter de polluer les eaux, l'air ou des sols sains pendant la phase travaux, ces pollutions pouvant affecter la santé des riverains et des travailleurs.

Thème n°4

Mise en compatibilité des PLU de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi

Sur les 215 observations recueillies dans l'ensemble des registres, le thème de la mise en compatibilité des deux PLU n'a suscité aucune réaction et donc observation du public.

4.1. Analyse et synthèse des observations recueillies

Aucune inscription dans le registre ne porte sur ce thème qui concerne les modifications à apporter aux deux PLU pour les rendre compatibles avec le projet de TZEN5.

4.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

4.2.1. Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Vitry-sur-Seine

- Le premier paragraphe présente l'objet du dossier et en particulier les raisons pour lesquelles seuls les PLU de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi doivent faire l'objet d'une procédure de mise en compatibilité dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet TZEN5 ;
- Le deuxième paragraphe présente les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité des PLU.
- Le troisième paragraphe présente l'opération ainsi que les impacts potentiels pressentis au niveau de Vitry-sur-Seine concernant les acquisitions foncières dans un contexte de limitation des emprises nécessaires au projet.
- Le quatrième paragraphe présente la situation du projet vis à vis des documents d'urbanisme et évalue la compatibilité avec respectivement le SDRIF, le PDU, le SCOT, les documents de gestion des eaux et le PLU de Vitry-sur-Seine.

Le bilan de cette évaluation est que le projet n'est pas compatible avec le PLU de Vitry-sur-Seine par rapport aux annexes du règlement, et en particulier par rapport à la liste des emplacements réservés du fait que l'emprise du projet TZEN5 s'insère dans l'emplacement réservé D3 du Département. Il convient de changer le destinataire au profit du STIF pour une partie de l'ER et en parallèle de modifier le rapport de présentation qui fait référence aux destinations des ER (emplacements réservés) pour y ajouter l'élaboration du projet TZEN5.

Il convient également de modifier la dénomination de cet emplacement aux endroits où le projet vient s'insérer dans le plan de zonage ainsi que les pièces graphiques du chapitre 4.2.a « Liste des emplacements réservés ».

Le cinquième paragraphe présente les extraits des documents concernés par des modifications : dans leur état actuel, avant modification puis dans une version modifiée.

4.2.2. Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Choisy-le-Roi

- Comme pour la partie précédente, les deux premiers paragraphes présentent respectivement les raisons pour lesquelles seuls les PLU de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi doivent faire l'objet d'une procédure de mise en compatibilité dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet TZEN5, et les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité des PLU.

- Le troisième paragraphe présente l'opération ainsi que les impacts potentiels pressentis au niveau de Choisy-le-Roi concernant les acquisitions foncières dans un contexte de limitation des emprises nécessaires au projet.
- Le quatrième paragraphe présente la situation du projet vis à vis des documents d'urbanisme et évalue la compatibilité avec respectivement le SDRIF, le PDU IDF, le SCOT, les documents de gestion des eaux et le PLU de Choisy-le-Roi.

Le bilan de cette évaluation est que le projet n'est pas compatible avec le PLU de Choisy-le-Roi par rapport au règlement des zones UA et UE. Cela concerne pour ces deux zones l'article 2.8, portant sur les autorisations des constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, qui est trop restrictif car il ne vise pas les transports en commun routiers et donc le TZEN5.

Le cinquième paragraphe présente les extraits des documents concernés par des modifications : dans leur état actuel, avant modification puis dans une version modifiée.

Extrait de l'étude d'impact

Le chapitre 5.4.2.(pages 226 à 244) analyse la compatibilité du projet avec les outils de planification et d'urbanisation existants. Il indique que la majorité des documents d'urbanisme (SDRIF, PDU, CDT, PLU) définit le TZEN5 comme un élément structurant en terme de mobilité et de desserte du territoire.

Il précise par ailleurs que la réglementation des ICPE est susceptible de s'appliquer au Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de Choisy-le-Roi et qu'un dossier sera éventuellement à constituer à ce titre.

4.3. Question complémentaire de la commission

La commission d'enquête souhaite connaître le mode de gouvernance pour ce type dossier qui relève de l'urbanisme réglementaire, en particulier celui de l'EPT (Établissement Territorial n°12) qui a en charge ce territoire.

4.4. Avis du STIF, maître d'ouvrage

Cf. question § 4.3	Réponse du maître d'ouvrage
	<p>Le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) a été réalisé en 2015 en concertation avec les collectivités concernées, à savoir les villes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi. Le dossier de mise en comptabilité des documents d'urbanisme constitue la pièce I du dossier d'enquête d'utilité publique.</p> <p>La procédure d'enquête publique prévoit préalablement à l'ouverture de celle-ci une réunion d'examen conjoint qui a pour objet de réunir les personnes publiques associées dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes impactées par le projet T Zen 5.</p> <p>La réunion d'examen conjoint s'est tenue le 14 mars 2016 en présence des représentants</p>

des villes concernées (Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine) mais également de l'Établissement Public Territorial 12 (EPT 12). Le procès-verbal de l'examen conjoint constitue l'annexe 7 de la pièce J. Annexe. Les personnes publiques concernées ont toutes émis un avis favorable sur les propositions introduites au dossier.

L'enquête publique porte à la fois sur le projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

A l'issue de la procédure, la DUP emportera mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Après la remise du rapport de l'enquête publique par la commission d'enquête, sont transmis par la Préfecture à l'autorité concernée, le dossier d'utilité publique dont la pièce relative à la mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur ainsi que le PV de la réunion d'examen conjoint. Toutes ces pièces seront soumises à l'avis de l'autorité délibérante exerçant la compétence en matière d'urbanisme réglementaire. Si celle-ci ne s'est pas prononcée dans un délai de deux mois, elle est réputée avoir donné un avis favorable d'après l'article. R. 123-23 du Code de l'urbanisme.

L'EPT 12, créée au 1^{er} janvier 2016 exerce désormais la compétence relative au Plans Locaux d'Urbanisme et sera donc compétente pour délibérer sur ce dossier. Cependant, dans cette année de transition en matière d'exercice des compétences, les villes concernées seront également sollicitées pour délibérer sur ce sujet.

4.5. Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte du dispositif mis en place pour l'approbation de la mise en compatibilité des PLU de Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi qui prend en compte en particulier la création de l'EPT 12 le 1er janvier 2016.

Thème n°5 Insertion urbaine et paysagère

Ce thème a pour objectif l'analyse des observations recueillies que la commission a identifiées comme relatives à l'insertion urbaine et paysagère du TZEN5, et que le STIF place au cœur des préoccupations du projet « votre territoire change, les transports s'y préparent ».

Le STIF rappelle ainsi dans les principaux enjeux du projet que «le TZEN5 permettra d'accompagner la transformation du territoire, participera à l'amélioration du cadre de vie et favorisera les connexions entre les modes de déplacement. » .

Parmi les 215 items identifiés par la commission, 17% d'entre eux concernent ce thème. Le taux de participation recouvre des préoccupations très variées car le thème fait appel à une perception et un vécu que les habitants peuvent avoir de leur cadre de vie, aujourd'hui en déshérence et bientôt, en 2020 totalement reconfiguré par l'intégration de plusieurs infrastructures de transport en commun sur le secteur en cours de réalisation ou à venir (ligne 15, TZEN5, M°10).

Le public réactif à ce thème était varié : élus, associations ou collectifs, et particuliers. Toutefois, il convient de remarquer que cette préoccupation est inégalement évoquée parmi les différents participants, mais qu'elle fait l'objet d'intentions clairement exprimées de la part des collectivités territoriales et des aménageurs, et de rappel de contraintes spécifiques de la part de services techniques.

La transversalité de la thématique recoupe la quasi totalité des thèmes développés dans ce procès verbal, notamment ceux de la «La ligne» (n°1), des «Impacts socio-économiques » (n°2), des « Atteintes à l'environnement » (n°3) ou des « Circulations actives » (n°6). Aussi, les observations s'y référant ont-elles été volontairement réintégrées dans les thématiques spécifiques.

Afin d'éviter toutes redites, l'angle retenu pour le thème est celui d'examiner les notions de patrimoine et de cadre de vie.

Les contributions ont été regroupées de la façon suivante : d'une part en les situant dans le contexte des nouvelles solidarités territoriales, et d'autre part en référence aux enjeux patrimoniaux spécifiques à chacune des entités territoriales.

5.1. Analyse et synthèse des observations recueillies

5.1.1. Les nouvelles solidarités territoriales

Pour répondre aux besoins actuels et futurs de cette partie de la Métropole, nouvellement créée le 1er janvier 2016, le projet doit s'envisager à deux échelles spatiales. Dans cette optique, le TZEN5 poursuit un double enjeu : créer d'une part une desserte de proximité entre les communes val-de-marnaises, mais créer également un lien pour agréger « cette partie du cœur dense francilien » associant Paris et ses « banlieues proches ».

Au-delà du simple constat fait par certains particuliers, les contributions émanant d'associations et de collectivités territoriales, témoignent de cette volonté de composer de nouvelles solidarités territoriales, et demandent de prendre en compte les différentes spécificités de chacune de ses parties.

RE-10 : observation d'un particulier (identité non renseignée)

Cette observation constate un paradoxe et témoigne de l'attente d'un changement « Ivry est tellement proche et tellement loin dans la configuration actuelle ».

RE-71 : FNAUT Ile-de-France

La branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) soutient le projet « il permettra d'améliorer considérablement la desserte des communes d'Ivry, de Vitry et Choisy-le-Roi et de mieux les relier à Paris », et que sa seule préconisation concerne « une meilleure diffusion dans Paris des voyageurs provenant de la banlieue » en prolongeant la ligne jusqu'au Quai de la Gare et jusqu'à la Gare de Lyon, ce qui permettrait d'établir enfin « un lien efficace entre les communes desservies par le TZEN5, la ZAC Paris-Rive gauche, la ZAC Ivry-Confluences et le pôle multimodal de la gare de Lyon ».

Courrier du président de l'EPT 12 à la présidente du STIF

Dans ce courrier, le président de l'Établissement public territorial Grand-Orly Val-de-Bièvres Seine-Amont, dit *EPT12*, rappelle l'engagement des collectivités territoriales vers de nouvelles solidarités territoriales et la nécessité d'un accompagnement de politique de transport public :

« Cette ligne de transport structurante qui reliera Paris (depuis la Bibliothèque François Mitterrand) à Choisy-le-Roi (pôle multimodal) est attendue et soutenue depuis longtemps par les élus des communes concernées de notre territoire. En effet, sa réalisation permet de répondre pour partie aux besoins actuels et futurs de cette partie du cœur dense francilien. Le développement volontariste engagé par nos communes en bord de Seine nécessite un accompagnement par la politique de transport public afin de permettre la mise en place d'un modèle urbain dense et mixte participant à la réduction d'émission de gaz à effet de serre et offrant une qualité de vie ambitieuse pour la population qu'elle soit habitante ou travaillante. »

De même, après avoir indiqué que « l'EPT12 n'apparaît pas dans les documents soumis à l'enquête publique », le président souligne le rôle et le soutien que l'EPT12 assure depuis le 1er janvier 2016 auprès des entités intercommunales « L'Établissement public territorial assoie son fonctionnement selon le principe de coopérative des villes. Il soutient aux côtés des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi la réalisation de ce projet et toutes les remarques que ces communes formuleront dans le cadre de l'enquête publique ».

5.1.2. Les enjeux patrimoniaux

La ligne du TZEN5 traverse des secteurs de natures urbaines et paysagères très différenciées, mais toutes en grande mutation et faisant l'objet de nombreux chantiers, aussi le public semble avoir des difficultés à se repérer dans les choix d'aménagement de leurs rues, quais, ponts ou autres espaces publics qu'il ne peut plus emprunter.

Beaucoup de particuliers manifestent leur attente de la mise en service du TZEN5 qu'ils plébiscitent, mais peu d'entre-eux ont exprimé d'autres témoignages que ce souhait d'en voir l'échéance arriver rapidement et que cela se traduise par une amélioration de leur quotidien, notamment en termes de sécurité (cf. thème 6, développé ci-après).

Les élus de collectivité territoriale et les aménageurs ont déposé des contributions sur les enjeux patrimoniaux dont ils souhaitent la prise en compte par le STIF, notamment sur les points présentés ci-dessous.

Le SMR : une ambition urbaine d'entrée de ville et une mutualisation du foncier

CHO R-1: M. GUILLAUME - Maire de Choisy-le-Roi

« poursuivre les réflexions sur un SMR mixte dès le lancement des études AVP, en cohérence avec les ambitions urbaines du développement du secteur du Lugo et sa situation en entrée de ville »

CHO R-2 : M. GEORGES – Avis des services du Département du Val-de-Marne

« concernant le projet de SMR, la densification de la parcelle avec la possibilité de mutualiser le foncier pour le valoriser pour un projet immobilier n'est pas abordée dans le dossier d'enquête publique »

Courrier de monsieur le président de l'EPT 12 à madame la présidente du STIF (24/6/2016)

« l'Établissement public territorial porte un regard particulièrement attentif sur la question du site de maintenance et de remisage .../... réaffirme, en accord avec la ville, l'enjeu d'optimisation de l'usage de cette parcelle portant sur la volonté de développer un SMR qui combine les usages propres au système de transport et des activités économiques .../... une réelle opportunité de créer de l'emploi et une entre de ville qualitative »

L'inscription paysagère du TZEN5 : un espace public porteur d'usages sociaux, une requalification de voirie arborée, offrant une amélioration de la vie quotidienne et une desserte sécurisée des centres de vie tels que les hypermarchés, la gare routière, le lycée, ou des promenades en centre ville et en bords de Seine.

CHO R-1: M. GUILLAUME - Maire de Choisy-le-Roi

« rechercher des solutions pour compenser le bilan végétal négatif de ce secteur très minéral. 25 arbres situés au milieu de la chaussée vont être abattus. Souhait d'une replantation sur l'avenue du Lugo .../... favoriser l'inscription paysagère du projet»

CHO R-2 : M. GEORGES – Avis des services du Département du Val-de-Marne

« une attention particulière doit être portée sur la limitation des abattages d'arbres implantés sur les voiries départementales .../... la ligne paysagère du projet sur l'ensemble de son itinéraire n'est pas claire à ce stade, bien qu'évoquée et devra être développée lors des études opérationnelles »

RE- 75: M. BOURJAC – Conseiller municipal délégué en charge des transports

« la requalification ds voiries, associée à la mise en œuvre de la plateforme du bus et de ses stations, sur une grande portion du tracé et notamment dans la traversée des ZAC *Seine Gare* et *Gare Ardoines* sera l'opportunité de définir des espaces public de qualité propices à l'installation de nouveaux quartiers d'habitat et d'activités, tout en offrant une place à chaque type d'usager »

RE- 78 : M. BARON - CPCU

« l'ensemble de nos ouvrages est constitué principalement de caniveaux non visitables sur lesquels une intervention doit être possible à tout moment, en cas de fuite, le cas échéant en déviant la circulation du TZEN5 le temps des travaux .../... nous avons remarqué que sur les plans d'aménagement fournis, certains arbres étaient positionnés au droit de notre caniveau, ce qui a priori n'est pas compatible »

RE-13 : M. RIVERON – Choisy-le-Roi

« Ce projet est très bien car il va désengorger le 182 et autres lignes en correspondance. Puis il va desservir 2 centres commerciaux Ivry Grand ciel et Leclerc Vitry »

RE-4 : M. JAUBERT - Vitry-sur-Seine

- demande de simplifier et sécuriser les accès aux centres de vie tels que l'hypermarché Leclerc : «l'un des enjeux du projet n'est-il pas de réduire la circulation automobile, pour un meilleur cadre de vie et une protection accrue de l'environnement ? Nous n'y parviendrons qu'à condition d'intégrer dans ce projet les contraintes de la vie courante des habitants. »

RE-5 : Mme TESTUD – Paris

déplore que l'espace public du secteur du métro François Mitterrand devienne « une gare routière un peu trop dense »

RE-27 : lycéenne - Ivry-sur-Seine

demande que son lycée *Romain Rolland* soit aussi bien desservi que les autres

RE-45 : M. HOANG - Vitry-sur-Seine

apprécie la corrélation « pour une fois qu'on imagine les TC en même temps que les projets d'aménagement »

RE-56 : M. RICCIO - Alfortville

critique le projet pour son manque de vision globale, notamment en terme de qualification spatiale « les tronçons sont trop étroites à moins qu'on abatte les quelques beaux arbres et qu'on réduise encore les bords naturels de la Seine, en bétonnant encore plus ses rives »

Avis de la DRIEA, en date du 15/03/2016

« Concernant la configuration de la station Régnier Marcailloux en terminus sud du TZEN5 .../... afin de réaliser le projet dans les emprises disponibles, la largeur des quais a été réduite, grâce à la suppression d'une grande partie du mobilier de station abris et distributeur de titres notamment. Le maître d'ouvrage devrait garantir que ces choix ne se font pas au détriment du niveau de service offert aux usagers et de l'insertion urbaine du terminus »

5.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

Cf. Pièce A « Objet de l'enquête et notice explicative », en date du 30/05/2016

La Partie 1 cite les six objectifs affichés pour la réalisation du projet, dont celui « d'accompagner les mutations et le développement urbain du secteur ».

La Partie 3 présente notamment la situation arrêtée en 2013 du contexte urbain, de l'occupation du sol, de la typologie de l'habitat et des équipements.

Cf. Pièce D «Caractéristiques principales des ouvrages», en date du 30/05/2016

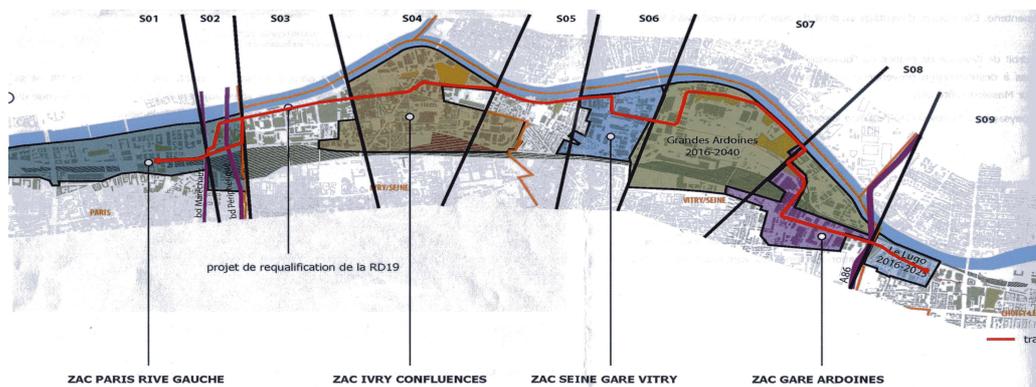
Cette pièce décrit le seul ouvrage à réaliser : le SMR et son implantation.

Cf. Pièce F «Étude d'impact», en date du 30/05/2016

Extraits du § 6.3.7.2. (paysage)

- « le tracé du TZEN5 traverse des secteurs de natures urbaines et paysagères variées. Le parti d'aménagement est présenté en 9 séquences qui correspondent à des ambiances différentes, existantes et en cours de définition .../...ces différentes séquences du paysage urbain en cours d'élaboration représentent un défi pour l'intégration d'une ligne de transport dont le traitement doit faciliter l'usage par une identification aisée par les usagers » ;

- des pictogrammes morphologiques accompagnent le découpage en séquences, et définissent des traitements spécifiques de « paysage en mutation, paysage de bord de Seine, paysage d'entrée de ville, paysage de ville dense contemporaine »



Cf. Pièce G « Avis de l'Ae » en date du 08/01/2016Extraits du § 1.3 (contexte et description générale du projet)

- « Les territoires traversés connaissent de profondes mutations avec le développement de zone industrielles et la création de nouveaux quartiers mixte qui ont entraîné une recomposition de la trame viaire et une réflexion sur les nouveaux besoins de déplacement .../... réalisation d'un SMR .../... les projets urbains traversés sont à des stades de développement très différents .../... le SDRIF et le PDUIF citent le TZEN comme un projet structurant du territoire et reconnu comme un élément fort pour la mutation du secteur de l'OIN ORSA » ;
- « La description de l'insertion du tracé du TZEN5 en milieu urbain dense et du SMR est clairement présentée. Elle est assortie de nombreux schémas et photomontages montrant les coupes transversales de voirie et la diversité des aménagements prévus, ceux-ci devant s'adapter aux territoires traversés »

Extraits du § 2.5 (les paysages et le patrimoine)

- La zone d'étude révèle des séquences très différentes « le fort potentiel d'évolution urbaine peut entraîner une revalorisation paysagère du territoire. La zone d'étude possède un atout grâce à la proximité de la Seine à partir de laquelle des corridors naturels peuvent se greffer (parcs à Ivry-Confluences, aux Ardoines, requalification des berges, etc) » ;

Extraits du § 4.6 (le paysage)

- « Des covisibilités lointaines sont évoquées pour certains monuments historiques .../...
- « le paysage est étudié en neuf séquences le long du tracé et en présentent leurs paysages associés.../... le SMR de par sa taille présente un impact sur le paysage .../... sa position en entrée de ville implique d'apporter un soin particulier à l'architecture »

Cf. Pièce J « Annexes », en date du 30/05/2016

Les parties 9 et 10 (Insertion urbaine du TZEN5) présentent 60 pages de photomontage des séquences en plan et en coupe de l'ensemble du tracé (à l'exception des coupes sur Ivry).

5.3. Questions complémentaires de la commission

- Comment le TZEN5 s'inscrit-il dans l'ouvrage majeur de franchissement des voies ferrées au droit de la gare des Ardoines à Vitry-sur-Seine ?
- Quelles sont les alternatives de traitement du SMR pour qualifier l'entrée de ville?
- Quelles sont les plantations programmées en compensation des arbres abattus, notamment sur sur le Lugo ?
- Comment prendre en compte la demande du président de l'EPT12 ?
- Actualisation du dossier.

5.4. Avis du STIF, maître d'ouvrage

Cf. questions § 5.1.1.	<p>SOUS-THEME1 - Précisions du maître d'ouvrage :</p> <p>S'agissant de l'observation formulée par l'EPT 12 « <i>l'EPT12 n'apparaît pas dans les documents soumis à l'enquête publique</i> », il convient de rappeler que le Dossier d'enquête a été élaborée entre 2014 et 2015, soit avant la création de l'EPT 12 au premier janvier 2016. Afin de clarifier ce point dans le Dossier d'enquête présenté au public, le STIF a ajouté dans la pièce 0 (page 3) un paragraphe introductif précisant la création de l'EPT 12.</p> <p>Par ailleurs, depuis sa création, l'EPT 12 a été associé au projet, comme par exemple lors de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 14 mars 2016.</p>
-------------------------------	--

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

Cf. questions § 5.1.3.

SOUS-THEME 2 - Réponse du maître d'ouvrage :

Inscription du TZen5 sur l'ouvrage de franchissement des voies ferrées des Ardoines

Au sein de la ZAC Gare Ardoines, l'EPA ORSA prévoit la création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées. Celui-ci relie l'actuelle impasse des ateliers (renommée rue vers la Seine) à l'est, au carrefour des rues Léon Geffroy et du Bel Air à l'ouest. Sur cet ouvrage l'EPA ORSA intègre la réalisation d'une plateforme (insertion latérale) et deux stations du T Zen 5, des aménagements piétons et cyclables ainsi que 2x1 voies de circulation.



La plateforme du T Zen 5 est implantée en position latérale à l'ouest sur la rue vers la Seine et côté nord sur le pont et ses rampes afin de faciliter les échanges avec le pôle des Ardoines. Une piste cyclable est prévue.

Deux stations sont prévues : une station Grande Halle sur la rue vers la Seine, permettant la desserte du futur équipement qui sera réalisé dans l'ancien atelier de la SNCF, et de la société Sanofi notamment, et une station Gare Ardoines sur la rampe ouest du pont (comme présenté ci-dessus), en échange direct avec le parvis de la gare desservie par la future ligne 15 du Grand Paris Express (prévue à horizon 2022) et le RER C (cf. chapitre 1.4 du présent mémoire, Connexion T Zen 5 – Ligne 15).

Les deux stations sont prévues en quai double (d'une longueur d'environ 40m), pour permettre l'arrêt simultané du T Zen 5 et d'une autre ligne de bus restant à préciser.

Les études de conception du franchissement sont en cours. Le début des travaux est prévu mi-2017, avec un objectif de livraison en 2019.

Traitement architecturaux du SMR

Le STIF a bien noté les enjeux d'insertion du SMR dans son environnement et sera attentif à garantir la meilleure qualité architecturale du SMR. C'est l'engagement qui a été pris dans le Dossier d'enquête (extrait de la pièce A, page 104 : « *Le site devra bénéficier d'un traitement garantissant son insertion au sein du projet urbain du Lugo, notamment en termes de traitement des toitures et des façades.* ») et confirmé par courrier STIF au maire de Choisy-le-Roi.

A ce stade, les études menées par le STIF ont permis d'identifier 3 échelles d'intervention :



Echelle métropolitaine : Perceptible depuis l'autoroute A86 et la bretelle de sortie, le linéaire nord de la parcelle, long de plus de 150 m, représente la façade métropolitaine de la ville de Choisy-le-Roi-le-Roi et du SMR. Le traitement de la façade devra proposer un dialogue avec l'autoroute. La position en contrebas du SMR impose également une réflexion particulière sur le traitement de sa cinquième façade (toiture).

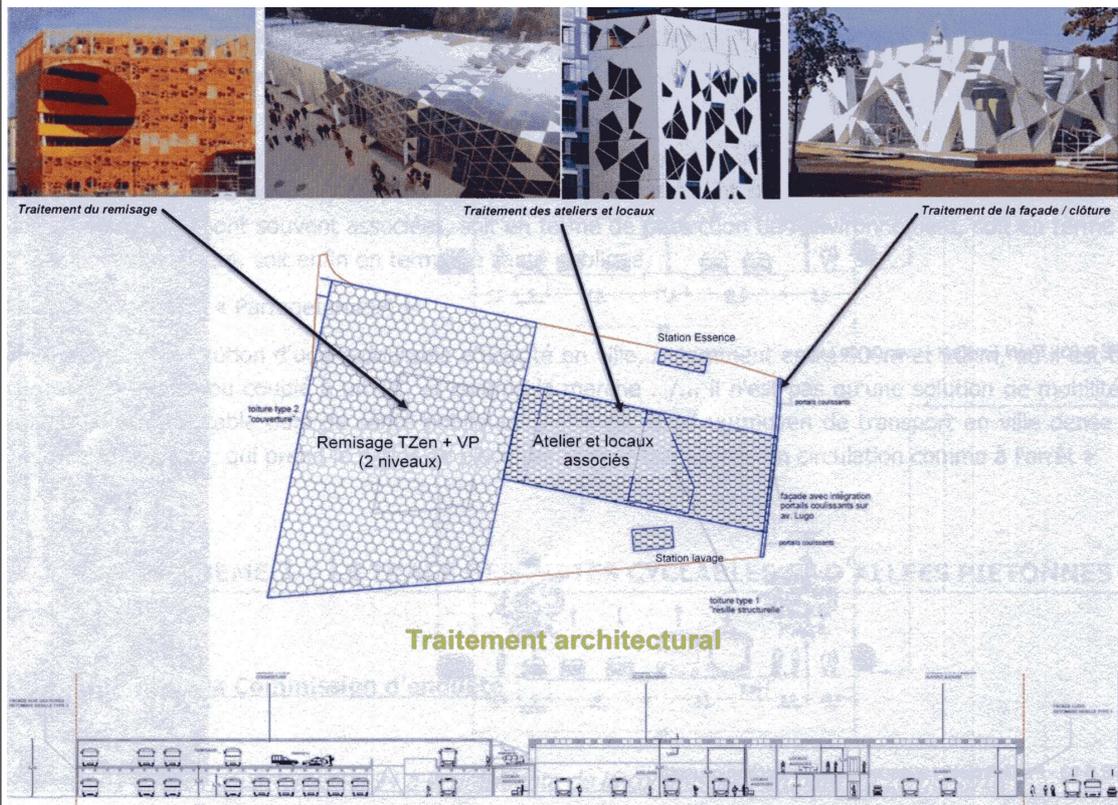
Echelle urbaine : Situé en entrée de ville, au droit du carrefour entre la bretelle de sortie de l'A86, l'avenue de Lugo, et le quai Jules Guesde, le SMR doit permettre de préfigurer l'image de l'avenue de Lugo future. Cette façade devra être traitée comme un signal, mettre en scène et valoriser l'activité du SMR.

Echelle locale : La parcelle présente sur sa façade ouest un rapport plus confidentiel, intimiste. Le rapport à la voie des Roses devra être traité en rapport à cette échelle du local et s'adresser au tissu pavillonnaire.

A l'instar de la façade urbaine sur l'avenue de Lugo, cette façade devra ménager des percées visuelles, et chercher à valoriser l'activité du SMR.

Au stade du Dossier d'enquête, le projet propose d'intégrer l'ensemble des constructions sous une peau de type résille créant une harmonie de traitement tout en offrant une liberté de forme et d'aspect des résilles. Un auvent peut prolonger la peau jusqu'à l'avenue de Lugo et le vocabulaire de la résille s'intégrer dans le design des clôtures d'enceinte.

Une grande partie du site est réservée à la circulation des véhicules et est laissée à l'air libre.



L'ensemble de cette réflexion sera reprise par les équipes de maîtrises d'œuvre qui seront en charge des études de conception puis du suivi de la réalisation du SMR. Le STIF souhaite poursuivre les échanges avec l'ensemble des acteurs et confirme son engagement sur sa volonté de traitement architectural particulier de cet équipement.

Configuration du Site de Maintenance et de Remisage (SMR)

Suite à la demande du Président de l'EPT12, et en complément des éléments ci-dessus, la configuration du SMR est présentée au chapitre 1.3. du présent rapport.

Traitement végétal de l'avenue du Lugo

L'avenue du Lugo propose actuellement un alignement d'arbres plantés sur le terre-plein central, alignement complété plus au sud par un second alignement sur le trottoir ouest.

Le STIF et la ville de Choisy-le-Roi ont recherché à limiter les acquisitions foncières sur l'avenue du Lugo ce qui a nécessité l'inscription de l'ensemble des fonctionnalités dans l'emprise de 24m. Aussi, le bilan sur cette avenue est négatif (une vingtaine d'arbres ne pouvant être restitués). Dans le cadre de la poursuite des études, le STIF, en concertation avec la ville de Choisy-le-Roi, recherchera à améliorer ce bilan.



5.5. Appréciation de la commission d'enquête

L'enquête a révélé l'importance et la complexité des demandes ciblées sur la qualité de l'insertion urbaine et paysagère du projet de TZEN5, et plus particulièrement dans es dimensions liées au patrimoine et au cadre de vie.

Elles émanent principalement à la fois des élus de collectivités territoriales de Choisy-le-Roi, du Département du Val-de-Marne et de l'EPT12, mais aussi des représentants de l'association FNAUT, sur l'insertion urbaine et paysagère du projet.

Tout d'abord, la commission retient que l'enjeu de créer de nouvelles solidarités territoriales au sein de la Métropole, afin notamment de mieux associer Paris et le Val-de-Marne, est visiblement partagé par l'ensemble des partenaires du projet de TZEN5.

Cependant, elle a également constaté, à travers ses échanges avec les aménageurs et les élus, la difficulté d'harmoniser deux politiques d'aménagement basées sur des orientations différentes : d'un côté le choix d'une mixité multi-usage dans le partage de l'espace public, privilégié par la Ville de Paris, et de l'autre côté celui d'une implantation de site propre à usage unique, seule alternative proposée par le STIF pour assurer la régularité et la performance attendue du TZEN5.

Toutefois, la commission a également bien noté la volonté du maître d'ouvrage d'accompagner cette intégration d'un site à usage unique par une requalification de l'espace public, réorganisant la partition spatiale des traversées urbaines (voies, rues, cours, quais, boulevards, avenues, etc.) au-delà de l'aspect fonctionnel. (Cf. thèmes n°1, n°2 et n°3 traités ci-avant, et thème 6, développé ci-après)

La commission prend acte des difficultés mais pense souhaitable de poursuivre les études pour assurer une continuité spatiale et fonctionnelle afin d'éviter les ruptures de charges très pénalisantes pour les usagers et pour la qualité des nouveaux environnements urbains du cadre de vie.

Par ailleurs, il convient de rappeler que l'amélioration de la qualité du cadre de vie, à travers la mise en place d'un modèle urbain dense et mixte, répond aux préconisations du SDRIF et aux préoccupations du PDUIF.

A cet égard, les enjeux patrimoniaux peuvent se traduire par des ambitions urbaines, notamment en terme d'inscription paysagère et de mutualisation du foncier pour la réalisation du SMR à Choisy-le-Roi.

Ainsi, les mêmes acteurs, représentant les collectivités territoriales de Choisy-le-Roi, le Département 94 et de l'EPT12, demandent au STIF de participer et de s'engager dans les nouvelles formes d'urbanisation, innovantes en matière de construction, capables de freiner l'étalement urbain, d'éviter la fragmentation d'espaces spécialisés et de créer un tissu urbain qui mêle logements, bureaux et ateliers.

Loin d'être utopique, cette vision s'appuie sur la réalisation de récents projets, notamment celui que la RATP a réalisé pour la rénovation du « Centre bus de Lagny-Pyrénées » (75020), et que les représentants du Département 94 ont cité en référence aux membres de la commission lors de la réunion du 11/07/2016.

Cependant, la commission se félicite de l'engagement pris par le maître d'ouvrage dans le dossier d'enquête publique, de garantir une meilleure qualité architecturale du SMR, en inscrivant cet équipement à l'échelle métropolitaines de sa situation de sortie d'autoroute, à l'échelle urbaine d'entrée de ville, et à l'échelle locale à proximité du tissu pavillonnaire, mais déplore toutefois l'absence de mixité fonctionnelle du programme.

La commission note donc le choix pris du maître d'ouvrage d'insérer le plus qualitativement possible le SMR dans son environnement, sans mutualiser le foncier, mais en recourant à un concours d'architecture afin de sélectionner la proposition la plus adaptée au programme retenu.

Thème n°6 Les circulations actives

Ce thème a pour objectif l'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête, que la commission a identifiées comme relatives aux circulations, dites actives ou modes doux, des modes déplacements que le STIF prend en compte dans les aménagements projetés.

Le STIF cite ainsi dans les six objectifs affichés pour la réalisation du projet, celui « d'intégrer les modes doux et de sécuriser tous les moyens de transports » .

Parmi les 215 items identifiés par la commission, 7% d'entre eux concernent ce thème. Le faible pourcentage du taux de participation est compensé par la richesse des contributions recueillies, notamment celle de l'association « Partagetarue94 » ou celle des élus des collectivités du Val-de-Marne favorables à développer une politique de mobilité idoine.

Les contributions ont été regroupées en trois sous-thèmes traitant respectivement des tracés de piste cyclable et promenade piétonne, de la sécurité des riverains et usagers, et des accès aux stations de transports en commun.

6.1. Analyse et synthèse des observations recueillies

La grande majorité des observations relatives aux circulations actives aborde ces modes de déplacements pour les soutenir et améliorer leurs conditions d'usage par des aménagements appropriés, des offres de services mieux adaptées, et plus globalement par la mise en place d'une politique publique dédiée.

Quelques personnes déplorent le manque d'aménagement des berges de Seine, et demandent activement leur reconquête pour les citadins et les promeneurs qui en sont de plus en plus exclus par l'implantation d'activités fluviales.

Toutefois, en préambule, il convient de souligner que ces deux modes de déplacement, « le vélo ou la marche à pied », sont plus en plus adoptés par le public en terme de pratique de loisir, de pratique sportive mais également de pratique utilitaire, sans oublier les dimensions qui lui sont souvent associées, soit en terme de protection de l'environnement, soit en terme de d'ambiance paysagère, soit enfin en terme de santé publique.

Des modes de déplacements de plus en plus sollicités, notamment pour la santé

RE-61 : association « Partagetarue94 »

«le vélo est une solution d'une redoutable efficacité en ville, notamment entre 500m et 10km, où il est très concurrentiel, seul ou couplé à un TC, et comme la marche .../... il n'est pas qu'une solution de mobilité, il est aussi un redoutable outil de santé publique .../... il est aussi un:moyen de transport en ville dense où l'espace est compté, qui prend le moins de place par usager transporté, en circulation comme à l'arrêt »



Figure 43 : Pistes cyclables

Cf. pièce A, page 76

6.1.1. Le tracé des pistes cyclables et d'allées piétonnes

Courrier du Conseil départemental 94 à la présidente de la commission, en date du 29/06/2016

Le Conseil départemental du Val-de-Marne rend un avis favorable sur le projet TZEN5 présenté, sous réserve notamment « d'assurer sur l'ensemble du tracé une configuration des aménagements cyclables confortable et sécuritaire, tout en adaptant les aménagements au contexte urbain ». (cf. délibération du 27/6)

CHO R-2 : M. GEORGES – Services du Département du Val-de-Marne

Cette note détaille les aspects techniques à étudier pour répondre aux réserves émises par le Conseil municipal du 27/06, notamment les suivantes :

- « D'un point général, la largeur des aménagements cyclables reste à être vérifiée. Un dégagement de 50 centimètres doit être prévu au droit des bandes cyclables qui longent de

stationnements longitudinaux (ZAC Seine Gare Ivry). La largeur des pistes cyclables sur trottoirs doit être de 3m sauf pincement ponctuel » ;

- « Le traitement du parvis de l'hôtel situé rue Léon Mauvais et dont la parcelle est impactée prévoit l'aménagement d'une piste cyclable. Au vu des contraintes, il pourrait être préférable de créer ponctuellement devant cet établissement un espace partagé. » ;
- « Le profil en travers sous l'ouvrage de franchissement de l'A86 est à vérifier en raison de la largeur actuelle limitée. Une coupe est nécessaire pour garantir la fonctionnalité de l'ensemble des espaces (piste cyclables, trottoirs, chaussées, etc.) »

RE-61 : association « Partagetarue94 »

demande la continuité cyclable, un traitement soigné des intersections (inspiré des Réseaux express Vélo), un revêtement de qualité conçu pour une pratique quotidienne, un jalonnement cyclable voire piéton choisi avec soin, des panneaux d'informations pour les associations (bourses, balades, cours de vélo pour adultes, etc.).

RE-56 : M. RICCIO - Alfortville

« Les bords de Seine sont devenus des quais de déchargement, inutilisables pour les citoyens locaux et les promeneurs .../... on chasse l'humain en lui réduisant les espaces de détente .../... la Seine n'est pas mise en valeur.../... on ne voit aucune esquisse avec la Seine, où est-elle dans ce projet ? »

6.1.2. La sécurité des riverains et des usagers

RE-2 : particulier (identité non communiquée)

« Le terminus à Choisy-le-Roi est vraiment mal fait, c'est trop loin du TVM et de la gare RERC .../... cette distance n'incitera pas les gens à emprunter le TZEN5. Surtout que l'itinéraire proposé passe entre les tours et habitations où il n'y a pas de commerces, et donc peu de sécurité »

CHO R64 : échange oral avec le maire de Choisy-le-Roi

Demande de sécurisation du cheminement entre le terminus et la gare RER qui longe les bords de Seine, régulièrement fréquenté par le personnel d'Artélia.

Avis de la DRIEA, en date du 15/03/2016

« Concernant la liaison entre le terminus du TZEN5 et le pôle d'échanges de Choisy-le-Roi : les aménagements prévus pour faciliter les parcours piétons du terminus vers le pôle d'échanges et réciproquement ne sont pas suffisamment développés. Les moyens mis en œuvre pour assurer la sécurité et la continuité des cheminements, leur qualité et leur lisibilité pour l'ensemble des usagers mériteraient d'être davantage explicités »

6.1.3. Les accès aux stations

RE-61 : association « Partagetarue94 »

demande de mettre en place une politique de mobilité qui comprennent également des services :

- « des petites unités d'arceaux vélo, aussi près des TC, et aussi nombreux que nécessaire, accompagnées d'une signalétique expliquant schématiquement comment réduire le vol. Le CEREMA recommande d'en mettre à chaque intersection. Une politique de mobilité est aussi une politique de stationnement, qu'il soit *multi-modal* ou pas » ;
- « la mise en place d'une Maison du vélo aux pôles.../...avec des services de location, conseil, marquage, essai, ressourcerie, etc.
- une généralisation de la démarche du *Code de la Rue* (zone 30, doubles sens, sens unique, etc.)

RE-25 : Mme PIEDALU - Paris

« ouvrir la possibilité de mettre ce vélo dans ce nouveau transport .../... admis à Budapest »

RE-31 : M. SARRODET - Paris

« Excellent nouveau projet. Si on pouvait associer le transport de vélos comme réalisé dans d'autres pays européens ce serait l'idéal »

6.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

Cf. Pièce A « Objet de l'enquête et notice explicative », en date du 30/05/2016

Les chapitres 3 et 5 de cette pièce présentent les caractéristiques des modes actifs dans le contexte des transports, au même titre que le réseau des TC, le réseau routier et leur rôle est souligné dans la synthèse sur la desserte du territoire. Des prescriptions sont notées (continuité des cheminements, intégration de parcs à vélo -Charte Veligo-, implantation de refuges pour les piétons, signalisation adaptée).

Cf. Pièce F « Étude d'impact »

Cf. Pièce J « Annexes », en date du 30/05/2016

Les parties 9 et 10 (Insertion urbaine du TZEN5) présentent 60 pages de photomontage des séquences en plan et en coupe de l'ensemble du tracé (à l'exception des coupes sur Ivry) qui représentent

6.3. Questions complémentaires de la commission

- Quels sont les aménagements prévus pour permettre l'accès au TZEN5 via les berges de la Seine ?
- Quels sont les projets de parcs (espaces verts) le long du TZEN5 ? Comment sont-ils reliés au tracé du TZEN5 ?
- Y-a-t-il des DSP pour offrir des services dans ces nouveaux espaces ouverts au public et à proximité des gares ?

6.4. Avis du STIF, maître d'ouvrage

Cf. questions § 6.1.1.	<p>Précision du maître d'ouvrage :</p> <p>Un des objectifs du projet T Zen 5 vise à accompagner le fort développement urbain du secteur dans le respect des enjeux actuels d'usage de la voirie (itinéraires cyclables et cheminements piétons lisibles et sécurisés, stationnements vélos, etc.) et des enjeux d'intégration urbaine (aménagements d'espaces publics de qualité). La Pièce A : « Objet de l'enquête et notice explicative » dans le paragraphe 6.4.3.Organisation des modes actifs » explicite en pages 137 à 138 l'ensemble des aménagements retenus tout au long du tracé et montre l'engagement du STIF dans la mise en œuvre d'aménagements favorisant l'usage du vélo.</p> <p>Un itinéraire cyclable continu est ainsi proposé tout au long du tracé du T Zen 5.</p> <p>Le maître d'ouvrage portera une attention particulière au traitement des aménagements cyclables dans le cadre des phases d'études ultérieures pour que ceux-ci soient confortables, sécurisés et accessibles.</p>
<p><i>La commission d'enquête partage le point de vue du maître d'ouvrage sur les enjeux actuels d'usage de l'espace public, notamment de partage de la voirie, et se félicite de l'attention particulière qu'il s'engage à y apporter, notamment en termes d'intégration urbaine de aménagements projetés.</i></p>	

Cf.
questions
§ 6.3.

Réponse du maître d'ouvrage aux questions complémentaires de la commission

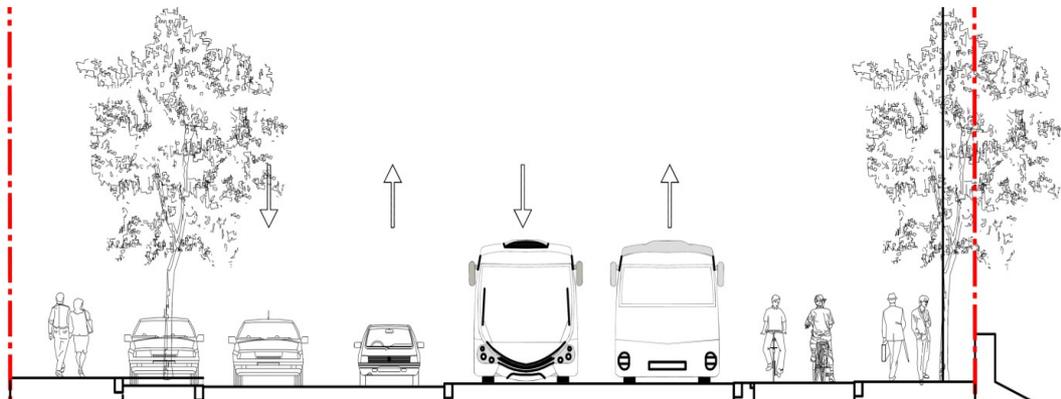
Interface T Zen / Berges de Seine et T Zen / parcs

Le tracé du projet T Zen 5 se situe le long des Berges de Seine au niveau d'Ivry et de Vitry. Les berges de Seine se situent actuellement derrière une murette anti-crue. Leur accès est permis uniquement en certains points spécifique permettant soit d'accéder aux berges naturelles (Plage Ivry-Vitry) ou aux berges artificielles sur Vitry et Choisy.

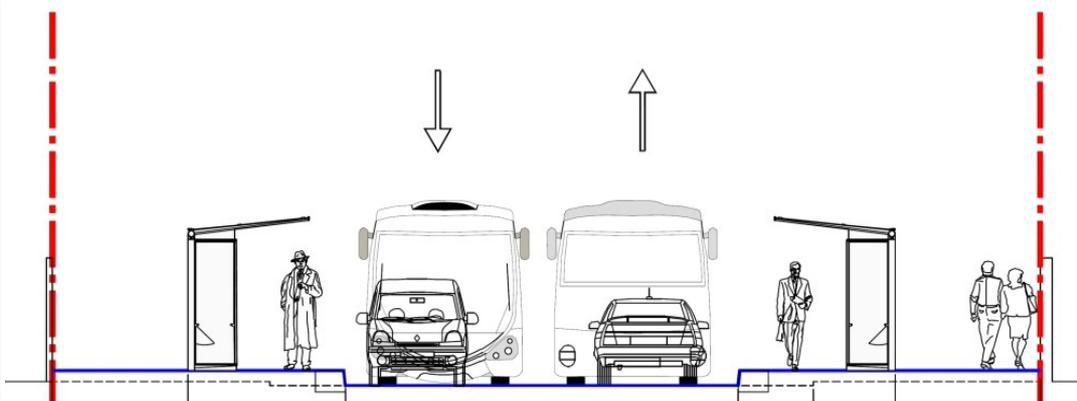
Le projet respecte les prescriptions du PPRi concernant les infrastructures de transport (préservation du champ d'expansion des crues, de la transparence hydraulique, etc.). On note en particulier que la zone d'étude est concernée par les zones bleues foncé/bleues clair et violet foncé/violet clair qui spécifient que pour « **les infrastructures de transport ainsi que les équipements nécessaires à leur fonctionnement et leur exploitation, sont autorisés sous réserve d'étude hydraulique et de mesures compensatoires garantissant la transparence hydraulique et le maintien du champ d'expansion des crues pour une crue centennale** » A ce titre, il n'est pas possible d'intervenir sur le muret anti-crue actuel.

Sur ces secteurs, le projet prévoit :

- un réaménagement de façade à façade entre la rue de la Baignade à Ivry et la rue Berthie Albrecht à Vitry, c'est-à-dire de la murette anti-crue jusqu'à la façade des bâtiments selon le profil suivant ;



- des aménagements provisoires entre la rue Eugène Henaff et la rue Léon Mauvais à Vitry sur Seine selon le profil suivant :



- Le projet T Zen 5 a prévu de positionner les stations en lien avec les accès actuels ou en projet aux berges.

- Le projet a prévu de positionner les stations de manière à répondre aux souhaits de renouer le lien à la Seine et ce en fonction des projets offrant une ouverture vers la Seine (description en pages 32, 74, 75, 76, 95, 97 de la Pièce A : « Objet de l'enquête publique et notice explicative ») :
- **Port à l'Anglais** : Une seule station Port-à-l'Anglais est implantée sur le quai, au sud du carrefour avec la rue du Port-à-l'Anglais. Elle permet de desservir les nouveaux quartiers créés dans le cadre des ZAC du Port à l'Anglais, achevée en 2011, et des Docks du Port qui accueillent du logement, des équipements et plusieurs entreprises (Atalian, Areva, Casino en 2015). Cette implantation a également été retenue en lien avec le **projet de rénovation de l'estacade sur les berges de Seine porté par le département et décrit ci-après.**
- **Station Ardoines Centre** : Elle se situe au sud de l'intersection entre le quai Jules Guesde et la rue Eugène Hénaff. Elle se situe en interconnexion avec la ligne 9 Athis Car. Elle permet notamment la desserte du pôle commercial des Ardoines (Centre commercial E. Leclerc, Gémio, Feu vert, Gifi, etc.) ou encore des activités d'Air Liquide sur les rives de la Seine. Elle dessert également **le futur parc des Berges créée dans le cadre du projet de ZAC des Grandes Ardoines.**
- **Grande Halle** : Elle se situe sur l'impasse des Ateliers entre SANOFI et la future Halle des Ardoines. Elle permet la desserte de la grande Halle ainsi que de l'activité pharmaceutique SANOFI. **Elle dessert également le futur parc des berges au sud,** implanté en lieu et place du site d'insertion du tunnelier de la ligne 15 du GPE.

Plusieurs projets de réaménagement des Berges sont portés par différents les maîtres d'ouvrage et décrits de manière exhaustive en pages 251, et 255 à 258 de la pièce F : « Étude d'Impact » dans le paragraphe « Projets environnementaux tournés vers la Seine » ainsi qu'en pages 467 à 480 à dans le paragraphe 6.3.7.2. Paysage. En particulier, la carte de la page 469 indique le rapport au paysage des différentes séquences traversées par le projet T Zen 5.

Ainsi, d'autres projets urbains tendent à développer les trames écologiques du territoire. La zone d'étude possède un atout grâce à la proximité de la Seine à partir de laquelle des corridors naturels peuvent se greffer, en particulier :

- **le Parc de la Confluence à Ivry** créée dans le cadre du projet d'aménagement urbain Ivry Confluences développé par la SADEV 94 ;
- **La grève Ivry-Vitry et le projet de ré-aménagement de l'estacade au débouché de la rue du Port-A l'Anglais** porté par le département du Val-de-Marne;



- **Le parc des Berges à Vitry** crée dans le cadre du projet des Grandes Ardoines par l'EPA-ORSA dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis Seine Amont.

Le potentiel de trame verte de la rue Berthie Albrecht, bordée de plantations d'alignement, sera renforcé, dans le cadre de la ZAC Seine Gare Vitry, par la création d'un jardin public dans la continuité du projet de requalification des Berges par la Conseil départemental 94, reliant les trames vertes de la Seine et des voies ferrées et s'inscrivant dans la liaison Parc des Lilas à la Seine.

Service offert en station – stationnement vélo

Concernant la politique de stationnement vélo mise en place par le STIF, au-delà de la performance de la ligne, qui est le principal vecteur d'intérêt pour les voyageurs, des éléments qualitatifs participent à l'attractivité du T Zen et à son image :

- ☰ **Le confort en station** : un mobilier et des équipements associés
- ☰ **Le confort du voyage**, à l'intérieur du véhicule,
- ☰ L'accessibilité pour tous,
- ☰ **L'intermodalité** : correspondances avec les autres lignes de transport en commun et les autres modes (vélos, etc.)

A ce titre, la politique du STIF en matière de politique cyclable s'appuie sur **le schéma directeur du stationnement Vélo** approuvé le 9 février 2011 (notamment dans les pôles d'échanges si ceux-ci n'offrent pas encore ce type d'équipement). Cette action, issue du Plan de Déplacements Urbains révisé, met l'accent sur le développement des modes actifs et le partage de la voirie.

Les principaux objectifs du schéma directeur imposent :

- ⇒ **pour chaque station T Zen 5**, un abri (couvert et éclairé) en libre accès, gratuit, permettant de stationner 12 vélos (6 par sens soit 3 arceaux).



- ⇒ **pour les stations T Zen 5 en terminus ou dans les pôles d'échanges** : une consigne collective sécurisée de 30 places aux stations de correspondance (avec contrôle d'accès par passe Navigo), complété d'un abri en libre accès gratuit en terminus de 20 places.

Pour en bénéficier, il faut posséder un passe Navigo et déboursier 20€ par an. Le passe devient alors la clé d'ouverture du local à vélo.



Le projet T Zen 5 prévoit l'aménagement de tels dispositifs.

La politique mise en œuvre en Ile-de-France par le STIF vise donc à permettre le rabattement vers les pôles et à favoriser l'intermodalité.

La commission remercie le maître d'ouvrage pour l'éclairage précis et synthétique qu'il apporte à la question du positionnement des arrêts du TZEN5 permettant un accès aux berges de la Seine, et notamment à l'ensemble de ses parcs dont la création est soutenue par les villes desservies par le TZEN5, à celle de la continuité des itinéraires cyclables et piétonniers en quais hauts, et en bordure du fleuve, ainsi qu'à celle de la reconquête des paysages et au développement de la trame écologique.

En effet, ce territoire enclavé bénéficie d'un atout indéniable avec la traversée du fleuve.

6.5. Appréciation de la commission d'enquête

La commission pense que le projet de TZEN5 semble bien prendre en compte l'apport de la présence de la Seine tout au long de la ligne en Val-de-Marne, qu'il tend à vouloir en faire bénéficier les usagers, piétons ou cyclistes, malgré les difficultés d'accéder à ses berges, que le dossier décrit judicieusement les contraintes et les potentialités des aménagements tant en centre ville, qu'en bordure du fleuve, et qu'il répond ainsi, comme l'indique le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse ci-dessus, aux « souhaits de renouer le lien avec la Seine ».

La commission souligne que la figure 43 « pistes cyclables », présentée dans la pièce A et reproduite ci-avant, montre bien la diversité des séquences des configurations d'aménagements cyclables : piste sur trottoir, bande cyclable, site propre autorisé aux cycles, circulation des cycles sur la voirie, et pas d'aménagement, c'est-à-dire itinéraire sur voie parallèle.

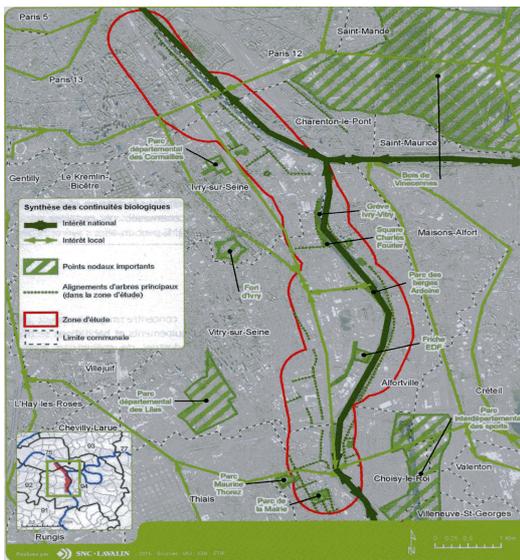
L'ensemble de ces tracés démontre la complexité d'introduire aujourd'hui une continuité d'itinéraires de ces nouveaux modes déplacements, dits actifs, pourtant de plus en plus sollicités par le public, dans un tissu contraint par d'autres usages de l'espace, que les études paysagères de l'étude d'impact interprètent pour qualifier la richesse de toutes ces ambiances : »paysage en mutation, paysages de bord de Seine, paysages d'entrée de ville, paysage de ville dense contemporaine ».

Par ailleurs, la commission apprécie l'attention apportée par le maître d'ouvrage à la sécurisation des accès piétons et cyclistes, notamment en termes d'attente du piéton aux arrêts du TZEN5, et en termes de service offert en station pour garer son vélo.

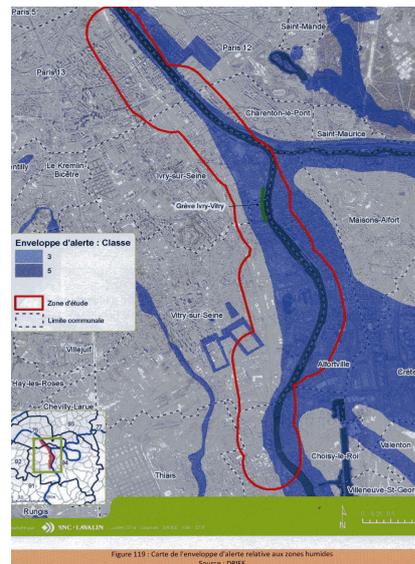
Cependant, au titre du principe de précaution, la commission s'interroge à nouveau, sur l'insertion du projet TZEN5 dans ce territoire, en terme de risques naturels ou technologiques. comme cela a été précédemment en partie développé dans le thème n°3.

Aujourd'hui, la Seine est reconnue favorable à la greffe de corridors écologiques naturels, et d'autre part l'implantation d'un réseau ferroviaire se révèle être aussi un corridor écologique important pour rejoindre la « Petite ceinture ».

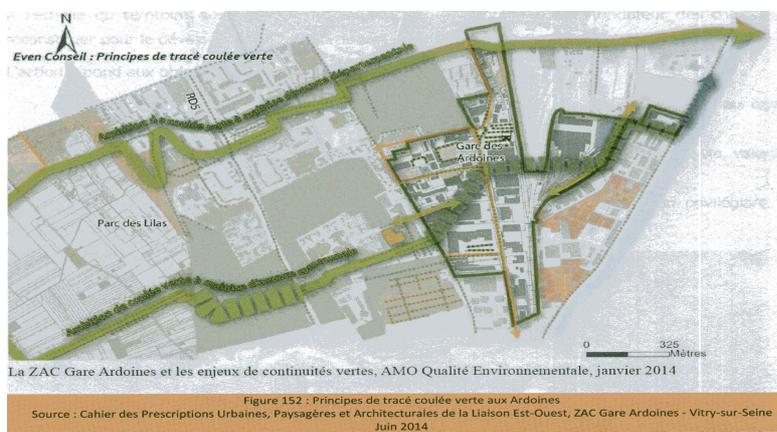
Le projet de TZEN, comme spécifié dans ses objectifs, accompagne les mutations du secteur, comme projet structurant au service du territoire, notamment en respect du SRCE.



Principaux corridors
Cf. pièce F, page 35



Enveloppe d'alerte relative aux zones humides
Cf. pièce F, page 209



Principes de coulée verte aux Ardoines
Cf. pièce F, figure 153, page 258

Thème n°7 Communication

Ce thème a pour objectif l'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête, et identifiées par la commission comme relatives à la communication.

Le STIF a développé une politique de communication sur l'ensemble de son réseau, et le projet de TEZN5 a bénéficié de plusieurs dispositifs de concertation préalable, et de nouveaux éléments d'information ont été apportés pendant l'enquête publique.

Parmi les 215 items identifiés par la commission, 4% d'entre eux concernent ce thème. Malgré le faible nombre d'items qui ont traités ce sujet, les apports de ces observations permettent de mieux répondre aux attentes du public qui manifeste souvent beaucoup de désarroi devant la complexité des dossiers présentés en enquête publique.

La présentation de ce thème est déclinée en 3 volets respectivement relatifs à la politique de communication mise en place par le STIF, à l'appropriation du dossier par le public et aux demandes de continuité du processus de communication et de concertation.

7.1. Analyse et synthèse des observations recueillies

7.1.1. la politique de communication du STIF

La communication mise en place par le STIF est critiquée, par certaines personnes pour son manque de cohérence sur l'ensemble de leur site, et par d'autres personnes pour son manque de diffusion directe et personnelle de l'information auprès des habitants.

RE-6 : M. BERGER - Choisy-le-Roi

«Un tramway est plus cher mais limite les GES et permet de réduire les pollutions atmosphériques .../... à long terme le calcul financier est profitable au TC type tramway .../... J'ai noté la promotion faite par le STIF de ce type de transport sur l'affichage des bus. On n'y voit en effet que l'émission de gaz à effet de serre est 20 fois supérieur pour un bus que pour un métro, RER ou tramway. Il serait opportun d'être cohérente dans sa politique de communication et d'investissement »

RE-63 : M. BENHENNI - Vitry-sur-Seine

« Je regrette également que ni le STIF, ni la Région Ile-de-France, ni le Conseil départemental du Val-de-Marne ou même la ville de Vitry-sur-Seine n'ait jamais pris une seule minute au cours de ces 5 dernières années pour nous contacter directement pour commencer à nous parler de ce projet qui apparemment étaient dans les tiroirs depuis quelques années et que nous n'avons au final été avisés que par de simples panneaux jaunes accrochés depuis un mois ici et là, relatifs à une enquête publique, cela montre hélas selon moi le peu de considération du bien être et de la prise en compte réelle des vies des petites gens que nous sommes face aux lobbys économiques et territoriaux, cela étant, étant maintenant avisé de vos intentions je compte surveiller de très près chacune de vos avancées en espérant que le bon sens reprendra le dessus et que vous serez capable d'imaginer des alternatives à votre tracé qui puisse concilier certes le fameux intérêt public qui a souvent bon dos et le non moins important bien-être des riverains dont votre projet peut transformer la vie en calvaire ».

RE-28 : Non RENSEIGNE

déclare ne pas avoir entendu parler de ce projet.

7.1.2. l'appropriation du dossier par le public

Il semble que le public consulte facilement les sites sur Internet et les pratiquent aisément pour en

extraire des informations et des documents, comme en témoignent les observations ci-dessous qui critiquent d'une part la composition du dossier, d'autre part sa maquette de présentation. Par ailleurs, sur le fond certaines personnes demandent des études complémentaires.

RE-81 : M. CONSIGLIO – Choisy-le-Roi

- apprécie l'ouverture d'un registre électronique : « merci pour cet espace d'expression » ;
- déplore la composition du dossier : « D'une manière générale, le fait d'avoir mis les planches d'insertion du projet en fin fond des *Annexes* ne facilite pas du tout la visibilité . C'est par ces planches qu'on peut se rendre compte des impacts du projet à l'échelle du quartier et se faire une idée du fonctionnement futur »

NB. l'une de ces planches a notamment servi de support à son croquis explicatif joint pour une alternative d'implantation du terminus de Choisy-le-Roi.

RE-83 : M. DEBANO – Epernay (51200)

- déplore le choix de maquette du dossier : « la présentation de chaque page sur 2 colonnes est pénible à lire sur ordinateur » ;
- estime que le dossier devrait comprendre une étude d'exploitation : «Le dossier d'enquête aurait du présenter une étude d'exploitation, puisqu'en 20 ans, les coûts d'exploitation pèsent autant que l'investissement .../... et examiner le cas des différentes technologies disponibles .../... Sans étude préalable d'exploitation et de technologie, les décisions sont prises sur des bases incomplètes ».

7.1.3. la continuité du processus de concertation

Le public témoigne ici de sa volonté d'être informé, comme le traduisent certaines observations déposées par des particuliers invitant à se réunir au Conseil de quartier, ainsi que les contributions d'élus demandant une présentation publique des décisions prises, notamment au sujet du SMR.

Les échanges avec le commissaire enquêteur en présentiel ont également été appréciés.

CHO R1-2 : M. BERTRAND – département du Val-de-Marne

communique la délibération du Conseil départemental, en date du 22/6/2016, qui inscrit dans son article 3, la demande que les Conclusions définitives sur les potentiels de mutualisation et de valorisation du foncier sur le SMR, soient présentées aux collectivités.

RE-64 : M. DEBURGHGRAEVE - Vitry-sur-Seine

lit le registre électronique, souligne « la pertinence de l'observation 56 composée de plusieurs points alarmants » et propose aux lecteurs une réunion au Conseil de quartier :

«Le centre de quartier du Port-à-l'Anglais me semble un lieu judicieux pour tenir des réunions d'information, vous pouvez contacter l'association de ce quartier qui est très soucieuse de ces nouveaux projets liés aux aménagements urbains. Le sujet devrait être mis à l'ordre du jour d'un prochain Conseil de quartier ».

RE-26 : NON RENSEIGNE

apprécie les échanges avec le commissaire enquêteur en permanence.

7.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

Cf. Pièce 0 « Préambule »

cette pièce présente l'objet spécifique de l'enquête et attire l'attention sur le décalage entre le moment de rédaction du dossier et sa mise à l'enquête.

Cf. Pièce A « Objet de l'enquête et notice explicative », en date du 30/05/2016

Le chapitre 2 (pages 18 à20) présente le concertation préalable : projet, périmètre, déroulement, bilan, engagements, cohérence du projet avec le bilan)

Cf. Pièce J « Annexes », en date du 30/05/2016

La partie 4 détaille le bilan de la concertation en plusieurs étapes (pages 11 à 28)

La partie 5 expose le compte-rendu de la concertation (pages 29 à 43)

Cf. Pièces d'information complémentaires diffusées pendant l'enquête publique.

7.3. Questions complémentaires de la commission

- Comment poursuivre la concertation ?
- Serait-il possible de généraliser « les Maisons de projets », tel que celle mise en place à Vitry-sur-Seine ou dans le 13ème arrt parisien ?

7.4. Avis du STIF, maître d'ouvrage

<p>Cf. questions § 7.1.1.</p>	<p>SOUS-THEME 1 - Précision du maître d'ouvrage :</p> <p>Le STIF a mis en place un large dispositif de communication permettant de porter à la connaissance du plus grand nombre le contenu du projet, les dates de l'enquête publique et des modalités de participation (dates de permanences dans les mairies concernées, liens vers le registre en ligne etc.) via :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● le site internet du projet T Zen 5 avec la mise en ligne du dossier d'enquête publique, le contenu du projet, la mise en avant des modalités de participation à l'enquête publique et un lien direct vers le registre en ligne ; ● une page Facebook dédiée au projet avec des publications pluri-hebdomadaires pour inciter le public à participer à l'enquête ; ● 50 000 exemplaires de la lettre d'informations n°3 distribués dans un périmètre de 400 mètres autour du tracé et mis à disposition dans les mairies et la maison du projet de Vitry ; ● 21 000 dépliant distribués aux heures de pointe au niveau des gares RER C proches du tracé de T Zen 5, ainsi qu'aux stations BFM, T3a Avenue de France, TVM/Bus 393 Choisy-le-Roi. Les dépliant ont également été mis à disposition dans les bus RATP autour du tracé. ● des affiches (bus, mairie, mairies et équipements publics) ; ● 3 panneaux d'expositions disposées dans chaque mairie et à la Maison du projet de Vitry ; ● un guide de lecture dans chaque mairie pour faciliter la lecture des dossiers d'enquête publique ; ● un affichage légal (affiches jaunes A2 conforme à la législation), tout au long du tracé, est également venu compléter ce dispositif (environ 150 affiches le long du tracé de la Gare RER C de Choisy-le-Roi jusqu'à la gare d'Austerlitz à Paris)
<p>La commission remercie le STIF pour les précisions et réponses circonstanciées</p>	

apportées à ses questions, notamment en terme de communication pendant l'ouverture de l'enquête au public.

Cf. questions § 7.1.2.

SOUS-THEME 2 - Précision du maître d'ouvrage :

Le STIF entend les remarques de la commission d'enquête et travaillera sur une amélioration des dossiers d'enquête d'utilité publique dans les projets à venir. Le Dossier d'enquête d'utilité publique est défini par les textes législatifs auxquels le STIF se soumet strictement. La complétude du dossier a été déclarée par la Préfecture du Val-de-Marne.

La commission prend acte des améliorations sur lesquelles le STIF souhaite travailler pour les prochains dossiers d'enquête publique, afin de faciliter leur lecture et donc leur accès à tous les types de public, et pas seulement à un public averti des questions d'aménagement, notamment de projets d'infrastructure de transports en commun.

Cf. questions § 7.1.3.

SOUS-THEME 3 - Réponse du maître d'ouvrage

Le STIF réalise tout au long de la réalisation des projets d'infrastructures de transport de la concertation institutionnelle mais également développe des initiatives de concertation en lien avec les pratiques des acteurs locaux. Ce processus sera poursuivi sur le projet T Zen 5.

La communication en phase chantier est une des préoccupations majeures du maître d'ouvrage du projet T Zen 5.

Au travers des différents chantiers d'infrastructures de transports (T Zen , tramway, etc.) réalisés ces dernières années en Île-de-France, le STIF s'appuie sur de nombreux retours d'expérience sur les dispositifs de communication en phase chantier.

Les travaux seront organisés de manière à limiter au maximum les gênes occasionnés. Un dispositif complet d'information (site Internet, numéro de téléphone dédié, lettres d'information en boîtes aux lettres, etc.) sur le chantier sera mis en place à destination des riverains, ses modalités précises restent encore à déterminer, en accord avec les acteurs locaux.

La commission partage la préoccupation du STIF de communiquer avec les riverains en phase chantier, mais souhaiterait que le dispositif de concertation ne soit pas interrompu.

7.5. Appréciation de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage fait état dans son mémoire en réponse des multiples sources d'information mises en place à destination du public, au-delà des prescriptions réglementaires, dans un large dispositif de communication sur le contenu du projet et sur les modalités pratiques de l'enquête (site Internet, page Facebook, lettre d'information, dépliants, affiches, exposition).

La commission confirme avoir apprécié l'importance et la qualité de ce dispositif, mais aurait souhaité toutefois que le « Guide de lecture », introduit à sa demande en pièce 0 du dossier d'enquête, soit aussi explicite que les documents de communication livrés pendant l'enquête publique, et que « le résumé non technique » soit placé en tête de « l'étude d'impact », ou fasse l'objet d'une pièce à part, et surtout qu'il ne soit pas placé au milieu des quelques 700 pages du document, afin d'être plus aisément repéré par le lecteur.

Par ailleurs, concernant sa politique de communication, le STIF rappelle qu'il met en place tout au long de la réalisation des projets d'infrastructures de transports de la concertation institutionnelle, qu'il développe également des initiatives de concertation en lien avec les pratiques des acteurs locaux, et que ce processus sera poursuivi pour le projet de TZEN5.

Si le maître d'ouvrage indique que la communication en phase chantier est l'une de ses préoccupations majeures, de même le public la souhaite vivement. Il convient alors de rappeler que les élus départementaux val-de-marnais demandent également expressément, une présentation publique des conclusions définitives sur les potentiels de mutualisation et de valorisation du foncier sur le SMR.

La commission partage cet avis sur l'importance de cette communication auprès des riverains et des usagers, tout au long du projet, à la fois lors des phases d'études de réalisation et d'exploitation de la ligne du TZEN5.

En regard de la complexité de ce projet TZEN5, associant de nombreux acteurs au sein de structures souvent peu identifiées par le public, intervenant sur des territoires en grande requalification urbaine, voire en complète reconstruction, avec une durée de travaux très longue, voire à des échelles de temps souvent décourageantes pour les usagers, avant sa mise en service effective, la commission propose de désigner un « interlocuteur privilégié » dans chacun des secteurs traversés par le TZEN5.

Le découpage des processus de concertation et d'enquêtes publiques ne semble pas adapté lorsque le projet s'inscrit dans une aussi longue durée et dans des contextes aussi importants de renouvellement urbain et de reconfiguration de ses axes de desserte, notamment en matière de transport en commun : il en occulte de nombreux enjeux et risque d'induire un manque de mainmise de leurs incidences compte tenu des nombreuses et complexes actions sur le territoire.

En effet, la mise en service de la ligne du TZEN5, reliant Paris à Choisy-le-Roi, est programmée à l'horizon 2020, soit plusieurs années pendant lesquelles de nouvelles enquêtes publiques vont être ouvertes pour apprécier l'acceptabilité sociale du projet sous des angles spécifiques (parcellaires, loi sur l'eau, ICPE, etc.) liés aux qualités des territoires traversés et elles impliqueront une concertation, voire une consultation, des résidents ou usagers familiers des lieux.

L'une des évolutions majeures du processus participatif, qui accompagne la procédure d'enquête publique, destinée en premier lieu à « l'information du public », se traduit depuis plusieurs années par une ouverture à des dispositifs de suivi et d'évaluation par les citoyens de ces projets/ programmes, sur lesquels ils se sont exprimés et pour lesquels ils peuvent poursuivre leurs engagements dans un continuum de participation, tel qu'énoncé dans la Charte de la participation, en cours d'actualisation.

La commission propose donc :

- la segmentation du projet en « sites » en s'appuyant sur le séquençage de l'insertion du projet TZEN5 dans les 7 secteurs définis par le maître d'ouvrage, soit comme projets urbains intégrant la réalisation du TZEN5, soit comme projets urbains dans lequel le TZEN5 devra s'insérer.*
- la désignation d'un « interlocuteur privilégié » par site dont les coordonnées seraient rendues publiques et qui serait chargé de l'animation d'ateliers participatifs de terrain « sur l'usage de l'espace public et les pratiques de mobilité » ; le choix d'une segmentation par site permettant de garantir la pérennité de cette organisation après la phase chantier, c'est-à-dire en phase d'exploitation.*

III.4. APPRÉCIATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE AU REGARD DE CHACUNE DES ENQUÊTES REQUISES

L'enquête publique unique comprend deux enquêtes distinctes, et deux objets à évaluer :

- l'appréciation de l'utilité publique du projet de TZEN5,
- l'appréciation de la mise en compatibilité des PLU de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine.

III.4.1. Appréciation de l'utilité publique du projet

III. 4.1.1. Le projet de TZEN5 proposé

Tout d'abord, il convient de rappeler quelques éléments du contexte de création du TZEN5 :

- 2008 le projet de SDRIF identifie le territoire de Seine-Amont-Orly-Rungis comme un territoire stratégique, bénéficiant d'un potentiel foncier important, mais mal desservi en transport en commun (TC). La réalisation d'un TC en site propre, permettant de relier Paris (13e) à Choisy-le-Roi est alors programmé sous le nom de « TCSP Vallée de la Seine ».
- 2013 En 2013, dans le SDRIF approuvé, le TCSP est inscrit comme un programme de TC structurant, sous le nom de TZEN5, et localisé sur la Carte de destination des infrastructures de transport.
- 2014 En 2014, dans le PDUIF approuvé, le TZEN5 est retenu parmi les 24 projets potentiels à développer sur le territoire francilien.

Les TZEN sont donc des lignes de bus en site propre, offrant une fréquence et une amplitude horaire similaire à celle des modes lourds tels que les tramways, bénéficiant d'une priorité aux feux et circulant sur une plate-forme spécifique disposant de stations aménagées. L'aménagement est conçu pour associer les circulations dites actives, piste cyclable et itinéraire piéton.

L'opération soumise à la présente enquête publique concerne la réalisation d'une ligne, dite TZEN5, entre Paris (75013) et Choisy-le-Roi (94600), d'une longueur de 9,5 km. Le tracé comporte 19 stations (dont 17 dans le Val-de-Marne). Au total, quatre communes sont traversées par le projet : le 13ème arrondissement de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi. Le temps de parcours entre les deux terminus est estimé à environ 33 minutes.

Le projet nécessite la réalisation d'un site de maintenance et de remisage (SMR), prévue sur la commune de Choisy-le-Roi

La finalité d'une DUP étant de pouvoir procéder, si nécessaire, à des opérations d'expropriation, il convient donc d'examiner les critères d'utilité publique de ce projet pour pouvoir se prononcer globalement sur son utilité publique .

III. 4.1.2. Évaluation de l'utilité publique du projet TZEN5

Sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit, le sens de l'avis qui doit être rendu dans le cadre de la procédure de DUP nécessite qu'il soit répondu à trois questions qui se posent de façon classique en matière d'expropriation à savoir :

- ➔ l'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt général ?
- ➔ l'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?
- ➔ le bilan coûts- avantages de l'opération est-il satisfaisant ?

A l'issue de l'analyse bilancielle menée, la commission aboutit alors à une appréciation finale sur l'utilité ou la non-utilité du projet soumis à l'enquête.

1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt général ?

Les six objectifs six affichés pour la réalisation du projet sont de :

- créer une liaison performante et de grande capacité, complémentaire au réseau ferré ;
- développer l'offre de transport en commun pour limiter l'usage de la voiture particulière ;
- intégrer les modes doux et sécuriser tous les moyens de transports ;
- accompagner les mutations et le développement urbain du secteur ;
- desservir les grands pôles de développement actuels et futurs du territoire ;
- contribuer à l'attractivité du territoire pour les futures entreprises.

Comme l'indique la liste des objectifs, le projet de TZEN5 vise également à favoriser la requalification et le développement urbain de l'ensemble du secteur.

L'amélioration de la desserte par transports en commun de tout ce secteur du département du Val-de-Marne, ainsi que sa liaison avec Paris, sont donc attendues et, à terme, les estimations de trafic journalier sont évaluées à 51 000 voyageurs à l'horizon de la mise en service fin 2020.

Il ressort des pièces du dossier que le projet a bien pour but d'augmenter la capacité de transports en commun. Compte tenu des objectifs poursuivis, la commission pense que ce projet de transport en commun présente donc un caractère d'intérêt général.

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

Le projet TZEN5 va se développer majoritairement sur le domaine public routier mais nécessite également la réalisation d'acquisitions foncières publiques ou privées afin d'obtenir les emprises suffisantes à l'insertion du TZEN5. Toutefois elle va nécessiter très peu d'emprises qui vont déborder du domaine public. Il convient de préciser que la majorité des stations et le tracé seront réalisés dans le domaine public

S'agissant des certaines parcelles, que le STIF serait amené à acquérir pour réaliser cette ligne TZEN5, il est indiqué que les études d'Avant-projet permettront d'en préciser la liste dans l'objectif de la présenter au public au cours d'une enquête parcellaire.

La présente enquête ne comporte donc pas, à ce stade, d'enquête parcellaire car il conviendra d'attendre le prononcé de la DUP pour pouvoir déterminer avec précision les parcelles qui seront nécessaires à la réalisation du projet. Il sera nécessaire de conduire une procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique en cas d'échec de la procédure d'acquisition à l'amiable.

La commission d'enquête demande que les expropriations ne se fassent que si elles sont strictement nécessaires. Elles doivent avoir pour objectifs de réduire les atteintes environnementales, et de ne recourir à l'expropriation qu'après avoir épuisé toutes les voies de la négociation à l'amiable.

3. Le bilan coûts-avantages de l'opération est-il satisfaisant ?

Conformément à la jurisprudence désormais classique, il convient de déterminer, en particulier, si les inconvénients de l'opération ne sont pas excessifs par rapport aux avantages.

Doivent ainsi être pris en considération :

- les atteintes à la propriété privée,
- le coût financier,
- les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics.

✓ 3.1. Les atteintes à la propriété privée

Dans son Mémoire en réponse du 25/7/2016 (page 38), le maître d'ouvrage explique, croquis à l'appui, les différentes modalités d'acquisition de foncier prévues pour réaliser le projet de TZEN5 :

« Chaque fois que cela a été possible le STIF a privilégié de réaliser ses ouvrages, dans le domaine public national, départemental et communal.

D'ores et déjà, il faut noter que certains projets urbains traversés par le TZEN5 (ZAC Ivry-Confluences, ZAC Seine-Gare-Vitry et ZAC Gare-Ardoines) prévoient l'élargissement de certaines voiries, profitant d'une part au besoin des projets urbains mais également à l'insertion des aménagements TZEN. Les acquisitions foncières seront alors portées dans le cadre des projets urbains, notamment l'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du barreau CIBLEX à Ivry-sur-Seine sera portée par la SADEV94 .../...

Pour autant, un certain nombre d'acquisitions resteront à porter par le STIF dans le cadre du projet TZEN5 .../...

- A Choisy-le-Roi le profil de l'avenue du Lugo devra être élargi ponctuellement afin de permettre l'insertion de la station Docteur Roux. Cet élargissement se fera principalement sur du foncier maîtrisé par l'EPFIF pour le compte de l'EPA ORSA ;
- A Vitry-sur-Seine, le projet TZEN5 nécessitera l'élargissement du Sud de la rue Léon Geffroy. Cet élargissement se fera dans le prolongement de celui porté par l'EPA ORSA plus au nord de l'avenue Léon Geffroy dans la ZAC Gare-Ardoines ;
- A Vitry-sur-Seine, le profil du quai Jules Guesde sera élargi à 24 m .../... Cet élargissement entraînera des impacts sur du foncier privé.../... sur cette section, le TZEN5 s'insère sur un emplacement réservé existant .../... inscrit depuis longtemps au PLU de Vitry-sur-Seine au profit du Département du Val-de-Marne pour préfigurer l'aménagement d'un TCSP sur le quai .../... dans le cadre de la Mise en Compatibilité du PLU de la commune de Vitry-sur-Seine, il est proposé de changer le destinataire d'une partie de cet emplacement au profit du STIF ».

À ce stade, la commission d'enquête pense que les atteintes à la propriété privée n'apparaissent ni majeures, ni excessives. Elle précise que l'enveloppe de travaux (50 m de part et d'autre de la plateforme TZEN, du cheminement piéton menant à la gare RER C, et du SMR) n'a pas pour objet de déterminer les parcelles à acquérir mais le périmètre nécessaire à l'implantation de la plateforme et de ses emprises de chantier. L'enquête parcellaire pourra déterminer les parcelles à acquérir.

✓ 3.2. Le coût financier

L'appréciation du coût financier par le Conseil d'État permet à celui-ci d'introduire dans la notion d'utilité publique le concept économique de rentabilité.

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du projet de transport en commun sur site propre du TZEN5 entre la Bibliothèque François Mitterrand et Choisy-le-Roi, s'élève à 108,5 millions d'euros HT (aux conditions économiques d'août 2014).

Il s'agit d'une estimation à plus ou moins 10 %, qui inclut des provisions, ventilées sur chaque poste, couvrant l'acquisition du matériel roulant et des acquisitions foncières, les déviations de concessionnaires, les plate-formes et ouvrages d'art, la voirie, ainsi que les aléas et imprévus, et qui tient compte des ajustements de la capacité de transport. Ce montant comprend les frais d'étude, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Pour la réalisation du prolongement de cette ligne de TZEN5, l'appréciation sommaire des dépenses est estimée comme indiqué dans le tableau suivant (Cf. Pièce E)

Postes d'investissement	
Principaux postes de dépense	Montant en M€ HT (CE 08/14)
Études d'avant projet/projet	
Maîtrise d'ouvrage	12
Maîtrise d'œuvre des travaux	
Acquisitions foncières	12,5
Déviations de réseaux	
Travaux préparatoires et démolition	9,2
Ouvrages d'art	
Plateforme	9,1
Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	
Revêtement du site propre	1,2
Voirie et espaces publics	8
Équipements urbains	2,3
Signalisation	3,4
Stations	4,3
Alimentation en énergie de traction	3,6
Courants faibles PCC	4,7
Dépôt	24,7
Matériel roulant <i>financé par le STIF et n'entre pas dans le financement d'investissement</i>	22,5
Opérations induites	0,4
Provision pour aléas et imprévus	13
Total	108,5 M€ + 25,2 M€ matériel roulant

Les coûts d'acquisition du matériel roulant sont estimés à 25,2 M€ HT.

Suite à une question posée au maître d'ouvrage, il apparaît que l'estimation des coûts de dépollution des sols est bien comprise dans l'estimation des dépenses du projet. Les études seront couvertes par le poste "frais de maîtrise d'ouvrage".

Les dépollutions éventuelles seront couvertes par le poste "travaux préparatoires", comme cela est mentionné dans le mémoire en réponse (cf. sous-thème 3.6), et dans la pièce F, chapitres 5.4.6.5 et 3.7.1.6 (p. 316 et p360 - État initial), chapitres 6.2.2.3.3 et 6.2.5.4.3 (p 379 et 406, impacts et mesures phase travaux), chapitre 6.3.4.4.3 et 6.3.5.6 (p 450 et 465, impacts et mesures phase exploitation). Cette estimation n'inclut pas la participation financière au titre du projet de transport pour la réalisation du projet de financement des Ardoines au-dessus des voies ferrées du RER C (ZAC Gare-Ardoines). En effet, cet ouvrage sera réalisé par l'EPA ORSA, dans le cadre d'un planning qui lui est propre et pour lequel les estimations financières doivent être confirmées.

Par ailleurs, la commission a constaté que le financement de cet ouvrage a connu une avancée significative le 11 juillet dernier par la signature d'une Convention d'un montant de 3 millions euros. Cette avance permettra de financer les études du futur ouvrage, prévu à l'horizon 2020.

Le Contrat de Développement Territorial (CDT) des Grandes Ardoines de décembre 2013 prévoit que la SGP finance le projet à hauteur de 21,5 millions d'euros, soit 40,6 % du coût total.

Par ailleurs, une somme équivalente doit être apportée par les co-financeurs du projet du TZEN5 : par les services de l'État au titre du CPER (21,5 millions), par l'EPA ORSA (8 millions), par le Conseil départemental (1 million) et l'EPT (1 million). (Cf. Mémoire réponse du 25/07/16.)

De plus, l'enveloppe financière pour l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation à la ligne de transport en commun sur site propre entre la Bibliothèque François Mitterrand et Choisy-le-Roi a été évaluée à 12,5 millions d'euros par la Direction Nationale d'Interventions Domaniales.

Le coût d'investissement du TZEN5 hors matériel roulant s'établit ainsi à 108,5 millions d'euros HT aux conditions économiques d'août 2014.

Ces montants doivent être complétés par le coût du matériel roulant à acquérir pour l'exploitation du TCSP entre la Bibliothèque François Mitterrand et Choisy-le-Roi et une quote-part du financement du pôle des Ardoines présenté ci-dessus. Celui-ci est évalué à 25,2 millions d'euros pour un parc de 28 bus à la mise en service de la ligne. (Cf. mémoire réponse du STIF du 25/07/16).

La future ligne de TZEN5 faisant une longueur de 9,5 km, le prix de revient au km de la ligne projetée s'établit donc à environ 11,42 M€ au km hors matériel roulant et Pont des Ardoines.

Le coût d'investissement d'un BHNS se situe entre 4 et 10 M€ par km d'infrastructure et dépend largement du niveau de requalification urbaine. A titre comparatif, le coût d'un tramway français s'élève entre 15 et 35 millions par km, et de plus le seuil de rentabilité du tramway se situe à 2.500 passagers/heure en heure de pointe.

Le coût des projets de tramway est plus important que celui de projets BHNS avec des véhicules types bus. Par exemple, un coût 36 M€ pour T9 contre 13 M€ pour le TZEN5. Par exemple pour le tramway T9 qui va relier la « Porte de Choisy » à « Orly Ville » sur une longueur de 10 km, le coût de revient est estimée à 20 M€. La comparaison avec d'autres TZEN, comme le METTIS à Metz, qui est en service depuis 2013 et doté d'un matériel similaire (un bus à haut niveau de service) donne un coût de revient équivalent : 11,16 M€ par kilomètre pour une distance de 18 km. Seul le TZEN 4 (Viry-Châtillon à la gare RER de Corbeil-Essonnes) a un coût moindre : 8,07 M€.

Il apparaît donc que le coût de ce projet de transport en commun sur site propre entre la Bibliothèque François Mitterrand et Choisy-le-Roi, eu égard aux avantages attendus, est de même niveau que les autres réalisations similaires ou approchantes.

✓ 3.3 Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics

Il convient enfin de contextualisé le projet dans différentes dimensions traitant respectivement : d'impact social, de la santé publique, de l'environnement, des choix des terrains et des variantes du tracé, de la compatibilité avec les documents d'urbanisme existants.

A - L'utilité publique d'une opération peut être refusée pour des raisons sociales.

En l'espèce il n'existe pas, selon la commission d'enquête, d'impact social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération.

B – S'agissant de l'intérêt public de la santé publique

Les principaux risques en matière de santé publique concernent des problèmes qui pourraient résulter de plusieurs facteurs :

- pendant la phase travaux, de la pollution des sols de certaines parcelles dans le quartier des Ardoines et à Ivry-sur-Seine.

Les terrassements et/ou affouillements de ces sols peuvent entraîner la réactivation de pollutions par transfert dans les eaux de ruissellement. Ces eaux peuvent ensuite atteindre les eaux souterraines par infiltration, rejoindre le cours d'eau de la Seine ou contaminer des sols « sains ».

De plus, une mauvaise gestion des déchets de chantier peut affecter la qualité des eaux aussi bien souterraines que superficielles. L'étude d'impact indique qu'en particulier les déblais pourront être utilisés sur la rue Léon Geffroy pour relier le pont des Ardoines au dessus des voies ferrées permettant ainsi de diminuer à la fois le transport des déblais du T

TZEN5 vers les sites de traitement et les acheminements des matériaux pour les projets en question. La commission d'enquête est fortement favorable à cette solution.

- pendant la phase d'exploitation, la pollution des nappes d'eaux souterraines ou superficielles, en particulier concernant le SMR.

La pollution superficielle est en lien direct avec la pollution des sols et donc des eaux souterraines. L'évitement de la pollution des eaux souterraines passe par la mise en place de systèmes de traitement des eaux superficielles (système de récupération et de traitement des eaux pluviales et des eaux usées du SMR et système de récupération des eaux de pluie sur la chaussée). La commission d'enquête considère que la mise en place de ces dispositifs est indispensable pour éviter tout risque de pollution pendant la phase d'exploitation de l'infrastructure de la ligne TZEN5.

Sur l'ensemble de son trajet, la commission d'enquête estime, qu'au regard de l'intérêt public de la santé publique, le projet de TZEN5 n'encourt pas le risque d'annulation de sa DUP.

C - S'agissant des intérêts de l'environnement

Ils sont de plus en plus pris en compte par le Conseil d'État, qu'ils soient de nature à entraîner des nuisances acoustiques excessives ou autre danger permanent pour les riverains et usagers de l'ouvrage, ou considéré comme étant attentatoire à l'environnement ou susceptible de l'être.

Dans le thème 3 traité ci-avant dans le présent rapport, la commission d'enquête recommande, s'agissant de l'environnement, des études et un traitement soigné des protections en concertation avec les autorités locales, les aménageurs et les riverains concernés. Elle souligne que le fort développement urbain que va vivre ce territoire, doit fournir l'occasion de procéder à une valorisation architecturale et paysagère complète et intégrée.

En particulier, la commission d'enquête :

- ***estime que, dans l'état actuel des technologies disponibles en matière de motorisation, la solution hybride diesel/électrique est la plus performante, au regard de la protection de l'environnement ;***
- ***juge satisfaisante la proposition du STIF de ne pas figer cette solution et d'arrêter la solution définitive en prenant en compte les évolutions technologiques et surtout le calendrier de mise en service de la ligne ;***
- ***relève que le dossier ne permet pas de vérifier que l'expansion et l'écoulement des crues ainsi que la transparence hydraulique du tracé dans les zones inondables au sens du PPRI de la Seine soient bien prises en compte. Aussi elle préconise que l'EPA ORSA et le STIF collaborent afin de bien déterminer les limites d'action concernant le rehaussement de la voirie et la gestion de la résilience ;***
- ***approuve la proposition du maître d'ouvrage de recycler les déblais sur place en les utilisant pour réaliser les rehaussements envisagés dans le cadre de la résilience du tracé.***

D - La nécessité du choix des terrains/ variantes pour le tracé

S'agissant du positionnement des stations (Cf. thème 1), il convient de rappeler que les grandes options de tracé et d'implantation des stations ont été définies en accord avec les collectivités territoriales : « la position des stations est établie en concertation étroite avec les partenaires locaux, notamment en fonction de la densité du tissu urbain, de la structure du réseau viaire, de la proximité d'équipements et de l'articulation avec le réseau de transport en commun » (Cf. mémoire réponse du STIF du 25/07/16, page 19.)

Cet accord avec les partenaires locaux a donc constitué pour la STIF un préalable sur lequel il s'est engagé et qu'il doit mettre en œuvre.

La variante proposée par le public pour la localisation du terminal de Choisy-le-Roi (Place du marché) soulève de nombreuses problématiques techniques, notamment comme l'indique le STIF dans son mémoire en réponse «des difficultés d'insérer un site propre dans les emprises existantes notamment sous les ouvrages (passerelle piétonne sur l'Avenue Pablo Picasso, Pont de Choisy, dalle d'accès à l'ancien bâtiment gare et Quai de Choisy sur l'avenue du 8 mai 1945), difficulté de giration et de retournement, zone de régulation, etc ».

En outre, les emprises de l'avenue du 8 mai 1945, actuellement à 2x2 voies supportent un trafic important vers l'avenue Jaurès et vers la gare RER C et sont contraintes en raison du projet de passage de 4 à 6 voies du RER C.

Enfin s'agissant de l'utilisation systématique des voiries publiques pour le tracé du TZEN de façon à limiter le plus possible les expropriations, la commission d'enquête a noté que le dossier d'enquête a bien prévu de retenir, pour la mise au point du tracé proposé, ce critère de passage systématique sur les voies publiques, quand cela est possible et en fonction des autres contraintes.

La commission d'enquête considère que le tracé proposé pour le TZEN5, même s'il comporte un tronçon provisoire sur Vitry-sur-Seine, est de nature à désenclaver le territoire desservi et à permettre d'effectuer du «cabotage» entre les différents quartiers. Toutefois elle considère que des études complémentaires peuvent être menées pour prolonger le tracé jusqu'à la place du marché de Choisy-le-Roi et la station « Quai de la gare » de la ligne de métro M 6 à Paris (Cf. mémoire réponse du STIF du 25 /07/16, page 8.)

E - La compatibilité avec les documents d'urbanisme existants

Le juge administratif apprécie la compatibilité (ce qui ne signifie pas nécessairement conformité) de la DUP avec les documents d'urbanisme existants tels que les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDRIF, PDUIF, SRCE, SDAGE, SAGE, etc.)

Or le SDRIF promeut une nouvelle approche stratégique des transports visant à développer une métropole accessible, dense et durable en étendant et diversifiant le réseau de transports collectifs et particulièrement à réaliser des rocade et tangentielle ferrées à grand gabarit, ce qui recoupe les objectifs poursuivis par ce projet de TZEN5.

Le chapitre 5.4.2. de l'étude d'impact (pages 226 à 244) analyse la compatibilité du projet avec les outils de planification et d'urbanisation existants. Il indique que la majorité des documents d'urbanisme (SDRIF, PDUIF, CDT, PLU) définit le TZEN5 comme un élément structurant en terme de mobilité et de desserte du territoire. La conclusion de cette analyse est que le projet est compatible avec les outils de planification et d'urbanisation en en vigueur, exception faite des PLU de Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi, ce qui explique la procédure de mis en compatibilité emportée par cette procédure de déclaration d'utilité publique.

Le SMR est potentiellement soumis à une procédure de déclaration relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au titre des articles L.511-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Ainsi au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous-tendent le caractère d'utilité ou de non-utilité du projet soumis à l'enquête, la commission d'enquête considère que les avantages que présente ce projet de TZEN5 l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et qu'ils font pencher en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

Si ce projet est indiscutable aux yeux de la commission d'enquête d'utilité publique il convient cependant d'examiner si les choix retenus et si les conditions de réalisation technique envisagées sont pertinents pour évaluer son efficacité et examiner si les objectifs définis seront pleinement atteints.

III. 4.1.2. Évaluation du projet

En termes d'objectif final

Le Département du Val-de-Marne et les quatre communes traversées sont actuellement les propriétaires et gestionnaires des 14 voiries nécessaires au tracé du TZEN. Un transfert de compétences est prévu en 2017 avec l'Etablissement public territorial (EPT12). L'État et la Région de l'Île-de-France sont également co-financeurs de l'opération au travers du CPRD.

Depuis de nombreuses années, la Région mène une politique pour aider au développement des transports collectifs, et participe au financement de nombreux projets de transports en commun en site propre. Parmi les plus emblématiques, est le projet de TZEN5 qui devrait offrir une liaison performante entre la banlieue et Paris, réalisant ainsi un objectif majeur du projet de la future Métropole du Grand Paris.

Les objectifs affichés pour la réalisation de ce projet visent également à accompagner les profondes mutations et le développement urbain du secteur.

Le coût total du projet de TZEN5 a été estimé à 133,7 M€ hors taxes, aux conditions économiques d'août 2014, dont 108,5 M€ hors taxes pour les infrastructures et les équipements (stations, SMR, plate-forme) et 25,2 M€ hors taxes pour le matériel roulant.

Le TZEN5 est inscrit au contrat de plan CPER 2015-2020, financé par l'Etat et la Région Île-de-France, mais également par le Département du Val-de-Marne dans le cadre du contrat particulier.

Le Contrat de Développement Territorial (CDT) des Grandes Ardoines de décembre 2013 prévoit le financement du pont de franchissement des Ardoines. Ce pont est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'OPA ORSA. Une convention d'un montant de 3 millions euros, a été signée le 11 juillet dernier. Cette avance permettra de financer les études du futur ouvrage, prévu à l'horizon 2020. (Cf. supra § « coûts financiers » page 140)

En tout état de cause, et au delà des indispensables ajustements financiers qui seront vraisemblablement nécessaires, la commission d'enquête estime la réalisation de ce projet de TZEN5 tout à fait souhaitable car il comble un manque de transports en commun dans une zone où plus de 51.000 personnes sont susceptibles d'emprunter quotidiennement ce mode de transport.

En termes de difficultés prévisibles

Bien qu'il ne soit pas du rôle de la commission d'enquête de se prononcer sur un plan technique, il est de son devoir de faire part de ses craintes ou de ses doutes s'agissant des choix à opérer, des aménagements à réaliser ou des précautions à prendre pour ce projet. Par ailleurs, elle tient à faire part de ses souhaits en termes de communication pour que la réalisation de ce projet se déroule dans les meilleures conditions.

Le tracé retenu a soulevé des réactions de la part du public et de certaines collectivités au niveau des deux terminus Nord et Sud, et du tracé provisoire qui sera mis en place dans l'attente du tracé définitif via l'axe Nord-Sud du secteur des Ardoines. De même certaines précautions devront être prises concernant les difficultés prévisibles d'insertion du projet dans les secteurs traversés.

Les stations dont le positionnement pose problème

Le thème n°1 a mis en évidence les stations dont le positionnement pose problème et/ou nécessite une prise de décision : il s'agit des stations « Gambetta », « Salvador Allende » et « Ardoines Centre ».

S'agissant de la station de Gambetta:

La commission d'enquête après avoir comparé les avantages et les inconvénients des différents positionnements envisagés a considéré que le scénario proposé par la SADEV 94 présente un caractère urbain affirmé et permet de :

- réaliser un vaste parvis piéton ;
- installer un pôle d'échanges et une liaison piétonne directe ;
- sécuriser le cheminement des usagers avec le nouveau quartier Cityseine ;
- rapprocher les usagers de leur centre d'activités.

En conséquence, si ce positionnement se heurte actuellement à des contraintes techniques, la commission d'enquête privilégie toutefois l'implantation de la station Gambetta à hauteur de l'îlot BHV sur l'avenue Paul-Vaillant-Couturier.

En effet, sous réserve d'un accord à intervenir entre le maître d'ouvrage et la SADEV 94 précisant les modifications envisagées et la répartition de leur financement, la commission d'enquête ne voit aucune raison de s'opposer au déplacement, somme toute limité, de la station de Gambetta.

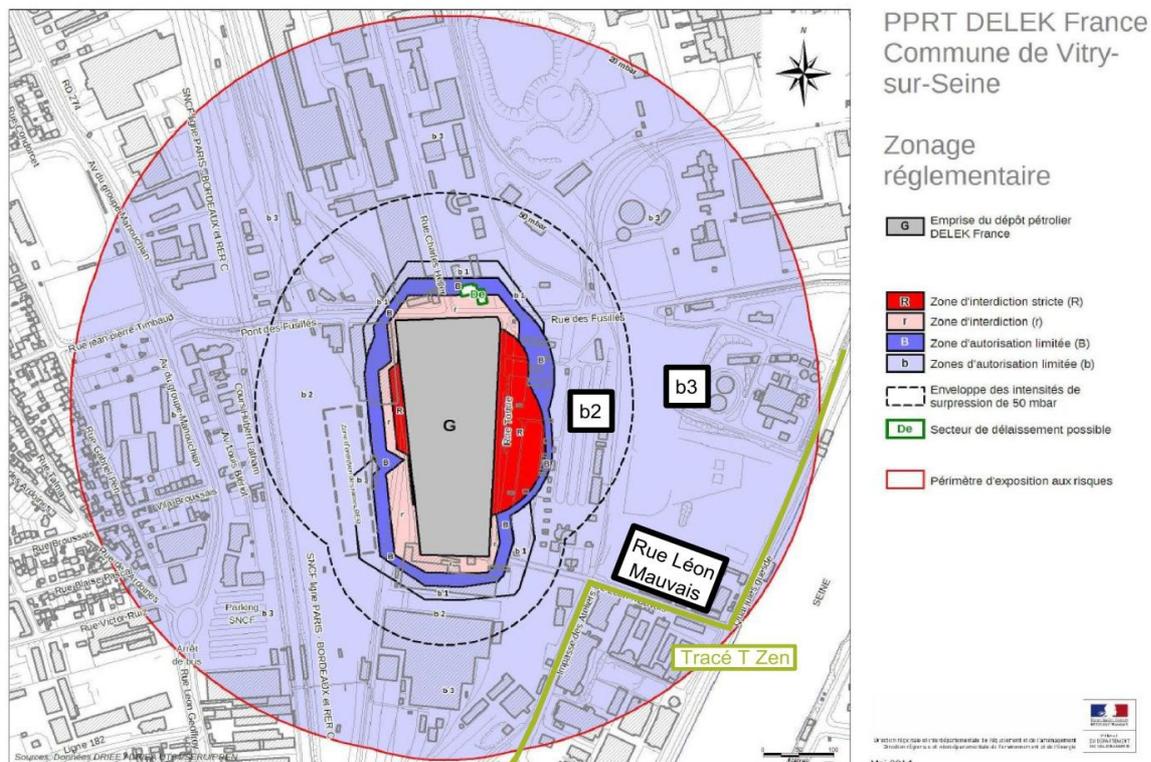
S'agissant des stations Salvador Allende et Ardoines

La commission se range à l'argumentation technique du STIF qui démontre que les voiries existantes permettent pas une desserte plus rapprochée des sites commerciaux.

Les aménagements à réaliserS'agissant du tracé de la ligne

Deux parties du tracé doivent faire l'objet d'une attention particulière :

- le secteur traversant la zone du PPRT DELEK (cf. carte ci-dessous) ;
- l'entrée de ville de Choisy-le-Roi qui va accueillir le SMR.



Zonage réglementaire du PPRT DELEK France
Cf pièce F, page 575

Le secteur du PPRt DELEK

Le tracé du TZEN5 et l'implantation des stations ont été adaptés de manière à se conformer au zonage du PPRt. En particulier, une règle commune impose qu'il est interdit d'implanter de nouvelles stations de transport en commun dans les zones R, r, B, b1 et b2.

La commission d'enquête considère que le projet de TZEN5 répond ainsi à l'ensemble des prescriptions urbaines définies par le règlement du PPRt et que les effets industriels sont donc considérés comme faibles.

L'entrée de ville de Choisy-le-Roi au quartier du Lugo

Le SMR va être localisé au quartier du Lugo, à l'entrée de ville de Choisy-le-Roi. Les collectivités locales ont soutenu le principe de la mixité fonctionnelle pour orienter l'aménagement de ce site. Elles ont par ailleurs demandé que les choix architecturaux du bâtiment soit cohérent avec son positionnement en entrée de ville.

La commission d'enquête considère qu'il sera difficile de réaliser un bâtiment permettant d'accueillir plusieurs activités du fait de la configuration et de l'exiguïté de la parcelle dont l'extension n'est pas envisageable à court terme. Elle soutient cependant la demande des collectivités dont la mairie de Choisy-le-Roi de voir se réaliser un bâtiment d'une grande qualité architecturale ne donnant pas la l'impression d'être un simple parc de remisage de bus TZEN.

Aménagement du quartier Lugo

Afin de desservir et de permettre cependant à l'importante population du secteur d'accéder dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité aux stations proches du TVM, du T9, des réseaux de bus redéployés, du RER C de Choisy-le-Roi.

La commission d'enquête demande, comme le maître d'ouvrage le propose dans son mémoire en réponse, de faciliter l'accès des usagers en améliorant le cheminement existant pour rejoindre la gare RER C de Choisy-le-Roi via l'avenue du 8 mai 1945 et l'avenue Pablo Picasso TVM via la rue Henri Barbusse.

Aménagement du quartier des Ardoines

La commission d'enquête recommande :

- une sécurisation du tracé provisoire qui traverse des zones sensibles au regard du PPRt DELEK et de la centrale au charbon EDF ;
- une prise en compte de l'impact des rehaussements des voiries Edith Clavell et Salvador Allende sur le phénomène de résilience.

Aménagement des abords de la ligne TZEN5

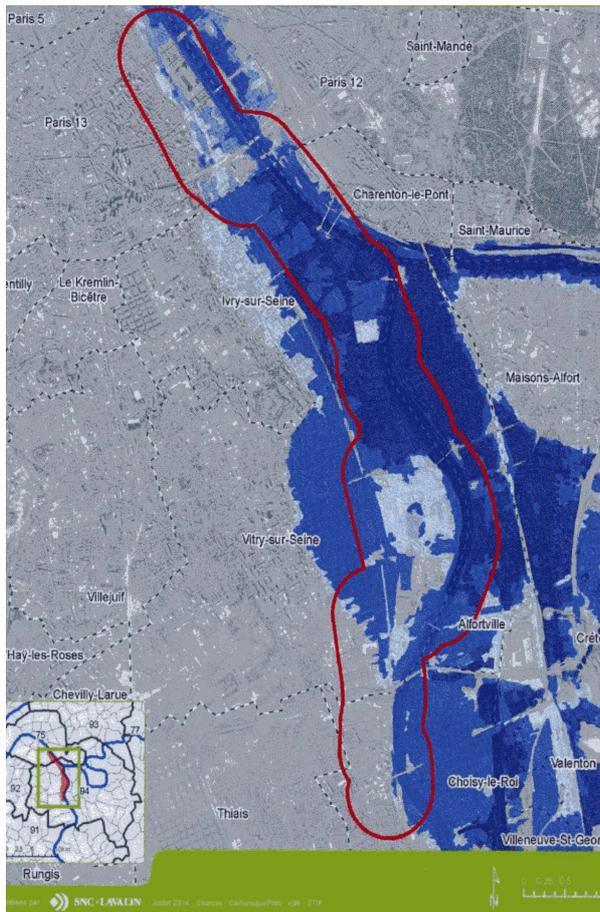
La commission d'enquête attire l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité de porter un soin particulier à l'insertion paysagère, aux travaux à réaliser pour prévenir les inondations de la ligne, et aux protections phoniques à mettre en place lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ainsi qu'aux voiries bordant la ligne future.

La prévention des inondations de la ligne

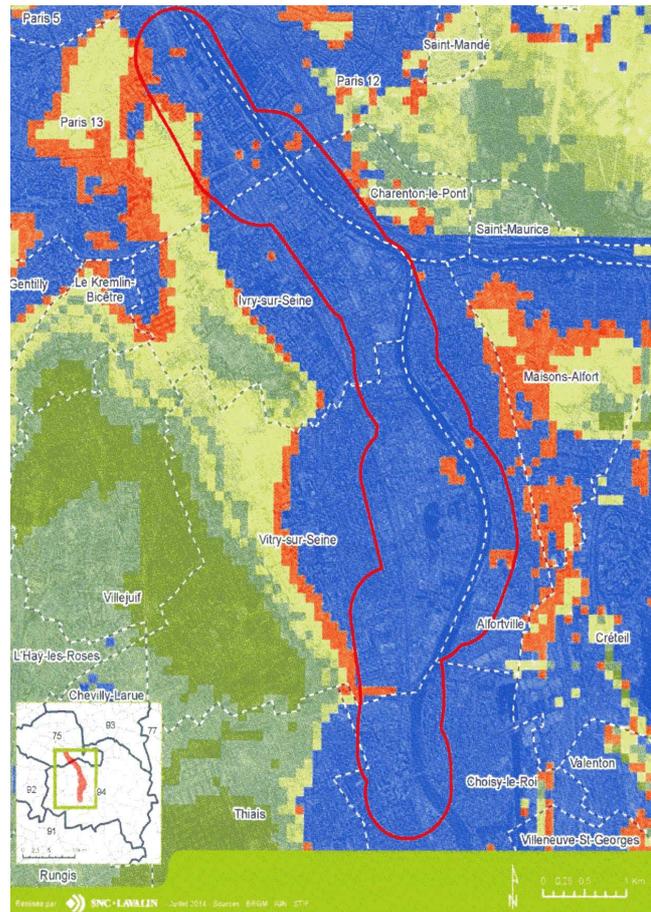
Le risque d'inondations par débordement, ruissellement et remontée de nappes est qualifié de fort. L'élaboration du Plan de prévention du risque inondation sur les vallées de la Seine et de la Marne (PPRI) a été prescrite par arrêté préfectoral n° 98-1306 bis du 20 avril 1998. Il a ensuite été approuvé le 28 juillet 2000 et modifié le 12 novembre 2007. Ce plan définit les mesures de prévention en matière d'urbanisme, de construction, d'aménagement, d'exploitation des terrains, et d'usage des biens relativement à l'aléa inondation (zonage réglementaire et règlement associé).

On note en particulier que la zone d'étude est concernée par les zones bleues foncé/bleues clair et violet foncé/violet clair qui spécifient que pour « les infrastructures de transport ainsi que les équipements nécessaires à leur fonctionnement et leur exploitation, sont autorisés sous réserve d'étude hydraulique et de mesures compensatoires garantissant la transparence hydraulique et le maintien du champ d'expansion une crue centennale » et que tout remblaiement ou réduction de la

capacité de stockage des eaux de la crue de référence devra être compensé par un volume égal de déblais pris sur la zone d'aménagement. La capacité de stockage des eaux de la crue de référence devra être compensé par un volume égal de déblais pris sur la zone d'aménagement.



Niveau d'aléa inondation
Cf. pièce F, page 32



Remontée de nappes
Cf. pièce F, page 32

Concernant les remontées de nappe, la sensibilité au risque est forte et homogène au sein de la zone d'étude. En effet, la nappe est subaffleurante sur l'ensemble des communes (Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi). Ce risque n'est pas concerné par un plan de prévention des risques et n'appelle pas de prescriptions réglementaires mais il convient de prendre en compte cette contrainte pour le projet : réduction de la capacité de stockage des eaux de la crue de référence devra être compensé par un volume égal de déblais pris sur la zone d'aménagement. Les ouvrages «sans volume» (murs antibruit, panneaux de signalisation) ne donnent, quant à eux, pas lieu à compensation.

Bien que la plateforme du TZEN5 doit se situer sur l'ensemble du trajet au-dessus des hauteurs de crues afin de respecter les prescriptions du PPRI, les travaux auront pour conséquence la mise en place de remblais dans les zones d'expansion des crues de la Seine, obligeant le maître d'ouvrage à prévoir des mesures de compensation pour éviter que des zones non inondables ne le deviennent à la suite des travaux.

Par ailleurs même si l'altitude globale du site du SMR a été définie de manière à respecter les préconisations du PPRI en matière d'altitude des constructions par rapport aux hauteurs d'eau en cas de crue, il conviendra de créer sur le site, des bassins de rétention des eaux dimensionnés pour permettre de recréer le volume pris à la crue et pour compenser les effets des surfaces imperméabilisées.

Le maître d'ouvrage devra fermement s'engager à réaliser tout le long de la plateforme et au niveau du SMR les mesures compensatoires nécessaires en particulier dans les zones

d'expansion des crues de la Seine, permettant ainsi de maintenir, quelles que soient les crues, l'exploitation normale du TZEN5 et de ses accès piétonniers.

Les protections phoniques

Les infrastructures de transports ont également un impact sur les nuisances sonores. Le bruit peut être responsable de divers troubles de santé qui sont plus ou moins graves en fonction de l'intensité et de la fréquence sonore.

Le TZEN5, quant à lui, n'a pas d'impact significatif en terme de nuisances sonores sur la zone d'étude. Au contraire, la commission d'enquête reconnaît qu'il va dans le sens d'une diminution des nuisances sonores de par son caractère hybride et de par la diminution du trafic qu'il entraîne au droit du tracé.

Toutefois, le chantier peut provoquer des nuisances importantes pour les riverains ou les personnes travaillant à proximité des zones de travaux (plus de troubles auditifs attendus compte tenu de la distance). Les nuisances sonores provoquées par la présence d'un chantier sont de deux ordres : les bruits directs liés aux engins et aux travaux, et les bruits provenant des vibrations transmises par les structures des constructions ou du sol.

En phase travaux, cette gêne occasionnée pour les riverains est liée essentiellement :

- aux travaux de démolition de chaussée et de constructions existantes,
- aux travaux de terrassement de la nouvelle plate-forme du TCSP,
- à la circulation des engins de travaux publics,
- aux vibrations engendrées par la démolition de chaussée existante et par le compactage de chaussée neuve.

Ainsi, cela pourra nuire au confort et à la santé des personnes concernées particulièrement au niveau des zones habitées proches de la future infrastructure, et des établissements sensibles (écoles, établissements de santé ou de repos,...).

Les engins et le matériel de chantier utilisés devront se conformer à l'arrêté du 18 mars 2002 relatif aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments.

Les vibrations

Il n'y a pas d'impact significatif du projet du TZEN5 sur l'émission de vibrations. Aucune pose d'écrans acoustiques n'est envisagée le long de la ligne puisque le bruit provoqué par le TZEN5 n'est susceptible d'apporter aucune gêne au voisinage immédiat.

La participation du STIF à l'aménagement des voiries

Par ailleurs, la commission d'enquête a bien noté (cf. thème 3) que le maître d'ouvrage peut accompagner techniquement et financièrement les collectivités et les aménageurs pour des aménagements de voirie et la mise en place de priorités TZEN aux carrefours en adéquation avec les gains de temps attendu.

Aménagement des stations et de leurs abords

L'insertion de la plateforme du TZEN5 et des stations a été réalisée préférentiellement sur le domaine public et privé non bâti pour limiter d'une part, les acquisitions de parcelles et d'autre part, la destruction de constructions.

Les aménagements de voiries ont, pour certains des projets connexes (exemple de la RD19, ZAC Gare Ardoines), été intégrés dans des projets urbains. Cette méthode permet d'éviter les acquisitions de foncier lorsqu'elles ne sont pas nécessaires.

Les stations sont placées, en coordination avec les communes, au droit des zones d'emplois les plus influentes à l'exception de celle de Gambetta d'après la commission d'enquête. Il sera alors plus facile pour les employés des activités économiques et industrielles d'accéder au territoire via une infrastructure lourde de transport en commun comme le TZEN5 développée tout le long des rives de la Seine sur un axe nord-sud. En effet, aujourd'hui il n'existe pas de transport continu, il s'agit d'un assemblage de transport (bus 89, 325, 180, 217 et 182) avec un manque cruel de desserte des Ardoines Centre.

La proximité d'une station de TZEN5 avec les équipements, commerces et services contribue à renforcer leur attractivité et fréquentation. Le projet de TZEN5 permettra d'améliorer l'accessibilité à ces établissements. Les stations sont donc positionnées pour optimiser leur accessibilité et favoriser notamment les équipements, services et commerces les plus générateurs de déplacements.

L'aménagement des stations doit aussi concerner les emplacements réservés au stationnement des vélos (Cf. thème 6). La commission d'enquête souhaite que l'aménagement de consignes collectives sécurisées par passe Navigo et l'aménagement d'abris en accès libre fasse l'objet d'une étude approfondie station par station avec les associations locales de cyclistes pour déterminer les besoins réels et partant dimensionner ce stationnement aux besoins identifiés qui peuvent être différents du dimensionnement découlant de la Charte Véligo

L'aménagement des stations concerne également les emplacements de parking pour voiture (Cf. thème 1). Cela concerne prioritairement les communes concernées par le passage du TZEN5 Les infrastructures de transports ont également un impact sur les nuisances sonores.

Aménagement des abords et des rabattements sur les stations

L'aménagement des abords concerne pour l'essentiel les circulations actives de rabattement (Cf. thème 5) et le maillage des bus rabattant les usagers vers les stations (Cf. thème 1).

- *S'agissant des circulations actives (douces), notamment cyclables,* la commission d'enquête enregistre favorablement qu'à terme, soit dans le cadre d'armatures existantes, soit dans celui de projets à créer, des circulations actives d'une part longeront le projet TZEN sur toute sa longueur et d'autre part seront aménagées pour rabattre les vélos vers les différentes stations du tramway. Elle relève également que le STIF s'engage à créer les cheminements piétonniers venant compléter efficacement ceux portés par les différents acteurs locaux et donc à les prendre en charge.
- *S'agissant du maillage des bus et du rabattement sur les stations du TZEN5,* la commission d'enquête demande au STIF de déterminer les tracés et fréquences des lignes de rabattement en concertation avec les élus, les usagers et les gestionnaires des réseaux existants.

Aménagement des matériels

Ces aménagements concernent essentiellement l'accès des vélos à bord des rames du TZEN5.

Sur ce point la commission d'enquête est en faveur d'un assouplissement des conditions d'accessibilité du TZEN5 afin de tenir compte des modes différenciés d'utilisation de la bicyclette et de l'étalement des horaires de travail dû au phénomène de l'ARTT (aménagement et réduction du temps de travail). Les plages horaires pourraient ainsi être élargies (par exemple avec un accès des vélos autorisé jusqu'à 7H30 et à partir de 19H00 au lieu de 6H30 et 19H30)

En tout état de cause, elle suggère que cette option soit étudiée dans le cadre de la Charte Véligo.

**Les souhaits de la commission d'enquête
en termes de communication**

Cette enquête a mis en exergue de nombreux questionnements et interrogations restés sans réponse ainsi que des interprétations erronées ou sans fondement. Il appartiendra au maître d'ouvrage de continuer à communiquer pour permettre une meilleure acceptabilité sociale de ce projet de TZEN5.

Cette communication devra porter sur :

- Le nom des stations, notamment ceux des terminus nord et sud qui n'évoquent pas les deux sites desservis, la Bibliothèque François Mitterrand d'une part et le pôle multimodal d'autre part :
A cette question, le maître d'ouvrage précise que ces dénominations provisoires, ont été établies en phase d'études pour désigner l'emplacement précis de l'arrêt, mais qu'elles feront l'objet d'une réflexion en phase ultérieure de mise en service.
- La motorisation « tout électrique » :
Ce point a été abordé par le public, qui évoque notamment les nuisances du diesel.
- L'accès aux berges de la Seine :
Cette demande est récurrente de la part du public qui le plébiscite et en attend des aménités.
- La réorganisation des lignes de bus existantes
Cela concerne les déplacements des arrêts de bus, et les déviations induites par la réalisation du TZEN5 en phase chantier.

Paris le 8 août 2016

La commission d'enquête



Catherine MARETTE
Présidente



Claude POUHEY
Membre titulaire



Manuel GUILLAMO
Membre titulaire

III.4.2. APPRÉCIATION DES MISES EN COMPATIBILITÉS

En préambule, il convient de rappeler le cadre général dans lequel s'inscrit le projet par rapport à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. En effet, le projet doit être compatible avec les documents d'urbanisme suivants supracommunaux suivants, (SDRIF, PDUIF, CDT, SDAGE, SRCE, SRCAE) et des plans locaux d'urbanisme des quatre communes traversées : l'une dans le département de Paris (13e), et les trois autres dans celui du Val-de-Marne, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi.

De plus, le site de maintenance et de remisage (SMR) est potentiellement soumis à une procédure de déclaration relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au titre des articles L.511-1 et suivants du Code de l'Environnement pour les activités précédemment citées.

Le SMR disposera de cuves de carburant pour le ravitaillement du matériel roulant susceptible d'entraîner une procédure de déclaration selon le matériel roulant choisi mais également selon l'offre (fréquence de desserte qui peut être amenée à évoluer dans le temps avec la croissance de la demande à long terme).

III.4.2.2. Analyse du projet vis-à-vis de la mise en compatibilité

a) Compatibilité avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Vitry-sur-Seine

Le projet de TZEN5 n'est pas compatible avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Vitry-sur-Seine par rapport aux annexes du règlement, et en particulier par rapport à la liste des emplacements réservés du fait que l'emprise du projet TZEN5 s'insère dans l'emplacement réservé D3 du Département.

Il convient de changer le destinataire au profit du STIF pour une partie de l'emplacement réservé (ER) et en parallèle de modifier le rapport de présentation qui fait référence aux destinations des ER pour y ajouter l'élaboration du projet TZEN5.

Il convient également de modifier la dénomination de cet emplacement aux endroits où le projet vient s'insérer dans le plan de zonage ainsi que les pièces graphiques du chapitre 4.2.a « Liste des emplacements réservés ».

b) Compatibilité avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Choisy-le-Roi

Le projet n'est pas compatible avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Choisy-le-Roi par rapport au règlement des zones UA et UE.

Cela concerne pour ces deux zones l'article 2.8, portant sur les autorisations des constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, qui est trop restrictif car il ne vise pas les transports en commun routiers et donc le TZEN5.

III.4.2.3. Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi

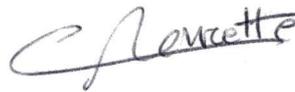
Les modifications à apporter aux deux PLU pour les rendre compatibles avec le projet sont mineures et n'ont suscité aucune réaction du public et des institutionnels (mairies et EPT12).

Elles ne sont pas de nature à impacter la déclaration d'utilité publique de cette opération.

Dans cette démarche d'évaluation de l'insertion du projet dans les secteurs traversés, destinée à apprécier l'utilité publique du projet, emportant sa mise en compatibilité, la commission a dû se poser ces questions.

Paris le 8 août 2016

La commission d'enquête



Catherine MARETTE
Présidente



Claude POUHEY
Membre titulaire



Manuel GUILLAMO
Membre titulaire

2^{ème} PARTIE

CONCLUSIONS MOTIVÉES

&

**AVIS DE LA COMMISSION
SUR
CHACUNE DES ENQUÊTES REQUISES**

I. Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur l'utilité publique (DUP) du projet de TZEN5

1.1. Préambule

Dans le cas d'espèce, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de TZEN5 a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés présentent un caractère d'utilité publique.

Si la procédure est menée à son terme, une fois le tracé définitivement arrêté cette enquête devrait aboutir à la prise d'un arrêté interpréfectoral déclarant l'utilité publique (DUP) du projet soumis à enquête permettant d'exproprier les terrains nécessaires à sa réalisation.

I.2. Le projet soumis à enquête

Les TZEN sont des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) circulant en site propre et offrant une fréquence et une amplitude horaire similaires à celles des modes lourds tels que les tramways, bénéficiant d'une priorité aux feux et disposant de stations aménagées.

Le projet de TZEN5 consiste à relier la station « Grands Moulins » à Paris (13e) à la station « Régnier-Marcailloux » à Choisy-le-Roi via la gare des Ardoines (à Vitry-sur-Seine), futur pôle d'échange multimodal majeur. En réalisant ce parcours en 30 minutes environ, il sera effectivement complémentaire des lignes structurantes existantes ou en projet (RER C, ligne 10, ligne 14, ligne 15, T3, T9) et il s'articulera avec le réseau local de lignes de bus local.

L'opération concerne la réalisation de la ligne TZEN5 sur une longueur de 9,5km. La ligne doit comporter 19 arrêts (dont 17 dans le Val-de-Marne) et desservir les communes de Paris (13e), Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi, sur les départements de Paris et du Val-de-Marne.

Le projet nécessite la réalisation d'un site de remise et réparation (SMR) destiné aux opérations d'entretien, nettoyage, réparation et garage des véhicules qui est prévu sur la commune de Choisy-le-Roi au sud de la bretelle de sortie de l'A6.

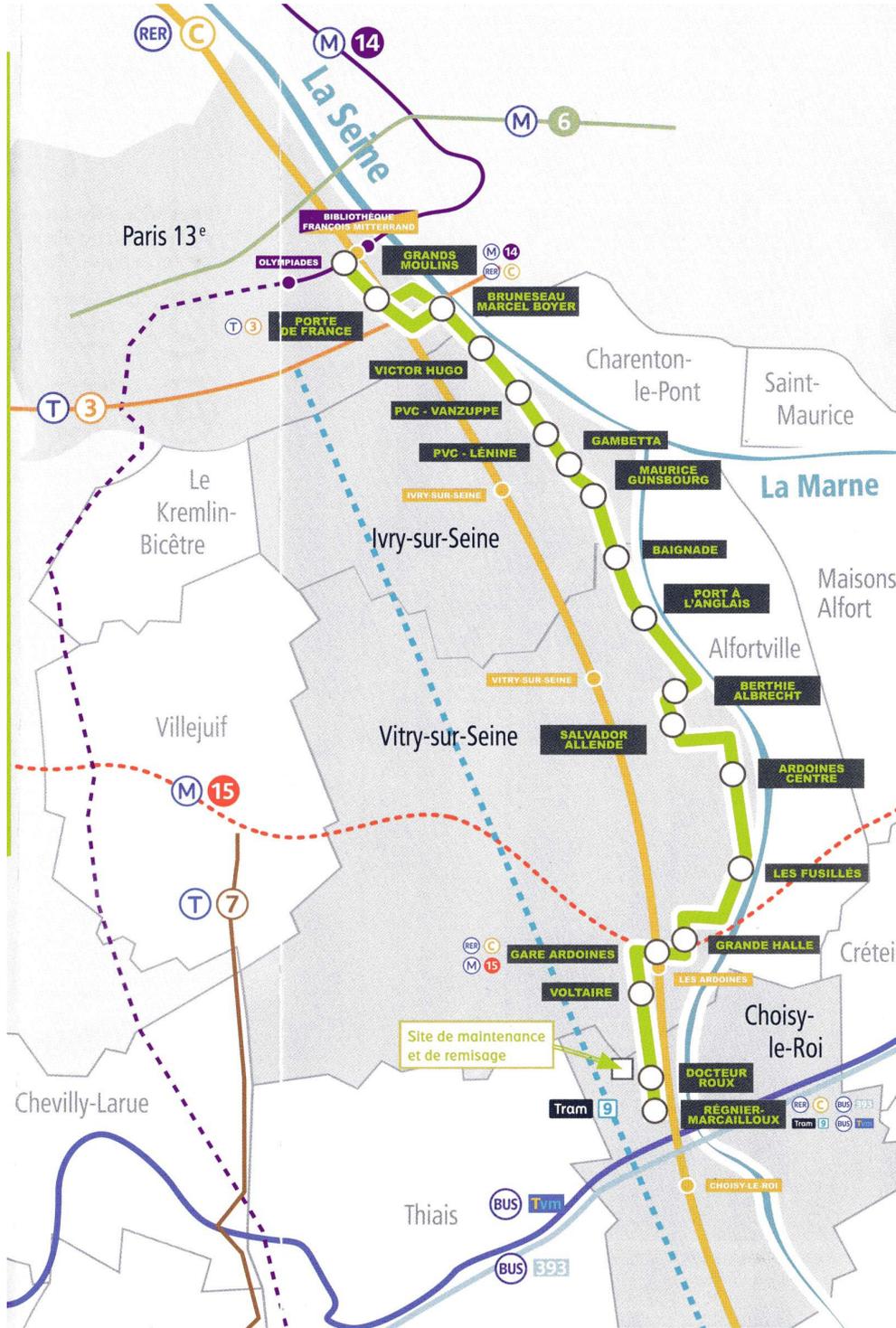
La ligne du TZEN5 aura une voie de circulation réservée dotée d'un système de priorité aux feux (excepté à l'intersection avec le tramway T3) : une plateforme en site propre sera implantée sur la quasi totalité du parcours sur des voiries départementales et communales existantes, ainsi que la plupart des 19 stations d'arrêts.

Le temps de parcours entre Paris (13e) et Choisy-le-Roi est estimé à environ 30 minutes. La liaison sera mise en service à une fréquence de 1 TZEN5 en unité à double sens de circulation toutes les 5 minutes en heures de pointe et toutes les 15 minutes en heures creuse de journée et 15 minutes en soirée.

Le projet vise à fonctionner 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation (5h30-00h30) avec une fréquence importante de 1 TZEN5 en unité à double sens de circulation toutes les 5 minutes en heures de pointe et toutes les 15 minutes en heures creuse de journée et 15 minutes en soirée.

Compte tenu des niveaux de trafic de voyageurs (51 000 voy/j), l'exploitation de la ligne nécessitera un parc de 28 bus bi-articulés de 24m de long, d'une capacité de 125 places par véhicule (1680 voy/h). Sa motorisation sera a minima hybride.

Cette ligne offrira des connexions avec le RER C, le tramway T3a, la ligne 14 du métro et la future ligne 15 du métro GPE.



Extrait du dépliant réalisé et distribué par le STIF pendant l'enquête

I.2. les objectifs du projet

Les objectifs affichés pour la réalisation de ce projet visent non seulement à créer une liaison performante et de grande capacité, complémentaire au réseau ferré, intégrant dans l'aménagement des itinéraires de déplacements pour les modes actifs, afin de limiter l'utilisation de la voiture, mais ils visent également à accompagner les mutations et le développement urbain du secteur, à desservir les grands pôles de développement actuel et futurs du territoire, et à contribuer à l'attractivité du territoire pour les futures entreprises.

En effet, les territoires traversés connaissent de profondes mutations avec le développement de zones industrielles et la création de nouveaux quartiers mixtes (activités, logements, bureau et équipements) qui ont entraînés une recomposition de la trame viaire et une réflexion sur les nouveaux besoins de déplacements.



Extrait plaquette STIF, en date du 05/02/16

- Les projets urbains majeurs traversés sont à des stades de développement très différents. Ils concernent notamment le secteur de Bruneseau de l'opération Paris-Rive-Gauche, la ZAC d'Ivry-Confluence à Ivry-sur-Seine, la ZAC de Seine Gare Vitry à Vitry-sur-Seine, le secteur central des Ardoines et la future ZAC Gare Ardoines (en cours d'étude), et l'aménagement du quartier du Lugo à Choisy-le-Roi.
- Le SDRIF, approuvé le 27/12/2013, et le PDUIF citent le SDRIF comme projet structurant du territoire. Ce projet est reconnu comme un élément fort pour la mutation du secteur de l'OIN ORSA, et pour la partie de la Métropole, sous gouvernance de l'EPT12.
- La maîtrise d'ouvrage est assurée par le STIF, et le financement du projet est inscrit dans le CPER 2015-2020 et dans le CPRD complémentaire. Les quatre collectivités locales traversées sont également partenaires, ainsi que l'EPT12 et les aménageurs (SEMAPA, SADEV94, l'EPA ORSA et la SGP).

I.4. L'analyse bilancielle du projet

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît que :

- au vu de ses objectifs, le projet proposé présente concrètement un caractère d'intérêt général ;
- l'opération envisagée justifie des atteintes à la propriété privée que la commission n'estime ni excessives, ni majeures ;
- le coût de cette réalisation ne paraît pas déraisonnablement disproportionné par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes ;
- il n'existe pas d'impact social majeur, en l'espèce, justifiant le refus d'utilité publique de cette opération ;
- le passage du TZEN5 n'encourt pas, semble-t-il de risque d'annulation, pour atteinte à l'intérêt public de la santé ;
- Pour ce qui concerne l'environnement :
 - les risques de pollutions émanant du TZEN5 (sonores, vibrations, odeurs et rejets polluants) sont dans l'ensemble assez faibles et peuvent faire l'objet de corrections.
 - aucune espèce protégée n'est répertoriée dans le secteur ;
 - les risques liés au PPRt DELEK ont été correctement pris en compte dans la définition des mesures de sécurité retenues pour le tracé provisoire en attendant le démontage du site et de celui de la centrale à charbon d'EDF ;
 - les risques liés aux inondations ne paraissent pas à la commission d'enquête parfaitement cernés et sous contrôle dans la zone des Ardoines du fait des rehaussements de certaines voiries et de leur impact sur le phénomène de résilience.
- le projet soumis à enquête est compatible avec les objectifs et les recommandations du SDRIF (2013) et entraînera la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) des communes de Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine. Les modifications à apporter à ces deux documents d'urbanisme peuvent être qualifiées de mineures.

La commission d'enquête considère donc que les avantages que présente ce projet de TZEN5 l'emportent sur les inconvénients qu'il génère, et que le solde avantage/inconvénient incline en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de sa réalisation.

I.5. sur la réalisation du projet lui-même

S'agissant des choix à opérer :

A l'issue de l'enquête et au vu des réponses apportées par le maître d'ouvrage sur le positionnement des stations, la commission d'enquête :

- préconise que la station Gambetta soit réalisée sur le boulevard Paul Vaillant Couturier, à proximité immédiate du futur quartier piétonnier de Cityseine, qui doit accueillir entre 4000 et 6000 emplois à terme (2030), sous réserve de contraintes techniques ;
- considère que les deux terminus Nord à Paris (13e) et Sud à Choisy-le-Roi n'offrent pas les interconnexions attendues et pénalisent les usagers de rupture de charge conséquente. Elle admet toutefois qu'il est difficile de mettre en œuvre d'autres scénarios pour des raisons techniques et financières (cas de Choisy-le-Roi) ou des raisons de temporalité (cas du terminus Nord). Elle a bien relevé que le STIF s'engageait à poursuivre les études et les

négociations pour un prolongement de la ligne du côté Nord jusqu'à la station de métro « Quai de la Gare » de la ligne M6.

Par ailleurs, s'agissant de l'insertion urbaine et paysagère du SMR, la commission :

- admet que la configuration de la parcelle d'accueil du SMR ne permet pas de mettre en œuvre le principe de mixité fonctionnelle prescrit par le SDRIF ;
- est favorable à ce que le projet SMR fasse l'objet d'un concours d'architecture, associant un jury composé des élus de Choisy-le-Roi, du département, et de l'EPT12.

S'agissant des aménagements à réaliser :

La commission d'enquête est favorable :

- à un aménagement esthétique et sécuritaire conséquent des cheminements entre la station « Régnier-Marcailloux » et le pôle multimodal de Choisy-le-Roi formé par la gare RER C de Choisy-le-Roi, la station TVM de l'avenue Jean Jaurès et la station « Rouget de Lisle » de la ligne de bus 183 qui sera remplacée à terme par une station du tramway T9 ;
- à tout aménagement permettant une meilleure insertion paysagère de la ligne ;
- à la participation technique et financière du maître d'ouvrage à l'aménagement des voiries permettant de réorganiser le stationnement (notamment à Choisy-le-Roi et dans la zone des Ardoines Centre) ;
- à l'aménagement des stations pour accueillir les vélos ;
- à l'aménagement des abords des stations pour ce qui concerne les déplacements des cyclistes et des piétons.

S'agissant des précautions à prendre pendant la phase de travaux

La commission alerte le maître d'ouvrage par rapport aux risques résultant de :

- la pollution des sols de certaines parcelles dans le secteur des Ardoines et à Ivry-sur-Seine ;
- d'une mauvaise gestion des déchets de chantier ce qui peut affecter la qualité des eaux aussi bien souterraines que superficielles. Elle indique qu'elle est fortement favorable à l'utilisation des déblais sur la rue Léon Geffroy pour relier le pont des Ardoines au-dessus des voies ferrées permettant ainsi de diminuer à la fois le transport des déblais du TZEN5 vers les sites de traitement ainsi que les acheminements des matériaux pour les projets en question.

S'agissant des précautions à prendre pendant la phase d'exploitation

La commission d'enquête attire l'attention du maître d'ouvrage sur les risques suivants :

- la pollution superficielle qui est en lien direct avec la pollution des sols et donc des eaux souterraines ;
- La commission d'enquête considère que la mise en place des dispositifs de traitement des eaux superficielles (système de récupération et de traitement des eaux pluviales et des eaux usées du SMR et système de récupération des eaux de pluie sur la chaussée) est indispensable pour éviter tout risque de pollution pendant la phase d'exploitation de l'infrastructure de la ligne TZEN5.

S'agissant des souhaits de la commission sur la communication

- La commission souhaite que le STIF communique sur le choix des noms des stations, notamment des terminus, qui sont actuellement provisoires, et qui n'évoquent leurs situations et leurs caractéristiques de « terminus », fin de la ligne du TZEN5 ni leur connexion avec d'autres pôles de transports en commun.
- De même, il semble souhaitable que le STIF communique sur la réorganisation du réseau de bus, notamment en phase chantier.

I. Avis de la commission d'enquête sur la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet TZEN5

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 32 jours, il apparaît :

Concernant le déroulement de l'enquête publique:

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans trois journaux d'annonces légales paraissant dans le département du Val-de-Marne et dans celui de Paris plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête ;
- que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies concernées ;
- que des registres d'enquête unique ont été également mis à la disposition du public dans les mairies concernées pendant toute la durée de l'enquête ;
- qu'un registre électronique a également été ouvert sur un site dédié pendant toute la durée de l'enquête ;
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les douze permanences prévues pour recevoir le public ;
- que les termes de l'arrêté interpréfectoral ayant organisé cette enquête unique ont été intégralement respectés ;
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête préalable à la déclaration publique du projet de TZEN5 ;
- que 96 observations et courriers ont été déposés sur les registres mis en place dans les quatre communes concernées par l'enquête ou adressées à la commission d'enquête, ou déposés sur le registre électronique (via Internet).

Concernant l'objet de l'enquête publique de déclaration d'utilité publique du projet de TZEN5 :

- qu'au vu de ses objectifs, le projet présente concrètement un caractère d'intérêt général ;
- que l'opération justifie des atteintes à la propriété privée que la commission n'estime pas excessives ;
- que les avantages de ce projet de TZEN5 l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et qu'ils inclinent en faveur de la déclaration publique de sa réalisation ;
- que sa réalisation pose toutefois quelques sujets de préoccupations qu'il s'agit de traiter ;
- mais que ces points peuvent faire l'objet d'ajustements de la part du maître d'ouvrage,

**En conséquence,
en premier lieu, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,**

exprime les HUIT RECOMMANDATIONS SUIVANTES :

(les recommandations correspondent à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête souhaite donc que le maître d'ouvrage les prennent en considération)

RECOMMANDATION n°1 , relative au Terminus Sud à Choisy-le-Roi,

d'accompagner financièrement la sécurisation et la requalification des deux cheminements qui permettent de relier d'une part la gare RER C via l'avenue du 8 mai 1945, et d'autre part la station du TVM via l'avenue Pablo Picasso et la rue Henri Barbusse.

RECOMMANDATION n°2 , relative au Terminus Nord à Paris (13e),

de réaliser dans un deuxième temps le prolongement du tracé du TZEN5 jusqu'à la station « Quai de la Gare » de la ligne n°6 du métro parisien.

RECOMMANDATION n°3, relative à la protection contre les inondations,

de compléter l'étude d'impact sur la prise en compte du phénomène de résilience de la zone des Ardoines.

RECOMMANDATION n°4, relative au paysage et à l'environnement,

d'accompagner la revalorisation des grandes entités paysagères, notamment dans l'accès et la continuité des pistes cyclables et des cheminements piétonniers reliant les parcs créés en berge de Seine, et d'assurer une meilleure protection du potentiel écologique des sites.

RECOMMANDATION n°5, relative à l'insertion urbaine,

d'intégrer dès maintenant les incidences d'une motorisation « tout électrique » sur la configuration des terminus et des stations

RECOMMANDATION n°6, relative aux réseaux existants,

de prendre en considération la présence importante des ouvrages de chauffage urbain qui sont directement concernés par le tracé.

RECOMMANDATION n°7, relative à la présentation du dossier,

de procéder à la correction de toutes les erreurs matérielles, constatées lors de l'enquête ainsi qu'à la prise en compte des évolutions dans le cadre de l'AVP.

RECOMMANDATION n°8, relative à la concertation,

de désigner un « interlocuteur privilégié » par secteur dont les coordonnées seraient rendues publiques et qui serait chargé de l'animation d'ateliers participatifs « sur l'usage de l'espace public et les pratiques de mobilité locale».

Enfin, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), nécessaire au projet de la réalisation de la ligne de bus TZEN5 entre la Bibliothèque François Mitterrand (75) et la gare de Choisy-le-Roi RER C (94), et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine,

avec les DEUX RÉSERVES SUIVANTES

(si la réserve n'est pas levée par le maître d'ouvrage, l'avis de la commission d'enquête est réputé défavorable)

RÉSERVE n°1, relative au positionnement de la station Gambetta,

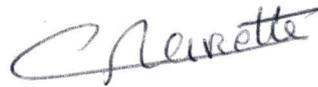
Le STIF devra expliciter les critères favorables ou défavorables, qui seront analysés en AVP pour permettre l'implantation de la station « Gambetta » sur le boulevard Paul Vaillant Couturier, à proximité immédiate du futur quartier piétonnier de Cityseine, programmé dans le cadre de la ZAC Ivry-Confluences.

RÉSERVE n°2, relative au site de maintenance et de remisage de Choisy-le-Roi,

Le STIF devra s'engager à associer les parties prenantes au jury du concours organisé pour le choix du traitement architectural et de l'insertion paysagère du site de maintenance et de remisage (SMR) dans le cadre de l'entrée de ville de Choisy-le-Roi.

Paris le 8 août 2016

La commission d'enquête



Catherine MARETTE
Présidente



Claude POUHEY
Membre titulaire



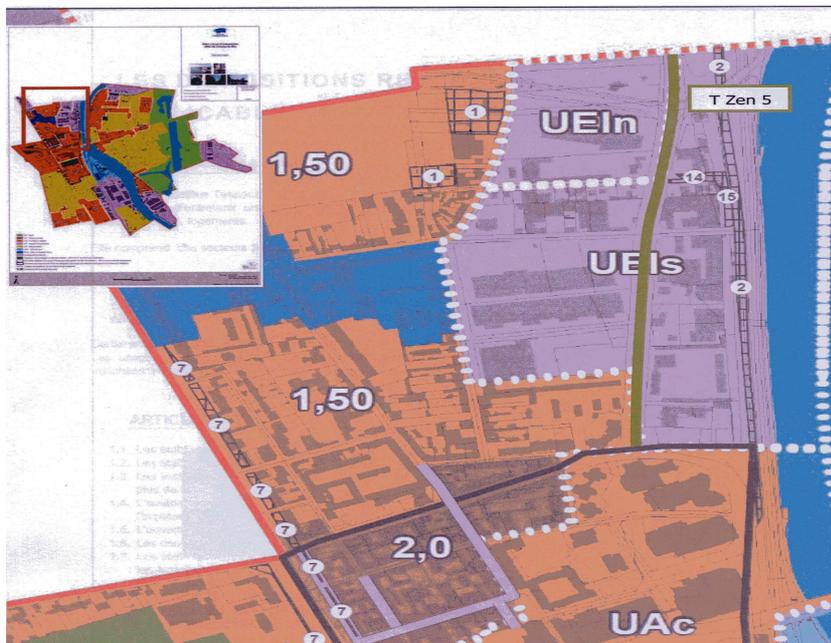
Manuel GUILLAMO
Membre titulaire

II. Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Choisy-le-Roi

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 32 jours, il apparaît :

Concernant le déroulement de l'enquête :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans trois journaux d'annonces légales paraissant dans le département du Val-de-Marne et dans celui de Paris plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête ;
- que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies concernées ;
- que des registres d'enquête unique ont été également mis à la disposition du public dans les mairies concernées pendant toute la durée de l'enquête ;
- qu'un registre électronique a également été ouvert sur un site dédié pendant toute la durée de l'enquête ;
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les douze permanences prévues pour recevoir le public ;
- que les termes de l'arrêté interpréfectoral ayant organisé cette enquête unique ont été intégralement respectés ;
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête préalable à la déclaration publique du projet de TZEN5 ;
- qu'aucune de 96 observations recueillies n'aborde la question de la mise en compatibilité du PLU de Choisy-le-Roi ;



*extrait PLU de Choisy-le-Roi
cf. pièce I, page 67*

Concernant l'objet de l'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Choisy-le-Roi:

- que la réalisation du projet TZEN5 nécessite des modifications à la marge des PLU de Choisy-le-Roi ;
- que ces ajustements ne remettent pas en cause l'économie générale des PLU et les orientations d'aménagement arrêtées par les communes ;
- que par ailleurs, compte tenu du contexte urbain, le projet de TZEN5 n'a aucune incidence notable sur l'environnement, n'entraîne aucune consommation d'espaces naturels et s'articule avec les projets urbains qu'il traverse.

**En conséquence, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,
donne un AVIS FAVORABLE
à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Choisy-le-Roi**

Paris le 8 août 2016

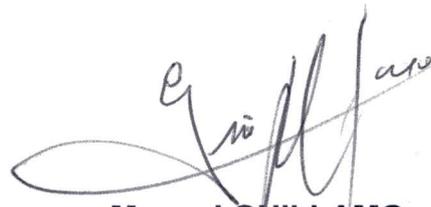
La commission d'enquête



**Catherine MARETTE
Présidente**



**Claude POUEY
Membre titulaire**



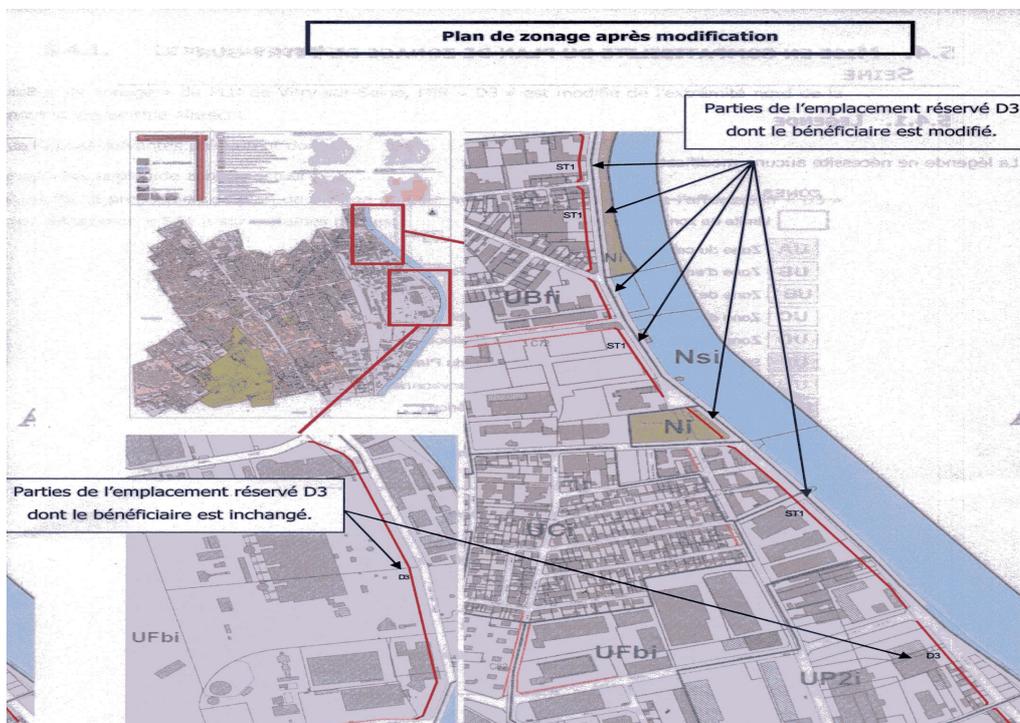
**Manuel GUILLAMO
Membre titulaire**

III. Conclusions motivée et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 32 jours, il apparaît :

concernant le déroulement de l'enquête :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans trois journaux d'annonces légales paraissant dans le département du Val-de-Marne et dans celui de Paris plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête ;
- que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies concernées ;
- que des registres d'enquête unique ont été également mis à la disposition du public dans les mairies concernées pendant toute la durée de l'enquête ;
- qu'un registre électronique a également été ouvert sur un site dédié pendant toute la durée de l'enquête ;
- que les membres de la commission d'enquête ont tenu les douze permanences prévues pour recevoir le public ;
- que les termes de l'arrêté interpréfectoral ayant organisé cette enquête unique ont été intégralement respectés ;
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête préalable à la déclaration publique du projet de TZEN5 ;
- qu'aucune de 96 observations recueillies n'aborde la question de la mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine ;



extrait PLU de Vitry-sur-Seine
cf. pièce I, page 48

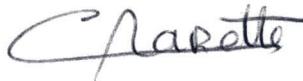
concernant l'objet de l'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine:

- que la réalisation du projet TZEN5 nécessite des modifications à la marge des PLU de Vitry-sur-Seine ;
- que ces ajustements ne remettent pas en cause l'économie générale des PLU et les orientations d'aménagement arrêtées par les communes ;
- que par ailleurs, compte tenu du contexte urbain, le projet de TZEN5 n'a aucune incidence notable sur l'environnement, n'entraîne aucune consommation d'espaces naturels et s'articule avec les projets urbains qu'il traverse.

**En conséquence, la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres,
donne un AVIS FAVORABLE
à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Vitry-sur-Seine**

Paris le 8 août 2016

La commission d'enquête



**Catherine MARETTE
Présidente**



**Claude POUEY
Membre titulaire**



**Manuel GUILLAMO
Membre titulaire**