

Délibération n°2013/367
Séance du 09 octobre 2013

DECLARATION DE PROJET

PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAMWAY T7
ATHIS-MONS - JUVISY-SUR-ORGE

Le Conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le code des transports (partie législative), et notamment les articles L. 1241-1 et suivants ;

VU le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 11-1 et suivants et R. 11-1 et suivants ;

VU le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;

VU la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le contrat de projets Etat Région 2007-2013 d'Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;

VU la convention particulière transport signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;

VU la décision n°2012/0207 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 11 Juillet 2012, approuvant le schéma de principe relatif au prolongement du tramway T7 ;

VU la décision n°2012/0288 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 10 octobre 2012, approuvant le dossier d'enquête publique relatifs au prolongement du tramway T7 ;

VU le dossier d'enquête d'utilité publique, et notamment son étude d'impact, relatif au projet de prolongement de la ligne 7 du tramway et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Juvisy-sur-Orge ;

VU l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE), en date du 15 mars 2013 statuant en tant qu'Autorité Environnementale ;

VU l'arrêté préfectoral N° 2013/SP2/BAIE/002 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet de prolongement de la ligne de tramway T7 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Juvisy-sur-Orge du mardi 21 mai 2013 au samedi 22 juin 2013 inclus ;

VU le rapport, avis et conclusions du commissaire enquêteur, et son avis, transmis respectivement les 4 et 17 septembre 2013 ;

VU le rapport n° 2013/367 ;

VU l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 4 octobre 2013 ;

Accusé de réception en préfecture
075 2875 00878-20131009-2013-367-DE
Date de télétransmission : 10/10/2013
Date de réception préfecture : 10/10/2013

CONSIDÉRANT les éléments suivants :

L'opération soumise à enquête publique concerne la réalisation du prolongement de la ligne de tramway T7 d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge. Le projet permet de relier le terminus provisoire d'Athis-Mons à la gare RER de Juvisy-sur-Orge en traversant trois communes : Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Juvisy-sur-Orge. Avec 6 nouvelles stations, le tracé de 3,7 km dessert les quartiers bordant la RN7 au Sud d'Orly ainsi que le centre-ville de Juvisy-sur-Orge.

A l'échelle du réseau de transport régional, le projet de liaison tramway Juvisy-sur-Orge – Athis-Mons vise :

- à renforcer le maillage du réseau
- à renforcer les liaisons banlieue à banlieue entre les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne.

A l'échelle du projet, les objectifs sont :

- d'améliorer les conditions de déplacements
- d'augmenter l'utilisation des transports collectifs
- de favoriser l'accès du nord et du sud Essonne au pôle d'emplois d'Orly-Rungis.
- d'accompagner la requalification et le renouvellement urbain de la RN7.

CONSIDÉRANT que le commissaire enquêteur donne un AVIS FAVORABLE pour la Déclaration d'Utilité publique du projet T7 avec les six RECOMMANDATIONS suivantes :

RECOMMANDATION 1 :

L'étude du projet doit chercher à détecter par principe les points qui pourraient entraîner des modifications afin d'anticiper les remèdes. Réaliser des contrats bien bordés. Les sociétés de BTP sont expertes pour présenter des réclamations. Leur responsabilité doit être engagée au maximum.

RECOMMANDATION 2 :

Etudier assez rapidement les moyens de rendre la station de l'Observatoire suffisamment sûre, en particulier aux heures tardives où elle sera déserte. (Faut-il la fermer à 20h ?)

RECOMMANDATION 3 :

- Considérer prioritaire de rendre la durée de perturbation dans un secteur déterminé aussi courte que possible (ce qui peut aller contre une logique économique des entrepreneurs à travailler sur plusieurs secteurs). Les services municipaux peuvent prendre part à cette programmation.

- Les plans de circulation en période travaux devront faire l'objet d'information fréquente. Préférer les plans clairs en couleur au texte.

RECOMMANDATION 4 :

Organiser régulièrement des réunions avec le Maître d'Ouvrage, la municipalité, les associations de commerçants pour déterminer comment limiter les nuisances liées aux travaux et aussi, de temps à autre, des réunions de tous les commerçants.

Pour les indemnités :

- S'informer souvent sur la santé des commerces avant qu'ils ne périclitent. Et donc étudier ce qui peut être fait pour leur survie.
- Mettre en place des procédures simples et rapides pour que les indemnités ne soient pas engluées dans des arcanes administratifs.

RECOMMANDATION 5 :

- Je propose que les communautés d'agglomération et les communes se réunissent et examinent l'intérêt de revenir au plan initial du Pôle multimodal (Pont dédié aux bus, gare routière centre ville accueillant plus de ligne de bus) et s'ils le jugent intéressant qu'ils fassent pression pour le voir se réaliser.
- D'une façon plus générale les lignes de bus sont peut être à examiner pour la meilleure cohérence possible. L'observation de la communauté Sénart Val de Seine semble montrer son intérêt.

RECOMMANDATION 6 :

Je suggère

- que dans un premier temps la circulation rue Piver ne soit pas modifiée
- que l'étude in fine prévue par le STIF soit menée dans les meilleurs délais avec pour objectif de déterminer les solutions à adopter si la circulation à ce croisement s'avérait difficile à l'usage

D'adapter le projet pour qu'il puisse être compatible sans lourdes modifications avec cette éventuelle solution.

CONSIDÉRANT que la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres émet un AVIS FAVORABLE à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Juvisy-sur-Orge selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique

CONSIDÉRANT que la prise en compte des recommandations exprimées par la commission d'enquête n'est pas de nature à modifier substantiellement l'économie générale du projet ;

CONSIDÉRANT, au regard de l'ensemble de ces éléments, que le projet de prolongement de la ligne de tramway T7 présente un intérêt général ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de répondre aux recommandations du commissaire enquêteur sur le projet de prolongement de la ligne de tramway T7 par les engagements suivants :

- Pour la recommandation n°1 :

Comme pour tous les projets qu'il pilote, le STIF sera attentif à la bonne maîtrise des risques du projet (qualité, coûts, délais). En particulier, pour le prolongement du T7, le STIF s'engage à mettre en œuvre les dispositions suivantes.

Le rôle de l'ensemble des intervenants sur le projet permet de garantir un bon contrôle des études et travaux réalisés par le groupement de maîtrise d'œuvre. Conformément à la réglementation, plusieurs bureaux de contrôle sont associés à l'expertise du projet depuis les études jusqu'à l'achèvement des travaux. Par ailleurs, et notamment sur la partie souterraine, le STIF s'appuie depuis la réalisation des études et jusqu'à la réalisation des travaux sur des experts tiers afin d'assurer une mission de contre-expertise et d'anticiper au plus tôt les éventuels aléas.

Le mandataire du STIF assure une mission de maîtrise des risques permettant d'identifier très en amont les différentes problématiques et de mettre en place les moyens adaptés afin de minimiser les aléas et/ou d'anticiper les éventuelles solutions alternatives. A ce titre, le coût actuel du projet intègre des provisions pour aléas et imprévus à hauteur de 15% soit 22M€ (CE juillet 2011).

Le STIF s'engage à passer, avec l'appui et l'expérience de son mandataire et de la maîtrise d'œuvre, des contrats rigoureux avec les entreprises travaux. Un dispositif de pénalités pour non respect des coûts objectifs pour chaque phase d'étude et de travaux a été mis en place dans les marchés de mandat et de maîtrise d'œuvre. Pour les entreprises en charge des travaux, le cahier des charges sera rédigé de manière à inciter l'entreprise à proposer des économies et l'ouverture à variantes permettra aux entreprises candidates de faire des propositions innovantes, ou économiquement intéressantes. Par ailleurs, les entreprises de travaux seront incitées à proposer toute méthodologie susceptible de générer une économie sur le coût des travaux. A l'inverse, toute dérive financière de son fait sera pénalisée. Pour la sélection des entreprises, le critère « prix » dans le règlement de la consultation sera pondéré de manière à inciter les entreprises à proposer un prix rigoureux et fiable dans le respect et en cohérence avec l'exigence de la qualité.

- Pour la recommandation n°2 :

Le STIF s'engage, dès la phase d'étude AVP, en étroite collaboration avec les services de la sécurité (police, SDIS) à :

- définir une conception appropriée des espaces (luminosité, pas d'angle mort, sécurisation des entrées et sorties du tunnel, ainsi que des entrées et sorties de la station...)
- préciser des modalités d'exploitation adaptée avec l'exploitant de la ligne, en fonction de l'offre de service qui sera proposée
- étudier et mettre en place un système de vidéosurveillance
- adapter la présence de l'exploitant RATP au besoin de cette station.

- Pour la recommandation n°3 :

Le phasage des travaux sera établi afin de tenir compte de l'ensemble des contraintes techniques et calendaires mais aussi des impacts sur l'environnement direct du projet.

Dans ce cadre, le STIF s'engage, dans le respect de l'enveloppe financière et du planning global du projet, à privilégier des solutions permettant de minimiser la gêne occasionnée sur le fonctionnement global du secteur. Le STIF s'engage à établir le phasage des travaux en concertation avec les gestionnaires de voiries, les représentants des commerçants et les communes de manière à permettre en toute période l'accès aux commerces et l'approvisionnement des commerçants.

Le STIF s'engage à mener une communication claire, ciblée et pédagogique auprès des riverains, des commerçants et des usagers de l'espace public (notamment de la RN7) pendant toute la durée des travaux.

- Pour la recommandation n°4 :

Le STIF s'engage à mettre en place des rencontres régulières pour associer les commerçants au projet et évoquer avec eux la méthodologie de réalisation des travaux (phasage, période) et le fonctionnement de l'espace public pendant les travaux et après la mise en service du tramway.

Le STIF sera particulièrement vigilant, dans le cadre de ce projet, sur le soutien et l'accompagnement de l'activité économique et commerciale. Comme sur les autres projets de tramway, le STIF s'engage à mener un travail spécifique, dès les études AVP, afin de définir et de mettre en place les mesures d'accompagnement des commerçants à prendre avant, pendant et après les travaux comme :

- le maintien des accès aux commerces et entreprises ;
- la mise en place d'une signalétique spécifique ;
- la mise en place d'un « médiateur commerces » ;
- la mise en place d'espaces de livraison et de stationnement pendant la durée des travaux selon les opportunités offertes ;
- la communication préalable aux différentes phases du chantier ;
- ainsi que la mise en œuvre de toutes autres actions complémentaires en accord avec les communes, la Chambre de Commerce et de l'Industrie et la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du 91.

Par ailleurs, le STIF s'engage à la mise en place d'une commission de règlement à l'amiable, comme cela est déjà pratiqué sur les projets de TCSP franciliens, dont les principaux objectifs sont les suivants :

- fixer des règles d'indemnisation claires et objectives et les faire appliquer par une commission indépendante
- permettre un gain de temps et de coûts par la réduction en nombre voire l'évitement total des recours juridiques contentieux des commerçants
- affirmer une volonté politique proactive de compensation des impacts économiques de la phase travaux, et donc une meilleure acceptabilité du projet auprès des acteurs locaux.

La commission d'indemnisation sera composée de:

- 1 représentant de la Maîtrise d'Ouvrage
- 1 représentant du Département concerné
- 1 représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie
- 1 représentant de la Chambre des Métiers
- 1 représentant du Régime Social des Indépendants
- 1 représentant de l'URSSAF
- 1 représentant de l'Ordre des Experts Comptables

- Pour la recommandation n°5 :

L'aménagement du terminus du tramway T7 sur la gare routière coté Mairie est pris en compte dans l'élaboration du projet de réaménagement du Pôle de Juvisy qui a été déclaré d'Utilité Publique par arrêté du 22 février 2008 et dont le financement est assuré par la convention de financement approuvée par le Conseil du STIF le 10 octobre 2012.

Ainsi, ces deux projets concourent conjointement à une forte amélioration des conditions de transport du territoire et à une intermodalité renforcée à la gare de Juvisy entre bus, tramway et RER. D'une part, la réorganisation de la gare routière côté Mairie et la création du bâtiment voyageur inclus dans le projet de Pôle de Juvisy permettront des connexions simplifiées, lisibles et accessibles à tous. D'autre part, l'arrivée du terminus du T7 en gare de Juvisy permettra d'assurer la liaison depuis les RER C et D vers la zone d'emploi Orly-Rungis.

Le calendrier de réalisation des travaux du prolongement du tramway sera coordonné avec ceux du Pôle de Juvisy afin de minimiser les impacts des deux chantiers.

En revanche, la réalisation du pont dédié au transport en commun, objet de la recommandation, n'a pas été intégrée à la première phase de réalisation de réaménagement du Pôle de Juvisy, pour des raisons techniques, financières et calendaires.

La réalisation de ce pont dédié au transport en commun est donc totalement dissociée de la réalisation du tramway T7 et doit être considérée comme un nouveau projet d'investissement qui devra rentrer dans le cadre d'une planification et d'un financement à définir pour faire l'objet d'études complémentaires. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, s'engage à participer à ces études et à étudier les restructurations de bus pertinentes qui permettront d'améliorer la desserte de la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine.

- Pour la recommandation n°6 :

Le STIF partage la volonté affichée par le commissaire enquêteur de garantir le bon fonctionnement du carrefour situé à l'intersection des rues Piver, Vinot et Flamarion. Le STIF s'engage à ce que les études soient réalisées en étroite collaboration avec les collectivités mais aussi avec les principaux usagers de la voirie dans ce secteur notamment ambulancier et de services de secours. Ces études permettront de préciser :

- le plan de circulation dans le centre ville de Juvisy,
- le fonctionnement de la signalisation lumineuse de trafic,
- la géométrie du carrefour qui pourra éventuellement permettre des adaptations du plan de circulation qui s'avèreraient nécessaires à l'usage.

ARTICLE 2 : de confirmer l'intérêt général du projet ;

ARTICLE 3 : dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique, d'autoriser le recours à l'expropriation en cas de refus d'une cession à l'amiable des terrains nécessaires au projet ; la directrice générale est autorisée à :

- mener la procédure d'expropriation au nom du STIF
- solliciter le Préfet de prescrire une enquête préalable à la cessibilité des immeubles dont l'acquisition est souhaitée ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 5 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

ARTICLE 6 : La présente délibération sera affichée dans les mairies des communes concernées, ainsi qu'au siège du STIF, et ce pendant une durée de un mois, et la mention de cet affichage sera inséré dans un journal diffusé dans le département de l'Essonne, conformément aux dispositions de l'article R.123-25 du code de l'urbanisme.

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

Jean-Paul HUCHON

