

**ESPACES PUBLICS****Avenue de Verdun / boulevard de Stalingrad**

Mise en place d'un tramway sur la RD 5

Concertation préalable

Approbation des modalités

**EXPOSE DES MOTIFS**

Dans sa délibération du 17 novembre 2011, le Conseil municipal a approuvé la charte partenariale pour la réalisation d'un tramway sur la RD5 (Avenue de Verdun et Boulevard de Stalingrad). Ce document, dont l'élaboration a été pilotée par l'Association Seine Amont Développement et le Conseil Général du Val-de-Marne, a pour objectif de montrer au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) que la vision globale du projet est partagée par l'ensemble des communes concernées et qu'elles s'engagent à prendre les mesures d'accompagnement nécessaires. Ainsi, cette charte s'attache à afficher trois principaux enjeux communs des partenaires :

- L'urgence d'offrir un mode de transport public de qualité afin de répondre aux problèmes de saturation de la ligne de bus 183 et à l'accroissement de la demande lié aux nombreux projets urbains le long de l'axe,
- L'affirmation d'un projet structurant entre Paris et Orly-Aéroport permettant de relier les bassins de vie de la Seine Amont aux différents pôles d'emploi,
- Le soutien à un projet finement ancré au territoire et améliorant le cadre de vie à travers la réalisation d'une grande avenue métropolitaine.

Ce portage politique est allé de pair avec l'accélération du projet suite à son inscription au plan régional de mobilisation pour les transports en Ile-de-France qui prévoit de parvenir à une préfiguration dans le prochain Contrat de Projet Etat / Région (CPER) 2014 / 2020. C'est dans ce cadre que **le STIF a lancé en mai dernier les études pour la réalisation du Document d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)** qui consiste en une étude préalable définissant les enjeux et les objectifs du projet et en validant l'opportunité et la faisabilité technique.

Conformément aux dispositions de l'article L. 121-8 du Code de l'Environnement et au vu du coût estimatif de l'opération, le STIF devra saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui prendra une décision sur la nature de la concertation à mener. Le STIF estime que la CNDP ne retiendra pas l'organisation d'un débat public car le projet n'a pas une dimension nationale. Dans ce cas, il lui sera **nécessaire de mener une concertation préalable sur la base du DOCP pour une durée minimale de quatre semaines qui aurait lieu à la rentrée de septembre 2012**. Afin de ne pas retarder le projet, le STIF souhaite se prononcer sur les objectifs poursuivis et les modalités de concertation lors de son prochain Conseil d'administration, le 11 avril 2012. Mais en préalable, il est nécessaire que les collectivités concernées valident les modalités de concertation.

**Le projet qui sera présenté à la concertation consiste à reprendre en grande partie l'itinéraire actuel de la ligne de bus 183 aujourd'hui saturée et répond en partie aux objectifs partagés dans la charte partenariale.** Cependant, contrairement à ce que la charte soutient, à savoir un tramway de Paris-Porte de Choisy à Orly-aéroport, le tracé du DOCP, long de 10 km, irait de la Porte de Choisy jusqu'à Orly Fer à Cheval. Le STIF se positionne ainsi pour une 1<sup>ère</sup> phase jusqu'à Orly au niveau de la place du Fer à Cheval et envisagerait dans un 2<sup>nd</sup> temps un prolongement jusqu'à l'aéroport à l'issue d'une étude sur son opportunité à un horizon plus lointain que 2020. Néanmoins le STIF s'engage à prendre les mesures conservatoires (notamment pour le dimensionnement du site de maintenance et de remisage) permettant ce prolongement. Le coût du projet jusqu'à Orly Fer à Cheval s'élève à 327,5 millions d'euros pour une mise en service envisageable en 2020.

Les principales caractéristiques du projet en l'état actuel des études sont les suivantes :

- Le choix d'un tramway fer qui est le système de tramway le plus capacitaire du marché,
- Les principes généraux d'insertion prévoient de donner plus de places aux circulations douces (élargissement des trottoirs et insertion de pistes cyclables) et d'améliorer l'accessibilité et la sécurité avec une requalification de l'axe de façade à façade,
- Le tramway sera implanté en axial sur la majorité du parcours mis à part à Paris, à Orly et quelques secteurs ponctuels. Les stations seront implantées de manière à être au maximum en vis-à-vis.

Sur le territoire d'Ivry, le projet prévoit à ce stade des premières études :

- Un principe d'insertion similaire aux aménagements en cours de réalisation par le Conseil Général du Val-de-Marne au nord de la RD5 (une file de circulation automobile dans le sens vers la banlieue, deux files dans le sens vers Paris, une piste cyclable dans chaque sens entre le trottoir et le stationnement et un élargissement des trottoirs)<sup>1</sup>,
- Les quatre alignements d'arbres seront conservés mais ceux présents sur les terres pleins centraux (dont la largeur sera réduite) ne pourront être maintenus étant donné les travaux de terrassement,
- Le STIF s'est fixé comme objectif une vitesse *commerciale* de 20 km/h qui par retour d'expérience nécessite une distance interstation moyenne d'au moins 550 m. Cette orientation nécessite à Ivry de passer de 6 arrêts de bus actuels (soit une interstation moyenne de 410 m) à 4 stations de tramway en 2020 (soit une interstation moyenne de 515 m). Dans l'attente des études plus détaillées, le STIF propose de fusionner les arrêts Carnot et Henri Martin et les arrêts Centre bus de Vitry et Malassis<sup>2</sup>,
- Enfin, le STIF souhaitant éviter que des lignes de bus circulent parallèlement au tramway (effet de doublon), une étude sera réalisée pour que la ligne de bus 323 soit déviée par la rue Carnot.

---

<sup>1</sup> Annexe 1 (illustration 78)

<sup>2</sup> Annexe 1 (illustration 79/80)

Le STIF étant maître d'ouvrage du projet, la procédure de concertation afférente est diligentée par le STIF qui en établira le bilan. Toutefois, en vertu de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, le Conseil municipal est associé aux modalités de la concertation publique et il lui appartient ainsi de délibérer sur les modalités de cette concertation. A cet effet, le STIF a transmis à la Ville les suggestions suivantes :

**Une publicité préalable** dans la presse locale, les sites Internet des communes et par voie d'affiches dans les mairies et les lieux de vie de la zone concernée par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable.

**Information sur le projet :**

- Un site Internet dédié à la concertation permettant de télécharger les documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public,
- Une information accompagnée d'un registre pour le recueil des observations en Mairie ou autre lieu permettant ce type de consultation,
- Un journal d'information sur la concertation et le projet qui sera amené à se pérenniser pour assurer l'information du public tout au long du projet,
- Un dépliant d'information avec une carte T,
- Un dispositif de consultation du public couvrant tout le territoire concerné par le projet :
  - Trois réunions publiques permettant d'aborder les problématiques communes des différents secteurs : Paris-Ivry-Vitry, Choisy-Thiais et secteur sud de Choisy-Orly,
  - Une réunion à Ivry avec les acteurs économiques du territoire,
  - Des rencontres de proximité avec les voyageurs de la ligne de bus 183 tout au long du parcours et à l'interconnexion avec le métro 7 à la Porte de Choisy.

Il est à noter que le projet de tramway de Paris à Orly, éventuellement amendé et complété en fonction des résultats de la concertation, fera ensuite l'objet d'une procédure d'enquête publique, conformément aux dispositions du code de l'environnement relatives à la protection de l'environnement. Le STIF engagera alors des études techniques plus détaillées pour élaborer le schéma de principe et le dossier d'enquête publique.

En conséquence, je vous propose d'approuver les modalités de concertation proposées relative à la mise en place du tramway de Paris à Orly.

P.J. : extraits du DOCP réalisé par le STIF (annexes 1 et 2)

## **ESPACES PUBLICS**

### **Avenue de Verdun / boulevard de Stalingrad**

Mise en place d'un tramway sur la RD 5

Concertation préalable

Approbation des modalités

#### LE CONSEIL,

sur la proposition de son président de séance,

vu le code général des collectivités territoriales,

vu le code de l'urbanisme, et notamment ses article L. 300-2 et R. 300-1,

vu le code de l'environnement, et notamment l'article L.121-8,

vu la délibération du conseil d'administration du STIF du 5 octobre 2011 approuvant la convention de financement des études de DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique pour la réalisation du tramway sur la RD 5 de Paris Porte de Choisy à Orly,

vu sa délibération du 17 novembre 2011 approuvant la charte partenariale pour la réalisation d'un tramway sur la RD5,

vu le courrier du 22 février 2012 de Madame Sophie Mougard, directrice générale du STIF, sollicitant les communes sur les modalités de concertation préalable,

considérant qu'aujourd'hui la ligne de bus 183 est saturée, sans possibilité de renforts significatifs et que la situation va s'empirer avec les projets urbains achevés, en cours ou à l'étude le long de l'axe, et qu'il y a donc urgence pour la Ville d'Ivry-sur-Seine d'un transport public performant sur la RD5,

considérant l'enjeu pour la Ville d'Ivry-sur-Seine d'être efficacement reliée aux différents pôles d'emploi de la Seine Amont et notamment celui de l'aéroport d'Orly, à travers un projet structurant, finement ancré au territoire et améliorant la qualité de vie des riverains,

considérant le choix du STIF de réaliser le projet de tramway de Paris à Orly Fer à Cheval tout en prévoyant dès maintenant un prolongement jusqu'à la plate-forme aéroportuaire,

considérant les premiers éléments techniques d'insertion du tramway et de localisation des stations issus du Document d'Orientation et de Caractéristiques Particulières,

considérant qu'une procédure de concertation doit être diligentée par le STIF à l'initiative de l'opération et qui, conformément aux articles L. 300-2 et R. 300-1 du code de l'urbanisme, organisera cette concertation dans les conditions fixées en accord avec la Commune,

**DELIBERE**  
à l'unanimité

**ARTICLE UNIQUE** : APPROUVE les modalités proposées par le STIF pour la concertation préalable relative à la mise en place d'un tramway de Paris à Orly, à savoir :

➤ **Une publicité préalable** dans la presse locale, les sites Internet des communes et par voie d'affiches dans les mairies et les lieux de vie de la zone concernée par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable.

➤ **Information sur le projet :**

- un site Internet dédié à la concertation permettant de télécharger les documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public,
- une information accompagnée d'un registre pour le recueil des observations en Mairie ou autre lieu permettant ce type de consultation,
- un journal d'information sur la concertation et le projet qui sera amené à se pérenniser pour assurer l'information du public tout au long du projet,
- un dépliant d'information avec une carte T,
- un dispositif de consultation du public couvrant tout le territoire concerné par le projet :
  - trois réunions publiques permettant d'aborder les problématiques communes des différents secteurs : Paris-Ivry-Vitry, Choisy-Thiais et secteur sud de Choisy-Orly,
  - une réunion à Ivry avec les acteurs économiques du territoire,
  - des rencontres de proximité avec les voyageurs de la ligne de bus 183 tout au long du parcours et à l'interconnexion avec le métro 7 à la Porte de Choisy.

RECU EN PREFECTURE

LE 4 AVRIL 2012

TRANSMIS EN PREFECTURE

LE 4 AVRIL 2012

PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE

LE 4 AVRIL 2012