

## ESPACES PUBLICS

### Tramway entre Paris et Orly (T9)

Approbation de la charte Aménagement-Transport

## EXPOSE DES MOTIFS

### LA CHARTE AMENAGEMENT TRANSPORT : LA POURSUITE DE LA DEMARCHE PARTENARIALE INITIEE PAR L'ASAD

Dans sa délibération du 17 novembre 2011, le Conseil municipal a approuvé la charte d'objectifs partenariale en vue de la réalisation d'un tramway sur la RD5<sup>1</sup>. Ce document élaboré dès 2010 sous l'égide de l'Association Seine Amont Développement (ASAD) et du Conseil Général du Val-de-Marne avait pour objectif de mobiliser les villes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais et Orly en vue de soutenir le projet de tramway de la Porte de Choisy à l'aéroport d'Orly. Ce portage politique a porté ses fruits et ce projet de transport s'est concrétisé avec le lancement d'études préliminaires en 2011<sup>2</sup> par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). C'est au cours de cette étape que le STIF a choisi de ne pas réaliser le tramway jusqu'à l'aéroport d'Orly mais uniquement jusqu'à Orly – fer à cheval, comme cela est mentionné dans le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF) révisé en 2014. En effet, le STIF estime qu'un transport collectif structurant tel qu'un tramway ne se justifie pas à l'horizon 2020 jusqu'à l'aéroport au vu des perspectives de développements urbains. Néanmoins, les mesures conservatoires<sup>3</sup> ont été prises pour permettre ce prolongement dans une seconde phase. Le tramway jusqu'à l'aéroport d'Orly reste cependant une revendication importante des élus afin de relier le bassin de vie de la Seine Amont au 2<sup>nd</sup> bassin d'emploi d'Ile-de-France qu'est la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Au delà du portage politique, la réalisation de la charte partenariale, signée en octobre 2012, a permis aux différents acteurs du territoire<sup>4</sup> de partager une vision commune du développement de la Seine Amont et d'affirmer l'urgence de réaliser un transport en commun structurant et la volonté de faire de cet axe une avenue métropolitaine.

Ce processus partenarial s'est poursuivi avec l'élaboration à partir de juin 2013 d'une charte Aménagement-Transport pilotée par la Communauté d'Agglomération Seine Amont (CASA) et la Région Ile-de-France.

---

<sup>1</sup> Ancienne Route Nationale 5, elle se nomme à Ivry avenue de Verdun au nord et boulevard de Stalingrad au sud.

<sup>2</sup> Ces études préliminaires consistent en la réalisation du DOCP (Dossier d'Orientations et de Caractéristiques Principales) validant les grands principes d'insertion du tramway et le financement d'études techniques plus fines. Le DOCP a été soumis à la concertation préalable fin 2012.

<sup>3</sup> Notamment le dimensionnement du centre de maintenance et de remisage qui permettra d'accueillir les rames de tramway supplémentaires nécessaires à ce prolongement.

<sup>4</sup> Les différentes villes auxquelles s'ajoutent l'association Seine Amont Développement, le Conseil Général du Val-de-Marne, le STIF, la région Ile-de-France, l'EPA-ORSA, Aéroports de Paris et la ville de Paris.

Ce document est un dispositif régional qui s'assure de la bonne mise en œuvre des objectifs du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France<sup>5</sup> et du PDUIF<sup>6</sup>. Ainsi, cette démarche collaborative cherche à engager les différents acteurs d'un territoire autour d'un projet de développement territorial correctement articulé autour d'un projet de transport et vice et versa afin de coordonner les temporalités des aménagements urbains et de l'opération de transport. En parallèle de cet important travail de portage politique, le STIF a mené, en collaboration avec les collectivités concernées les études de schéma de principe en vue de la procédure d'enquête publique qui s'est déroulée du 2 juin au 5 juillet 2014. Suite à cette procédure de consultation, le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable au projet assorti d'une réserve et de 5 recommandations<sup>7</sup>. Il faut noter que cette enquête publique entraîne une modification du plan local d'urbanisme (PLU) d'Ivry avec la création d'un emplacement réservé au bénéfice du STIF<sup>8</sup>.

Suite à cette procédure d'enquête publique, le conseil d'administration du STIF devrait valider le dossier d'enquête d'utilité publique en décembre prochain. En parallèle, les études d'Avant Projet ont été lancées et devraient être validées en juin 2015. Cette étape est cruciale pour le projet car ces études valident et arrêtent une grande partie du programme technique et définissent le coût définitif du projet de tramway. Elles déboucheront sur une convention de financement des études projet, concrétisant encore plus la réalisation de ce tramway pour 2020, au plus tard.

## **L'ENGAGEMENT DES ACTEURS DU TERRITOIRE AUTOUR D'UN PROGRAMME D'ACTIONS 2014-2020**

Afin d'accompagner la transformation du territoire, la charte Aménagement Transport définit un programme d'actions 2014 - 2020<sup>9</sup> qui s'est construit et a été partagé grâce au travail d'un assistant à maîtrise d'ouvrage<sup>10</sup>. Cette étude a permis de dégager trois axes stratégiques auxquels le programme d'actions s'attache à répondre :

- « *Accompagner la mutation urbaine engagée* ». Cet axe consiste à engager les collectivités et les acteurs du territoire à poursuivre leurs efforts en matière de densification. Pour le nord de la Seine Amont et notamment à Ivry, il s'agit de mener à terme les opérations en cours, telles que la ZAC du Plateau pour laquelle le tramway sera vecteur de qualité urbaine.

---

<sup>5</sup> Le SDRIF approuvé en 2013 a identifié la Seine Amont comme un secteur clef de rééquilibrage régional et d'intensification urbaine à travers le « Territoire d'Intérêt Métropolitain Grand Orly- Seine Amont – Plaine Centrale du Val-de-Marne ».

<sup>6</sup> Le PDUIF approuvé en 2014 a pour objectif majeur l'augmentation du recours aux transports en commun et aux modes actifs (marche à pied et vélo) et la diminution de l'utilisation de la voiture individuelle.

<sup>7</sup> Se reporter en annexe pour connaître en détails les résultats de l'enquête publique.

<sup>8</sup> Cet emplacement correspond à trois parcelles le long de la RD5 entre le boulevard Hippolyte Marquès et la ZAC du Plateau, dont l'acquisition est nécessaire afin de réaliser les travaux (le dernier tronçon de la RD5 à élargir). Ce nouvel emplacement réservé se superpose à l'emplacement réservé V1 au bénéfice du Conseil Général du Val-de-Marne prévu pour l'élargissement de l'avenue de Verdun à 40 m. L'emplacement réservé V1 se voit donc réduit au bénéfice de celui du STIF. Pour la Ville cela revient à une modification de bénéficiaire d'emplacement réservé.

<sup>9</sup> Se reporter en pages 39 et 40 de la charte.

<sup>10</sup> Piloté par la CASA et la région Ile-de-France (qui en finance une partie), cette étude a été confiée au groupement Barton & Willmore International et Systra Menighetti.

Pour le sud du territoire, l'enjeu est d'utiliser le tramway comme effet de levier pour concrétiser les opérations urbaines projetées, notamment aux abords de la plateforme aéroportuaire et ainsi justifier le prolongement du T9.

Exemples d'actions à mener : l'observation de la revalorisation foncière engendrée par la requalification urbaine ou encore le travail sur l'espace public pour améliorer l'intermodalité modes actifs/T9.

- « *affirmer la dimension culturelle et artistique* ». L'enjeu ici est de créer une identité autour de l'art en favorisant son accès tout en mettant en valeur les œuvres existantes. Au delà de l'accompagnement du tramway par la mise en place d'œuvres d'art le long du tracé, l'ambition affichée ici est d'accompagner les mutations urbaines avec des pratiques artistiques intégrées à l'image de la démarche de Haute Qualité Artistique et Culturelle<sup>11</sup>.

Exemples d'actions à mener : créer une démarche collective de réflexion autour de l'art ou encore le renforcement et la mise en valeur du patrimoine artistique, culturel et industriel existant.

- « *renforcer le caractère structurant et qualitatif de cet axe urbain et magistral* ». Cette orientation a pour objectif de faire de la RD5 une avenue métropolitaine en travaillant sur la qualité des espaces publics et l'identité qu'ils renvoient. Il s'agit également de mener une réflexion sur le développement économique du territoire suite à la nouvelle attractivité amenée par le tramway.

Exemples d'actions à mener : la mise en place d'une charte de signalétique claire et commune aux alentours des stations ou encore une réflexion sur le développement et l'adaptation de l'offre commerciale à l'arrivée du T9.

Ce programme d'actions 2014-2020 est encore en cours de construction et s'affinera avec la poursuite du travail collaboratif. Ainsi, pour que cette démarche soit mise en œuvre dans la durée, la charte Aménagement Transport formalise des engagements partagés<sup>12</sup> par les différents partenaires. Les principaux engagements sont les suivants :

- poursuivre la démarche partenariale afin que le T9 soit mis en service au plus tard en 2020,
- poursuivre l'articulation entre projets urbains et projet de tramway,
- anticiper le prolongement du tramway jusqu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly,
- faciliter les chantiers tout en limitant au mieux les impacts des travaux,
- mettre en œuvre au sein de chaque structure les outils de coordination pour assurer un portage pérenne de la charte,
- formaliser et mettre en œuvre le programme d'actions 2014-2020.

Ainsi, ce document officialise une démarche qui permet de créer un cadre de dialogue fédérant les acteurs du territoire jusqu'à l'arrivée du tramway en menant des actions complémentaires aux études menées par le STIF. La mise en œuvre du programme d'actions continuera à être copilotée par la Communauté d'Agglomération Seine Amont (ou par la structure qui lui succédera dans le cadre de la réforme territoriale en cours de débat au parlement) et la Région Ile-de-France.

---

<sup>11</sup> La démarche HQAC a été créée et est expérimentée sur la ZAC du Plateau.

<sup>12</sup> Se reporter p.34 de la charte.

## **LE T9 : UN TRAMWAY TOUTES LES 4-5 MINUTES DES 2020 ENTRE PARIS ET ORLY**

Le projet de tramway T9<sup>13</sup> tel qu'il a été présenté à l'enquête publique reliera Paris - Porte de Choisy jusqu'à Orly au niveau de la Place du Fer à cheval. Ce parcours s'étendra sur 10 km avec 19 stations pour un coût estimé à 430,5 millions d'euros<sup>14</sup>. L'objectif affiché par le STIF, maître d'ouvrage du projet, est une vitesse commerciale de 20 km/h afin de réaliser l'ensemble du trajet en 30 minutes (contre 40 minutes aujourd'hui).

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

- Le T9 permettra d'accompagner la mutation du territoire en assurant notamment la connexion à l'Hôtel de Ville de Vitry avec la future ligne 15 de métro.
- Le choix s'est porté sur un tramway fer qui est le système le plus capacitare du marché, les prévisions de trafic étant de 70 000 voyageurs par jour<sup>15</sup>.
- L'aménagement de la plateforme du tramway s'accompagnera d'une requalification de l'axe de façade à façade et permettra de donner plus de place aux circulations actives (élargissement des trottoirs et insertion de pistes cyclables) et d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des usagers. La végétalisation de la plateforme là où cela est possible participera également à une amélioration du cadre de vie et limitera l'imperméabilisation des sols.
- Un itinéraire cyclable continu sera aménagé tout le long du parcours du tramway mis à part sur une portion de 800 m à Choisy-le-Roi où des aménagements sont prévus dans une rue parallèle.
- Le tramway sera implanté en position axiale sur la majorité du parcours mis à part à Paris, à Orly et dans quelques secteurs ponctuels. Les stations seront implantées de manière à être au maximum en vis-à-vis.
- Le site de maintenance et de remisage est prévu sur le site des « Vœux » à Orly.
- Les travaux débuteraient en 2016 pour une mise en service en 2020.

Plus spécifiquement sur Ivry, les choix d'aménagement sont les suivants<sup>16</sup> :

- Les aménagements réalisés par le Conseil Général du Val-de-Marne en 2012 au nord de la RD5 seront conservés au maximum afin de limiter les nuisances aux riverains et de ne pas défaire ce qui a été réalisé.
- Au sud de la rue Carnot, le principe d'insertion prévoit deux files automobiles par sens contre une seule dans le sens Paris-banlieue sur la partie nord<sup>17</sup>.
- Une piste cyclable unidirectionnelle sera présente de chaque côté entre le stationnement et le trottoir qui sera élargi.

---

<sup>13</sup> T9 est la dénomination officielle de ce projet et suit la nomenclature du STIF en la matière. Ce projet s'est nommé auparavant « tramway de la RD5 » puis « Tramway Paris Orly –TPO ».

<sup>14</sup> Les travaux seront financés par l'Etat, la région Ile-de-France, le département du Val-de-Marne et la Ville de Paris.

<sup>15</sup> A titre de comparaison, le T7 transporte 27 000 voyageurs/jour alors que le « T3a » a une fréquentation de 175 000 voyageurs par jour (estimation issue des études préliminaires du T9).

<sup>16</sup> Se reporter en annexes pour plus de détails.

<sup>17</sup> Du passage Hoche à la rue Carnot, les travaux seront réalisés de façade à façade afin de créer un principe d'insertion identique à ce qui a été réalisé par le Conseil Général (1 voie dans le sens Paris banlieue et deux voies dans le sens banlieue Paris). De même de la rue Barbès à Paris, l'aménagement de façade à façade sera nécessaire pour poursuivre ce principe d'insertion.

- Le principe d'un quadruple alignement d'arbres est conservé mais seuls les arbres existants sur les trottoirs au nord du passage Hoche seront conservés. Le STIF s'engage à faire le maximum pour conserver les arbres partout où cela sera possible. Dans le cas contraire, de nouveaux sujets seront donc plantés.
- L'objectif d'une vitesse *commerciale* de 20 km/h fixé par le STIF nécessite par retour d'expérience 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). Ainsi il est prévu de fusionner les arrêts « Carnot » et « Henri Martin » et les arrêts « Centre bus de Vitry » et « Malassis ».
- Comme à chaque fois qu'un nouveau mode de transport structurant est mis en place, le réseau bus en correspondance sera restructuré afin d'en optimiser les performances. Ainsi, des études détaillées auront lieu par la suite avec une attention particulière à la ligne de bus 323 qui emprunte actuellement la RD 5 entre les rues P. Andrieux et H. Barbusse et circulerait alors parallèlement au tramway sur ce tronçon.
- Un poste de redressement, appareil installé régulièrement le long du tracé pour alimenter la ligne en électricité, doit être implanté sur le nord du tracé à Ivry. Pour une insertion urbaine de qualité, l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP) et le STIF se sont mis d'accord pour que cet équipement soit inséré dans le lot 1b de la ZAC du Plateau.

Je vous propose donc :

- d'approuver la charte Aménagement Transport accompagnant les études du STIF pour la mise en service du tramway T9 au plus tard en 2020,
- d'approuver la poursuite de cette démarche partenariale et la mise en œuvre du programme d'actions 2014-2020.

P.J. : - la charte Aménagement-Transport (CD-Rom et consultable lors de la séance),  
- extraits du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique réalisé par le STIF (en annexe),  
- note synthétique sur la tenue et les résultats de l'enquête publique (en annexe).

## **ESPACES PUBLICS**

### **19) Tramway entre Paris et Orly (T9)**

Approbation de la charte Aménagement-Transport

LE CONSEIL,

sur la proposition de son président de séance,

vu le code général des collectivités territoriales,

vu la délibération de la commission permanente du Conseil Régional d'Ile-de-France du 29 mars 2012 et son action 42 inscrivant l'élaboration d'une charte aménagement transport dans l'avenant à la convention d'objectifs GP3 signée avec le territoire Orly Rungis Seine Amont,

vu la délibération de la commission permanente du Conseil Régional d'Ile-de-France du 18 octobre 2013 approuvant le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France,

vu la délibération de la commission permanente du Conseil Régional d'Ile-de-France du 19 juin 2014 approuvant le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France,

vu la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) du 11 décembre 2013 approuvant le schéma de principe relatif au projet de tramway Paris-Orly, la convention de financement des études avant projet pour un montant de 9 M€ et le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique,

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

vu le courrier du Préfet du Val-de-Marne du 8 septembre 2014 transmettant les conclusions de l'enquête publique relative au projet de construction d'une nouvelle ligne de tramway T9 dont l'avis est favorable assorti d'une réserve et de 5 recommandations,

considérant l'enjeu pour la Ville d'Ivry-sur-Seine de la mise en œuvre d'un transport en commun structurant pour accompagner le développement urbain en cours sur la ZAC du Plateau,

considérant l'enjeu pour la Ville d'Ivry-sur-Seine d'être efficacement reliée à la future gare de la ligne 15 à Vitry-sur-Seine et aux différents pôles d'emploi de la Seine Amont et notamment celui de l'aéroport d'Orly,

considérant le travail partenarial qui a été mené et la nécessité de le poursuivre pour que le tramway entre Paris et Orly entre en service au plus tard en 2020,

considérant que ce processus partenarial a amené à l'élaboration de la charte d'Aménagement Transport,

considérant que la charte engage ses signataires à poursuivre cette démarche collaborative articulant projets urbains et de transport et à mettre en œuvre un programme d'actions,

vu la charte Aménagement Transport, ci-annexée,

### **DELIBERE**

par 38 voix pour et 6 abstentions

**ARTICLE UNIQUE :** APPROUVE la charte Aménagement-Transport, son programme d'actions et la poursuite de la démarche partenariale et AUTORISE le Maire à la signer.

TRANSMIS EN PREFECTURE

LE 28 NOVEMBRE 2014

RECU EN PREFECTURE

LE 28 NOVEMBRE 2014

PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE

LE 25 NOVEMBRE 2014