

SOMMAIRE

1. OBJET de l'enquete	2
2. maitrise d'ouvrage	2
2.1. Le projet est financé par plusieurs entités :	2
2.2. Les acteurs locaux concernés par le tracé du TCSP Sénia-Orly	2
2.3. Les autres partenaires du projet	3
2. organisation de l'enquete	3
2.1. Désignation du commissaire enquêteur	3
2.2. Modalités de l'enquête	3
3. rappel du projet	3
4. appreciation du projet	5
4.1. Sur la forme	5
4.2. Sur le fond	6
4.2.1. Sur l'analyse bilancielle	6
5. Conclusion	7

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP RELATIVE
AU PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE
DENOMME « TCSP SENIA-ORLY »**

1. OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête publique est préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de transport collectif en site propre dénommé « TCSP Sénia Orly ».

Son objet est de déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction nécessaires à l'exploitation du TCSP Sénia-Orly, via la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et ainsi permettre de recourir aux expropriations nécessaires à la réalisation du projet.

Le projet de bus en site propre dénommé « TCSP Sénia – Orly » consiste à prolonger le site propre de la ligne existante de transports en commun en site propre (TCSP) 393 Thiais – Pompadour – Sucy-Bonneuil de son actuel terminus jusqu'à l'aéroport d'Orly.

Les objectifs étant de répondre :

- à de nouveaux besoins
- d'améliorer l'offre de desserte
- d'offrir un confort et un service accessible.

2. MAITRISE D'OUVRAGE

Île-de-France Mobilités, (IDFM) situé 41 rue de Châteaudun – 75 009 PARIS, est porteur du projet de TCSP Sénia-Orly.

2.1. Le projet est financé par plusieurs entités :

- Ile-de-France Mobilités
- le Préfet de la région Ile-de-France
- La Région Ile-de-France

La Région a cofinancé les études de DOCP jusqu'au Schéma de principe du TCSP Sénia-Orly dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département. Dans le cadre du CPER, la Région cofinance avec l'Etat et les collectivités territoriales les projets de TCSP.

Dans le cadre du CPER 2015-2020 prorogé, la Région cofinance avec l'Etat et les collectivités territoriales les projets de TCSP.

2.2. Les acteurs locaux concernés par le tracé du TCSP Sénia-Orly

sont également partenaires en tant qu'associés au projet. Il s'agit de :

- La Région Île-de-France (RIF) ;
- Le Département du Val-de-Marne (CD 94) ;
- Le Département de l'Essonne (CD 91) ;
- L'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre ;

2.3. Les autres partenaires du projet

L'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont (EPA ORSA), fédéré avec Grand Paris Aménagement (GPA) depuis le 1er novembre 2017 ;

- Aéroports de Paris (ADP) ;
- La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) ;
- SNCF-Réseau ;
- La Société du Grand Paris (SGP) ;
- La SEMMARIS
- Les quatre communes directement concernées par le projet : Thiais, Orly, Rungis et Paray-Vieille-Poste ;

2. ORGANISATION DE L'ENQUETE

2.1. Désignation du commissaire enquêteur

Par décision N° E22000068/77 en date du 22 juillet 2022 le Président du Tribunal administratif de Melun a désigné Mme Nicole SOILLY pour conduire la présente enquête.

2.2. Modalités de l'enquête

Par arrêté interpréfectoral N° 2022/03938 du 24 octobre 2022, Madame la Préfète du Val de Marne et Monsieur le Préfet de l'Essonne ont prescrit l'ouverture d'une enquête publique et en ont fixé les modalités.

Sa durée est fixée à 32 jours du lundi 7 novembre 2022 au jeudi 8 décembre 2022.

Le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val de Marne.

3. RAPPEL DU PROJET

Le projet de bus en site propre Sénia – Orly consiste à prolonger le site propre de la ligne existante 393 Thiais – Pompadour – Sucy-Bonneuil de son actuel terminus jusqu'à l'aéroport d'Orly.

Le prolongement du TCSP s'étend du carrefour de la Résistance sur l'avenue de Versailles (terminus actuel de la ligne 393 à Thiais Village en partage avec le Trans Val-de-Marne (TVM)), aux gares Orly 1,2,3 et 4 au sein de l'aéroport, en proposant 9 nouveaux arrêts au plus près des équipements, des zones d'habitation et d'emploi, ainsi que des autres modes de transport en commun. Le tracé du TCSP Sénia-Orly dessert les villes de Thiais, Orly et Rungis dans le Val-de-Marne (94) et de Paray-Vieille-Poste dans l'Essonne (91)

Il offre un nouvel axe structurant et local du Val-de-Marne, permettant de relier les quartiers entre eux et les connecter au réseau de transports en commun francilien via de nouvelles correspondances

Ce projet s'appuie sur les principes suivants :

- Site propre intégral : l'itinéraire d'une ligne de TCSP doit emprunter autant que possible un site propre à double sens de circulation. La recherche d'un espace dédié au TCSP Sénia-Orly est un élément indispensable pour assurer la qualité de service et de régularité de la ligne en s'affranchissant des aléas de la circulation routière.
- Priorité aux carrefours : comme pour le mode tramway, le TCSP Sénia-Orly disposera d'un système de priorité aux carrefours lors de son passage, hormis sur la section mutualisée avec le

tramway T7. Ce système permet de supprimer le temps perdu aux feux et contribue ainsi à assurer la régularité et l'optimisation de la vitesse commerciale de la ligne.

- **Lisibilité du tracé** : la lisibilité de la ligne de TCSP Sénia-Orly passe par le choix d'un tracé le plus direct possible, empruntant les grands axes de desserte des quartiers et des secteurs urbains, évitant les sinuosités et les itinéraires dissociés (passage dans des rues différentes dans un sens et dans l'autre). La lisibilité de la ligne de TCSP Sénia-Orly s'entend aussi au sens d'« unicité » du service offert sur la ligne : pas d'antennes ou de services partiels.
- **Nombre de stations limité** : le principe d'une inter station moyenne élevée sur l'ensemble de la ligne participe à la réussite de la ligne par un temps de parcours attractif (l'inter station correspond à la distance entre deux stations). Si des inter stations inférieures à 500m sont nécessaires pour desservir des zones denses, elles seront compensées par des inter stations supérieures à 500m dans les zones les moins peuplées, tout en préservant la desserte et l'efficacité de la ligne en termes de service rendu aux habitants et usagers du secteur.
- **Offre de service** : le TCSP Sénia-Orly disposera d'une offre et d'un mode d'exploitation similaires aux lignes de tramway (capacité de transport, vente des titres à quai et validation à bord, rapidité des échanges aux stations, ...). Le TCSP Sénia-Orly fonctionnera 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation (5h30-00h30) et sa fréquence sera attractive, avec une fréquence de 5 minutes en heure de pointe et 15 minutes en heures creuses.
- **Capacité, accessibilité et confort des véhicules** : compte tenu de la fréquentation attendue sur la ligne, le TCSP Sénia-Orly sera exploité avec des véhicules articulés d'une longueur de 18m, permettant d'accueillir environ 100 personnes. Il s'agit des véhicules circulant déjà sur la ligne 393. Les véhicules disposeront d'équipements permettant de les rendre accessibles à tous : plancher bas intégral, larges portes, mini-palette activée à chaque arrêt. A l'intérieur, les véhicules seront notamment équipés d'un système de chauffage, de ventilation, d'information voyageur dynamique en temps réel et de vidéosurveillance.
- **Accessibilité et confort des stations** : les stations du TCSP Sénia-Orly seront conçues comme des objets urbains facilement identifiables. Offrant une protection contre les intempéries, elles disposeront de nombreux équipements comme l'information voyageurs dynamique et statique, un automate de vente et, situé à proximité, du stationnement vélo (6 arceaux minima, des consignes vélos aux pôles gares). De plus, elles garantiront l'accessibilité de tous par l'insertion de rampes d'accès de part et d'autre du quai.
- **Identité de la ligne** : l'identité de la ligne est obtenue grâce à un traitement spécifique de la plateforme sur laquelle circule le TCSP Sénia-Orly, ainsi qu'un habillage spécifique des stations et équipements. Ces éléments permettent une bonne intégration de la ligne dans le paysage urbain, avec une approche qualitative de l'aménagement des espaces publics.

Les caractéristiques principales du tracé sont résumées dans le tableau ci-dessous :

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET DE TCSP	
Longueur (hors plateforme aéroportuaire)	- Phase 1 : 6,1 km - Phase 2 : 6,4 km
Nombre de stations	9
Distance interstation	Interstation moyenne de 700 m
Fréquentation	17 100 voyageurs / jour (jour de semaine) à horizon mise en service du projet
Amplitude horaire	- 5h30-00h30 du lundi au jeudi - 05h00-01h30 le vendredi, samedi et veille de fête ; - 06h30-00h30 le dimanche.
Fréquence	- 5 minutes en heure de pointe - 15 min en heure creuse
Vitesse commerciale	- Phase 1 : de 15,8 à 20,6 km/h - Phase 2 : 16,9 km/h
Matériel roulant	8 bus articulés supplémentaires Motorisation GNV

4. APPRECIATION DU PROJET

4.1. Sur la forme

La composition du dossier est conforme aux textes en vigueur ; j'ai trouvé une écoute attentive à toutes mes demandes d'information.

Les modalités de l'enquête prescrite ont été respectées.

10 permanences ont été tenues comme suit dans les locaux des mairies concernées par le projet :

Lieux	Dates et horaires
Mairie de Thiais	jeudi 10 novembre de 9h à 12h
	samedi 26 novembre de 9h à 11h45
	vendredi 2 décembre de 14h à 17h
Centre administratif d'Orly	lundi 14 novembre de 14h à 17h
	jeudi 24 novembre de 9h à 12h
	vendredi 2 décembre de 9h à 12h
Mairie de Rungis	jeudi 10 novembre de 14h à 17h
	mercredi 30 novembre de 14h à 17h
Hôtel de ville de Paray Vieille Poste	lundi 14 novembre de 9h à 12h
	jeudi 24 novembre de 14h à 17h

Ces permanences ont été très peu fréquentées.

Des registres papier étaient à la disposition du public dans les mairies concernées par le projet.

Un registre informatique a été mis à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête.

Une adresse mail dédiée a complété la possibilité de dépôt d'observations de la part du public
48 observations ont été déposées dans les registres.

A l'issue de cette enquête il est permis de constater que :

- La publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue durant toute la durée de l'enquête
- L'ensemble des règles de publicité ont été observées.
- Des dossiers conformes à la réglementation ainsi qu'un registre ont été mis à disposition du public sur les lieux d'enquête et sur un site dématérialisé.
- Les permanences, très peu fréquentées, se sont déroulées dans de bonnes conditions.
- Une concertation préalable s'est tenue du 22 septembre au 3 novembre 2014.

Il est ressorti de cette concertation une acceptation générale du projet et diverses observations notamment le souhait des acteurs locaux d'être associés aux phases ultérieures de mise en œuvre du projet.

4.2. Sur le fond

4.2.1. Sur l'analyse bilanciale

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît que :

Compte tenu des objectifs poursuivis par cette enquête de DUP qui vise à prolonger le tracé de la ligne 393 de son actuel terminus Carrefour de la résistance à Thiais jusqu'à l'aéroport d'Orly afin :

- de répondre à de nouveaux besoins liés à la construction de nouveaux logements, bureaux et équipements, avec la ZAC chemin des Carrières, ZAC du Sénia-Orly, le projet d'ADP Parc en scène
- D'améliorer l'offre de service par une meilleure connexion avec les lignes de transports existantes dans le territoire (TGV, RER métro) et la desserte des pôles d'échanges de l'aéroport d'Orly
- D'offrir un confort et un service de qualité avec une amplitude et une fréquence élevée une vitesse régulière et des stations et espaces publics accessibles.

Le projet mis à l'enquête présente concrètement un caractère d'intérêt public,

Bien que le foncier nécessaire à la réalisation du projet soit relativement restreint, **Il sera cependant nécessaire**, s'agissant de l'emprise sur le domaine privé **de conduire une procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;**

- l'opération justifie, des atteintes à la propriété privée qui n'apparaissent pas excessives et surtout ne concernent pas de propriété bâtie;
- dans la prise en charge globale des dépenses le coût financier du projet n'apparaît pas excessif ;
- au plan de la rentabilité socio-économique l'étude fait ressortir un bilan positif et ce projet devrait également être bénéfique et rentable pour les projets futurs d'aménagement
- A priori, il n'existe pas d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération ;

Il convient toutefois de noter le cas du restaurant Mac Donald dont l'impossibilité de réalisation du fait du barreau de retournement, générerait, selon l'intéressé, la perte de 140 emplois potentiels ; pour autant, dans sa réponse IDFM précise qu'il prévoit d'étudier lors des études de conception détaillées des propositions alternatives d'aménagement visant à rendre compatible les deux projets.

S'agissant des intérêts de l'environnement:

- le projet participe à la maîtrise de l'énergie en proposant une alternative aux modes de transport motorisés individuels;
- les enjeux paysagers seront respectés en transformant un quartier logistique monofonctionnel en un quartier plus urbain et plus végétalisé
- il n'existe pas d'impacts avérés sur la sante publique

Enfin le projet soumis à enquête s'inscrit dans les objectifs et les recommandations du SDRIF et respectent les dispositions des documents supra communaux.

Au vu de l'ensemble des différents critères examinés ci-dessus qui sous-tendent le caractère d'utilité ou de non utilité publique de l'opération projetée,

Je considère que le bilan de ce projet de création d'une structure de transports collectifs, montre que les avantages qu'il présente l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et militent en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

5. CONCLUSION

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de ce projet et à ses conditions de réalisation et de mise en œuvre et compte tenu des objectifs visés,

Je considère que ce projet permettant :

- de répondre à de nouveaux besoins liés à la construction de nouveaux logements, bureaux et équipements, avec la ZAC chemin des Carrières, ZAC du Sénia-Orly, le projet d'ADP Parc en scène
 - D'améliorer l'offre de service par une meilleure connexion avec les lignes de transports existantes dans le territoire (TGV, RER métro) et la desserte des pôles d'échanges de l'aéroport d'Orly
 - D'offrir un confort et un service de qualité avec une amplitude et une fréquence élevée une vitesse régulière et des stations et espaces publics accessibles.
- **présente concrètement un caractère d'intérêt public ;**
 - **nécessite un recours modéré à l'expropriation de parcelles privées**
 - **ne présente pas un coût excessif compte tenu des conditions de sa réalisation et des répartitions de son financement entre les diverses entités qui le financent.**
 - **présente une rentabilité socio-économique acceptable.**
 - **ne s'oppose pas à un intérêt social majeur pouvant justifier le refus d'utilité publique de l'opération ;**
 - **ne présente pas d'inconvénient au regard de l'intérêt de la santé publique ;**
 - **S'inscrit dans les orientations des documents d'urbanisme ou de planification ;**

En conséquence, j'émet un **avis favorable** à la déclaration d'utilité publique du projet de création d'un transport collectif dénommé TCSP Sénia-Orly.

Charenton, le 25 janvier 2023



Nicole SOILLY