

Délibération n° 2013/177
Séance du 10 juillet 2013

DECLARATION DE PROJET

TRAM TRAIN MASSY - EVRY

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 le plan Espoir banlieues signé le 13 octobre 2008,

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°2012/0099 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 11 avril 2012, approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique relatifs au Tram Train Massy – Evry ;

VU le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif au projet du Tram Train Massy - Evry, et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Palaiseau, Massy, Champlan, Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes et Evry ;

VU l'avis délibéré du 29 août 2012 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ;

VU l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE), en date du 27 août 2012 ;

VU l'arrêté préfectoral n°2012-PREF-DRCL/BEPAFI/SSAF/718 publié le 3 décembre 2012 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet du Tram Train Massy – Evry et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Palaiseau, Massy, Champlan, Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes et Evry du lundi 7 janvier 2013 au lundi 11 février 2013 inclus

VU le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête transmis le 9 avril 2013 à la préfecture de l'Essonne ;

VU le rapport n° 2013/177 ;

VU les avis de la Commission de la démocratisation du 6 juin 2013 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 juin 2013 ;

Châtillon, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes et Evry du lundi 7 janvier 2013 au lundi 11 février 2013 inclus
Date de réception préfecture : 12/07/2013
Date de réception préfecture : 12/07/2013

Considérant les éléments suivants :

L'opération soumise à enquête publique concerne la réalisation d'une ligne de Tram-Train entre Massy et Evry. Le tracé comporte 17 stations dont la réalisation de deux d'entre elles (Champlan et Savigny) est prévue dans le Schéma de Principe à une date ultérieure. Il présente une longueur d'environ 20,7 km, dont 10,1 km sur les emprises du RER C et 10,6 km en voies nouvelles de tramway. Au total, treize communes sont traversées par le projet, avec du nord vers le sud : Palaiseau, Massy, Champlan, Longjumeau, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes et Evry.

Le projet Tram-Train Massy-Evry a pour objectifs de :

- Favoriser les déplacements de banlieue à banlieue.
- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun.
- Relier deux pôles économiques majeurs Massy et Evry.
- Proposer une alternative à l'utilisation de la voiture particulière.
- Améliorer la desserte du territoire.
- Favoriser l'attractivité du territoire.

Considérant que la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres émet un AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité (DUP) nécessaire à la réalisation du projet du Tram-train entre Massy et Evry sur le territoire des communes de Palaiseau, Massy, Champlan, Longjumeau, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes et Evry sous la RESERVE et avec les onze RECOMMANDATIONS suivantes :

RESERVE : La commission d'enquête demande à ce que les maîtres d'ouvrage prennent l'engagement ferme de réaliser :

- tout le long de la plateforme les mesures compensatoires nécessaires dans les zones d'expansion de crue de l'Yvette et de l'Orge,
- sur le site de l'atelier-garage des bassins de rétention,

permettant de maintenir, quelles que soient les crues, l'exploitation normale du Tram-Train.

RECOMMANDATION 1 : La commission d'enquête demande que la station de Champlan soit créée à la mise en service du TTME mais n'est pas favorable à la création de la station de Savigny-sur-Orge.

RECOMMANDATION 2 : La commission d'enquête souhaite la création de la station de Viry-Châtillon, conformément au scénario 3 décrit dans le dossier d'enquête et le déplacement de la station de la ZAC de la Bonde conformément à la demande de la Ville de Massy.

RECOMMANDATION 3 : La commission d'enquête souhaite que les maîtres d'ouvrage procèdent aux aménagements nécessaires (cheminements et passages) pour faciliter l'accès des habitants du quartier de Grand Vaux aux stations de Petit Vaux et d'Epinay-sur-Orge.

RECOMMANDATIONS 4 : La commission d'enquête souhaite que les maîtres d'ouvrage, en liaison avec les usagers et les collectivités locales concernées, procèdent aux aménagements permettant une bonne intégration paysagère du TTME, et à la pose de protections d'isolation phonique là où elles sont estimées nécessaires.

RECOMMANDATION 5 : La commission d'enquête souhaite que les maîtres d'ouvrage accordent une attention toute particulière au studio d'enregistrement d'Épinay-sur-Orge (vibrations et bruits) afin de lui permettre de poursuivre ses activités tant lors des travaux que pendant l'exploitation du TTME.

RECOMMANDATION 6 : La commission d'enquête souhaite la participation technique et financière des maîtres d'ouvrage à l'aménagement des voiries permettant d'améliorer la qualité du service du réseau de bus desservant les stations du TTME.

RECOMMANDATION 7 : La commission d'enquête souhaite que pour chaque station, en fonction de ses besoins propres, les maîtres d'ouvrage procèdent aux aménagements nécessaires pour accueillir les vélos, et que les abords de ces stations soient également aménagés pour favoriser les circulations douces et les stationnements.

RECOMMANDATION 8 : La commission d'enquête souhaite que les fréquences et tracés des lignes de bus rabattant sur les stations du TTME (maillage) soient déterminés par les maîtres d'ouvrage en liaison avec les élus, les usagers et les gestionnaires des réseaux existants.

RECOMMANDATION 9 : La commission d'enquête souhaite qu'un matériel roulant et des horaires adaptés permettent l'accès des vélos à bord des rames du TTME.

RECOMMANDATION 10 : La commission d'enquête souhaite que pendant la phase des travaux :

- les maîtres d'ouvrage mettent en place un numéro d'appel unique pour que toute personne puisse appeler le PC des travaux pour se renseigner ou résoudre un problème inhérent aux travaux en cours,
- les accès des riverains à leur garage ou leur parking soient maintenus ou qu'une solution ponctuelle de stationnement soit prévue,
- les accès aux commerces soient assurés,
- la continuité des services du RER C soit assurée ou que des moyens provisoires de substitution soient prévus.

RECOMMANDATION 11 : La commission d'enquête estime souhaitable que les maîtres d'ouvrage dissipent les incompréhensions et les malentendus constatés au cours de cette enquête en communiquant largement sur :

- l'impossibilité, une fois le projet mis en œuvre de maintenir une mixité de circulation entre le Tram Train et le RER,
- les vocations différentes mais complémentaires des deux modes de transport en commun, TTME et TZen 4 devant à terme desservir la zone qui a été soumise à enquête publique,
- la possibilité de prolonger le Tram Train jusqu'à Versailles (TTVE), projet auquel la commission d'enquête sur le TTME est très favorable pour une mise en service, si possible concomitante avec celle du TTME.

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 Palaiseau,
- de la commune de Massy,
- de la commune de Champlan,
- de la commune d'Épinay-sur-Orge,
- de la commune de Savigny-sur-Orge,
- de la commune de Morsang-sur-Orge,

- de la commune de Viry-Châtillon,
- de la commune de Grigny,
- de la commune de Ris-Orangis,
- de la commune de Courcouronnes,
- de la commune d'Evry,

selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique avec la RECOMMANDATION suivante :

RECOMMANDATION : La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de :

- de la commune de Palaiseau,
- de la commune de Massy,
- de la commune de Champlan,
- de la commune d'Epinay-sur-Orge,
- de la commune de Savigny-sur-Orge,
- de la commune de Morsang-sur-Orge,
- de la commune de Viry-Châtillon,
- de la commune de Grigny,
- de la commune de Ris-Orangis,
- de la commune de Courcouronnes,
- de la commune d'Evry,

soient pris en charge par le STIF et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé aux maires des communes concernées pour confirmer cet engagement.

Considérant que la levée de la réserve exprimée par la commission d'enquête n'est pas de nature à modifier substantiellement l'économie générale du projet ;

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 du tram-train Massy - Evry présente un intérêt général ;

Considérant que conformément à la délibération du conseil n°2012-0098 du 11 avril 2012, l'avant-projet de l'opération sera établi conformément aux conclusions de l'enquête publique ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de lever la réserve exprimée par la commission d'enquête par les engagements suivants :

Comme prévu dans l'étude d'impact figurant dans le dossier d'enquête publique du Tram Train Massy – Evry, les maîtres d'ouvrages s'engagent à conduire une étude au moyen d'une modélisation hydraulique du projet, afin de déterminer avec précision les ouvrages à mettre en œuvre dans la zone inondable au confluent de l'Orge et de l'Yvette, pour être en accord avec la réglementation en vigueur, définir les incidences du projet sur les crues et ainsi confirmer ou affiner les solutions de compensation d'ores et déjà proposées.

Les solutions identifiées à ce stade dans le dossier d'enquête sont :

- pour la zone d'expansion de crue de l'Yvette la réalisation d'une noue pour compenser environ 100 m³ de remblai,
- pour la zone d'expansion de crue de l'Orge la réalisation d'un décaissement d'environ 500 m³,
- pour l'atelier garage la conception intègre la création de bassins de rétention des eaux dimensionnés pour permettre de recréer le volume pris à la crue et pour compenser les effets des surfaces imperméabilisées.

Ces solutions seront détaillées dans les dossiers réglementaire « Loi sur l'eau » à produire par les maîtres d'ouvrage. Dans le cas d'une procédure dite « d'autorisation » elles feront l'objet d'une enquête publique suivi d'un arrêté préfectoral. Dans le cas d'une procédure dite « de déclaration » elles feront l'objet de dossiers soumis auprès d'un service instructeur pour acceptation. La nature de la procédure à suivre sera précisée par les études détaillées du projet.

Afin de limiter la vulnérabilité des installations du Tram train Massy – Evry par rapport aux risques d'inondation les maîtres d'ouvrage s'engagent entre autres à caler les niveaux de la plateforme du Tram Train Massy – Evry et celui du sol d'assise de l'atelier garage de Massy, au-dessus du niveau de la crue centennale des secteurs concernés.

ARTICLE 2 :

De répondre aux recommandations de la commission d'enquête sur le projet du tram train Massy Evry par les engagements suivants :

- Pour la recommandation n°1 :

Considérant :

- que la position de la station de Champlan retenue par les maîtres d'ouvrage, sur proposition de la ville de Champlan, trouve sa justification avec la création de la ZAC de Champlan à proximité immédiate de la station,
- que les aménagements viaires lourds sur ce secteur, notamment de traversée des emprises ferroviaires, sont liés à la création de la ZAC de Champlan

Les maîtres d'ouvrages intégreront le coût de la station de Champlan dans la phase d'études d'avant projet du TTME. Dans cette temporalité, il est nécessaire que la ville de Champlan fournisse aux maîtres d'ouvrage les caractéristiques fonctionnelles et le planning de réalisation de la ZAC de Champlan. Sur la base de ces éléments, les maîtres d'ouvrage et la ville de Champlan conviendront des modalités de coordination des deux opérations.

Les maîtres d'ouvrage prennent acte de la recommandation de la commission d'enquête sur la station de Savigny-sur-Orge et n'intégreront pas cette station à la phase d'études d'avant projet.

- Pour la recommandation n°2 :

Les maîtres d'ouvrages prennent acte de l'accord de la commission d'enquête sur la création de la station Viry-Châtillon selon le scénario 3 du dossier d'enquête, soit à l'Est de la RD 445, au plus proche de la Grande Borne. Ils prennent également acte de la préconisation de déplacement de la station « ZAC de la Bonde » sur la base d'un portage financier à partager avec la ville de Massy. Les études d'avant projet se dérouleront sur ces bases.

- Pour la recommandation n°3 :

Les stations d'Épinay-sur-Orge et de Petit Vaux constituent des points d'entrée majeurs au réseau de transport en commun pour les habitants du quartier de Grand Vaux.

Les Maîtres d'Ouvrages prennent acte de cette recommandation et réaliseront les aménagements suivants pour la desserte du quartier de Grand Vaux :

- amélioration du cheminement existant pour rejoindre la station de Petit Vaux ;
- aménagement du cheminement existant le long de l'Yvette pour rejoindre la station d'Épinay-sur-Orge ;
- création d'un passage sous les voies de la grande ceinture, dans le prolongement de la rue Auguste Renoir, pour rejoindre la station d'Épinay-sur-Orge.

Ces aménagements seront étudiés et réalisés en relation étroite avec les collectivités et partenaires concernés, avec la volonté affirmée de créer des infrastructures de qualité, à la hauteur des ambitions du tram train Massy Evry.

- Pour la recommandation n°4 :

Les maîtres d'ouvrages réaliseront les études nécessaires à la bonne intégration paysagère du TTME. Ces aménagements seront étudiés en relation avec les collectivités et riverains concernés dans la continuité de la concertation initiée en 2009.

En ce qui concerne l'insertion du TTME dans le Parc du Séminaire, les maîtres d'ouvrage respecteront les préconisations de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites figurant au procès-verbal de la réunion du 16 octobre 2012.

Les aménagements de protections vis-à-vis d'éventuelles nuisances sonores du TTME seront réalisés conformément à la réglementation en vigueur.

- Pour la recommandation n°5 :

Les maîtres d'ouvrage prendront toutes les dispositions nécessaires à la poursuite des activités du studio d'enregistrement situé au 6 rue des Rossays à Epinay-sur-Orge tant pendant les travaux que pendant l'exploitation du tram-train.

- Pour la recommandation n°6 :

Les éventuels aménagements des voiries dans le périmètre immédiat des stations du tram-train sont d'ores et déjà inclus dans le périmètre d'étude et de réalisation du projet.

Au titre du nouveau PDU Ile de France, les aménagements de voirie nécessaires à l'amélioration de la qualité de service des lignes de bus concernées sont également éligibles à des subventions du STIF sur saisie du gestionnaire de voirie.

- Pour la recommandation n°7 :

Dans le cadre du TTME, les maîtres d'ouvrages créeront des cheminements doux venant compléter efficacement ceux portés par les différents acteurs locaux. Les stations du TTME seront équipées d'aménagements destinés à accueillir les vélos et s'inscriront dans

Le cadre du schéma directeur du stationnement vélo approuvé par le Conseil du STIF du 09 février 2012.

Le stationnement des véhicules légers, quant à lui, fera l'objet d'échanges avec les communes concernées afin de définir, localement, une politique de stationnement adaptée aux besoins identifiés. Cette politique s'inscrira dans le cadre du schéma directeur des parcs relais approuvé par le Conseil du STIF du 13 décembre 2006.

- Pour la recommandation n°8 :

La démarche de réorganisation du réseau de bus a pour but de favoriser le rabattement vers les stations du TTME. Cette démarche est un processus continu qui a été initié dès les études préliminaires par le STIF. Ce processus se poursuivra jusqu'à la mise en service du TTME en concertation avec les collectivités locales et les opérateurs.

- Pour la recommandation n°9 :

Les conditions d'accès des vélos à bord du TTME reprendront a minima les conditions d'accès actuelles sur le réseau du RER C soit un accès du lundi au vendredi avant 6h30, entre 9h30 et 16h30 et après 19h30, ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés sans restriction.

Le STIF étudiera en relation avec l'exploitant du TTME les possibilités d'évolution de ces plages horaires.

Le matériel roulant du TTME facilitera les conditions d'accès des vélos de par son plancher bas et la présence de zones d'accueil.

- Pour la recommandation n°10 :

Durant toute la durée des travaux, les entreprises ont une obligation d'astreinte 24h/24, 7j/7. Les Maîtres d'Ouvrages proposent de mettre également en place un dispositif spécifique d'information de proximité du public.

Durant la phase travaux, les accès des riverains à leurs garages ou leurs parkings seront autant que faire se peut maintenus. Le cas échéant, des solutions de substitution seront recherchées et proposées par les maîtres d'ouvrages pour palier aux difficultés de stationnement durant les travaux.

Par ailleurs, toutes les dispositions permettant d'assurer les accès aux commerces, dans les conditions de sécurité requises, seront prises durant toute la durée des travaux.

Les travaux aux abords du réseau du RER C seront prioritairement programmés hors exploitation. Le cas échéant des services de substitution adaptés seront mis en œuvre.

- Pour la recommandation n°11 :

Les sujets de non mixité de circulation entre le TTME et le RER C, de complémentarité des réseaux TTME et T Zen 4 et du traitement du prolongement à Versailles du TTME seront traités par les maîtres d'ouvrage par différents moyens de communication, notamment le site internet et les lettres d'information du TTME, afin de dissiper les incompréhensions et malentendus constatés par la commission d'enquête.

Concernant le prolongement jusqu'à Versailles, les maîtres d'ouvrages prennent acte de la demande et s'engagent à tout mettre en œuvre pour que la mise en service du tram-train d'Evry jusqu'à Versailles soit réalisée le plus rapidement possible après la mise en service de la liaison Evry – Massy, et concomitamment si cela est possible.

De répondre à la recommandation du rapport de la commission d'enquête sur le traitement de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme par un engagement du STIF de se rapprocher des communes concernées pour examiner les modalités de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sachant que la prise en charge des éventuels frais induits par cette procédure ne relève pas usuellement des porteurs des projets.

ARTICLE 3 : de confirmer l'intérêt général du projet ;

ARTICLE 4 : 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 :

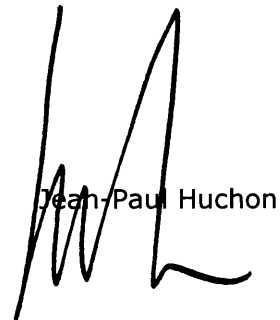
- mener la procédure d'expropriation au nom du STIF
- solliciter le Préfet de prescrire une enquête préalable à la cessibilité des immeubles dont l'acquisition est souhaitée

ARTICLE 5 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 6 : 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 7 : 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