

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/029**  
**Séance du 17 février 2016**

**DECLARATION DE PROJET**  
**TRAMWAY T10 ANTONY-CLAMART**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R L.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L 126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L.1, L.110-1 et suivants et R. 121-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-14 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2015/050 du Conseil du STIF du 11 février 2015, approuvant le schéma de principe, le dossier d'enquête d'utilité publique, la convention de financement d'avant-projet et des premières acquisitions foncières relatifs au projet de tramway T10 Antony-Clamart ;
- VU** le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relatif au projet de tramway T10, et notamment son étude d'impact, les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clamart, Le Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry et Antony;
- VU** l'avis de la Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), en date du 10 juin 2015 statuant en tant qu'Autorité Environnementale ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 7 septembre 2015 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clamart, Le Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry et Antony et à l'enquête parcellaire nécessaire à la réalisation du projet T10 ;
- VU** le rapport, les avis et conclusions du commissaire enquêteur transmis le 15 janvier 2016 à la Préfecture des Hauts-de-Seine;
- VU** la saisine en date du 27 janvier 2016 de la Préfecture des Hauts-de-Seine sollicitant les maîtres d'ouvrage afin de prendre la déclaration de projet ;
- VU** le rapport n°2016/029 ;
- VU** les avis de la Commission de la Démocratisation du 11 février 2016 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 12 février 2016 ;

**CONSIDERANT les éléments suivants ;**

L'opération porte sur la création d'une nouvelle ligne de tramway entre Antony (Croix-de-Berny) et Clamart (Place du Garde).

Située sur le territoire des Hauts-de-Seine, le T10 desservira les communes d'Antony, de Châtenay-Malabry, du Plessis-Robinson et de Clamart.

Avec 14 stations réparties sur les 8,2 kilomètres de la ligne, les objectifs de ce projet sont les suivants :

- Favoriser l'usage des transports en commun en renforçant l'offre de transport pour les liaisons de banlieue à banlieue et le rabattement vers le réseau structurant existant, RER B, Trans-Val-de-Marne (TVM) et T6 ;
- Offrir un service de grande qualité aux usagers, grâce à un mode de transport rapide, fréquent, fiable et confortable ;
- Accompagner les projets de développement du territoire ;
- Améliorer le cadre de vie par la requalification des espaces publics le long du tramway.

Ce projet est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et correspond aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

### **CONSIDERANT que la commission d'enquête formule cinq RECOMMANDATIONS :**

#### **RECOMMANDATION 1 :**

La commission d'enquête a pris bonne note de la concertation engagée depuis plusieurs mois entre la maîtrise d'ouvrage et l'hôpital Bécclère et constate que l'implantation de la station de tramway "Bécclère" permettra, en l'état, de maintenir les sorties de l'établissement. Une proposition de mutualisation des sorties "urgences" et "visiteurs" a toutefois été réfléchi conjointement entre la maîtrise d'ouvrage et l'hôpital afin d'offrir de meilleures conditions pour les flux sortant.

La commission d'enquête recommande à la maîtrise d'ouvrage de pousser l'étude d'un scénario alternatif au niveau de la bretelle de liaison de la RD906 vers la RD2 en réduisant la largeur de l'emprise de cette bretelle et évitant ainsi d'empiéter sur le domaine de l'AP-HP hors acquisitions foncières en nature de voirie qui restent nécessaires au projet. Ceci constituerait alors une modification mineure apportée au périmètre de la DUP.

#### **RECOMMANDATION 2 :**

Cette recommandation porte sur la nécessaire articulation des différents chantiers concomitants allant impacter le territoire :

- La commission considère que le futur tramway T10 constitue un projet majeur dont le chantier va s'étaler sur plusieurs années sur un territoire lui-même en pleine mutation et qu'il appartient dès lors aux équipes en charge de sa réalisation de mettre en place la concertation nécessaire pour maîtriser et coordonner, au côté des élus, l'ensemble des chantiers attendus afin de limiter leur nuisances pour les villes ;
- Les travaux de dévoiement des réseaux appellent une concertation importante très en amont entre les concessionnaires concernés et la maîtrise d'ouvrage afin de limiter les impacts souterrains de l'implantation du futur tramway, en particulier au niveau de la RD2 au Plessis-Robinson ;
- Des échanges soutenus et spécifiques avec RTE apparaissent en particulier nécessaires au sujet du projet d'enfouissements des lignes à très haute tension : ainsi dans l'hypothèse où le dossier d'éligibilité d'une Mise en Souterrain d'Initiative Locale (MESIL), résultant des études lancées à la demande des communes du Plessis-Robinson et de Clamart pour l'enfouissement du fuseau de 7 lignes à très haute tension, serait validé par la DGEC et / ou la DRIEE, et que cet enfouissement puisse

se réaliser au niveau de la RD2, la commission d'enquête recommande une concertation importante le plus en amont possible avec RTE, afin d'envisager, si le calendrier du T10 le permet, des économies d'échelle et une potentielle mutualisation au niveau des travaux de génie civil des deux chantiers.

#### RECOMMANDATION 3 :

La mise en œuvre du tramway ne peut s'effectuer sans impact sur l'environnement, avec en particulier la réalisation du site de maintenance et de remisage sur une parcelle du bois de Verrières à Châtenay-Malabry. Si la qualité écologique de cette dernière n'est pas avérée et qu'aucune continuité écologique n'est remise en cause, il apparaît toutefois important pour la commission d'enquête que soient recherchés des sites de proximité pour réaliser des actions ambitieuses et locales permettant des remises en état écologique utiles aux riverains.

Rejoignant les préoccupations largement exprimées par le public et les associations sur le sujet, la commission d'enquête recommande à la maîtrise d'ouvrage de poursuivre ses recherches de sites en vue de compensations écologiques, s'engageant ainsi à pérenniser et requalifier des parcelles boisées de proximité, avec une action réelle et mesurable sur l'environnement, à mettre en place des indicateurs et à désigner un opérateur de suivi. Elle souhaite, notamment, que la maîtrise d'ouvrage examine le cas des 1,5 ha restant de la parcelle boisée sur laquelle s'implante le SMR.

La commission d'enquête prend, par ailleurs, acte de l'engagement de la maîtrise d'ouvrage de mettre en œuvre au plus haut niveau les normes en matière environnementale et énergétiques du futur bâtiment implanté sur le SMR, et recommande qu'elle porte une attention particulière à sa qualité architecturale et son insertion paysagère.

#### RECOMMANDATION 4 :

La commission d'enquête a pris note de l'engagement de la maîtrise d'ouvrage à réduire le périmètre du projet au droit de l'hôtel Le Chateaubriand pour éviter l'impact sur la terrasse et permettre l'accès pour les livraisons et la dépose de ses clients. Elle note également l'aménagement de 6 places de stationnement le long de la voirie devant l'établissement.

La commission engage donc la maîtrise d'ouvrage à poursuivre ce travail dans ce sens au niveau AVP afin de ne pas causer de dommages au niveau de l'exploitation de l'établissement.

#### RECOMMANDATION 5 :

Afin de pacifier la circulation sur Châtenay-Malabry et atténuer la coupure urbaine créée par la RD986, la commission d'enquête souhaite, comme la maîtrise d'ouvrage s'y est engagée, que la section à 2 fois 1 voie soit effectivement prolongée depuis la rue Nicolas Appert jusqu'à la rue du Loup Pendu.

Cette diminution de la place accordée à la voiture permettra également de reconstituer davantage de places de stationnement de part et d'autre de l'avenue, et en particulier du côté nord de celle-ci au droit de la dalle des Verts Coteaux.

**CONSIDERANT que la commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de construction de la ligne de tramway T10 entre Antony (Croix de Berny) et Clamart (Place du Garde) assorti de deux RESERVES :**

#### RESERVE 1:

L'itinéraire cyclable sur Clamart présenté dans le dossier d'enquête, consistant à requalifier le chemin du vieux cimetière a soulevé un rejet unanime du public et des associations et les nombreux arguments présentés ont convaincu la commission

d'enquête de la nécessité de proposer un autre itinéraire qui permette d'assurer la continuité des modes actifs accompagnant le projet de tramway T10. Il apparaît ainsi que seule l'insertion de cet aménagement au niveau de la RD2, le long de la plateforme du tramway soit possible et admissible. La commission d'enquête émet donc une réserve au projet, demandant de poursuivre les études en vue de réaliser les aménagements nécessaires à ces modes actifs et leur bonne insertion sur la RD2 en forêt de Meudon et de veiller à sécuriser l'arrivée place du garde au débouché de l'itinéraire emprunté par les cyclistes. Il conviendra dès lors d'exclure le chemin du vieux cimetière du périmètre de la DUP.

La commission prend acte, par ailleurs, de la réduction de la vitesse sur ce tronçon de la RD2 à 50 km/h acceptée par la maîtrise d'ouvrage pour pacifier la traversée de la forêt de Meudon, en parfaite cohérence avec l'insertion sur cette voie des déplacements des modes actifs.

#### RESERVE 2:

Le périmètre envisagé pour réaliser le projet impacte de manière significative la parcelle F34 à usage d'habitation à Antony, le dossier d'enquête DUP et l'enquête parcellaire présentant la nécessité d'acquérir près de la moitié de la parcelle, touchant même son bâti. Les conditions, non seulement d'accessibilité au terrain mais également à la maison, tout comme les conditions d'habitabilité sont sérieusement dégradées. En outre, la dépréciation du bien que les propriétaires souhaitent mettre en vente est avérée. L'impact social et économique apparaît dès lors trop important pour ces propriétaires et la commission d'enquête émet ainsi une réserve demandant l'acquisition de l'ensemble du bien par la maîtrise d'ouvrage, permettant ainsi aux propriétaires âgés et malades de pouvoir envisager plus sereinement leur déménagement.

**CONSIDERANT que la commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE SANS RESERVE à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clamart, Le Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry et Antony;**

**CONSIDERANT que la commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE SANS RESERVE à l'enquête parcellaire portant acquisition des terrains nécessaires à la réalisation de la future ligne de tramway T10.**

Après en avoir délibéré,

#### DECIDE

**ARTICLE 1 : de répondre aux recommandations de la commission d'enquête sur le projet de tramway T10 entre Antony et Clamart par les engagements suivants :**

- Pour la recommandation n°1 :

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à adapter le projet de tramway T10 au droit de l'hôpital Béclère, en optimisant le profil de la bretelle entre la RD 906 et la RD 2, tout en maintenant la qualité de la correspondance entre les tramways T10 et T6, de façon à minimiser voire éviter l'impact foncier dans l'enceinte de l'hôpital.

- Pour la recommandation n°2 :

Les maîtres d'ouvrage du tramway assurent la coordination des chantiers concomitants, avec l'appui du maître d'œuvre général. Ils s'emploieront à poursuivre, pendant toute la

durée du projet, la démarche de concertation avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes et l'ensemble des acteurs locaux, dont les élus.

Les maîtres d'ouvrage, avec l'appui du maître d'œuvre général, s'engagent à coordonner les projets de déviements de réseaux et les travaux correspondants dans un souci de limiter la gêne aux riverains et usagers.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer RTE de l'avancement du projet de tramway T10. Ils établiront avec RTE une collaboration technique pour traiter des interfaces entre le projet de tramway T10 et le projet d'enfouissement des lignes à très haute tension, si le dossier d'éligibilité est validé par les services de l'Etat, et dans la mesure où cette articulation n'entraîne pas de modification substantielle du projet de tramway T10 et de son calendrier.

· Pour la recommandation n°3 :

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre les échanges réguliers avec l'ensemble des acteurs concernés par les compensations écologiques (communes, DRIEE, DRIAAF, ONF...) afin de traiter le programme global de compensation en intégrant les recommandations de la Commission Interdépartementale de Préservation des Espaces NATurels et Forestiers (CIPENAF) en lien avec les impacts du projet.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à restituer au moins la moitié de la compensation écologique au niveau local (communes limitrophes ou dans le département), et autant que possible en continuité avec le bois de Verrières et l'ensemble des compensations en Ile de France.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier la pertinence d'actions écologiques sur les 1,5 ha de parcelle boisée, en frange du site de maintenance et de remisage.

De plus, les maîtres d'ouvrage s'engagent à mettre en œuvre des mesures écologiques et environnementales exemplaires pour le bâtiment du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) autant en termes d'économies d'énergie (certifications environnementales du site) que dans la conception architecturale et l'insertion paysagère du bâtiment.

· Pour la recommandation n°4 :

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à adapter le projet de tramway T10 devant l'hôtel Le Chateaubriand, tout en maintenant l'objectif de valoriser la qualité paysagère des lieux, afin d'éviter l'impact foncier sur la terrasse et l'auvent de l'hôtel.

Concernant le fonctionnement de l'hôtel (livraisons, dépose des clients), les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre le travail de concertation avec le propriétaire et l'exploitant de l'hôtel afin de garantir au mieux ses conditions d'exploitation.

· Pour la recommandation n°5 :

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à réduire la voirie à une voie par sens de la rue Nicolas Appert à la rue des Frères Montgolfier à Châtenay-Malabry et à reconstituer des places de stationnement sur les espaces libérés par la voirie.

**ARTICLE 2 : de lever les réserves exprimées par la commission d'enquête :**

· Pour la réserve n°1 :

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à intégrer sur la RD 2, en traversée de forêt de Meudon, une voie verte le long de la plate-forme tramway et à réduire la vitesse autorisée pour les véhicules routiers à 50 km/h sur cette section.

Les aménagements prévus sur le chemin du Vieux Cimetière ne seront donc pas réalisés, celui-ci sera exclu du périmètre du projet conformément au plan ci-dessous. Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Clamart sera ajusté.

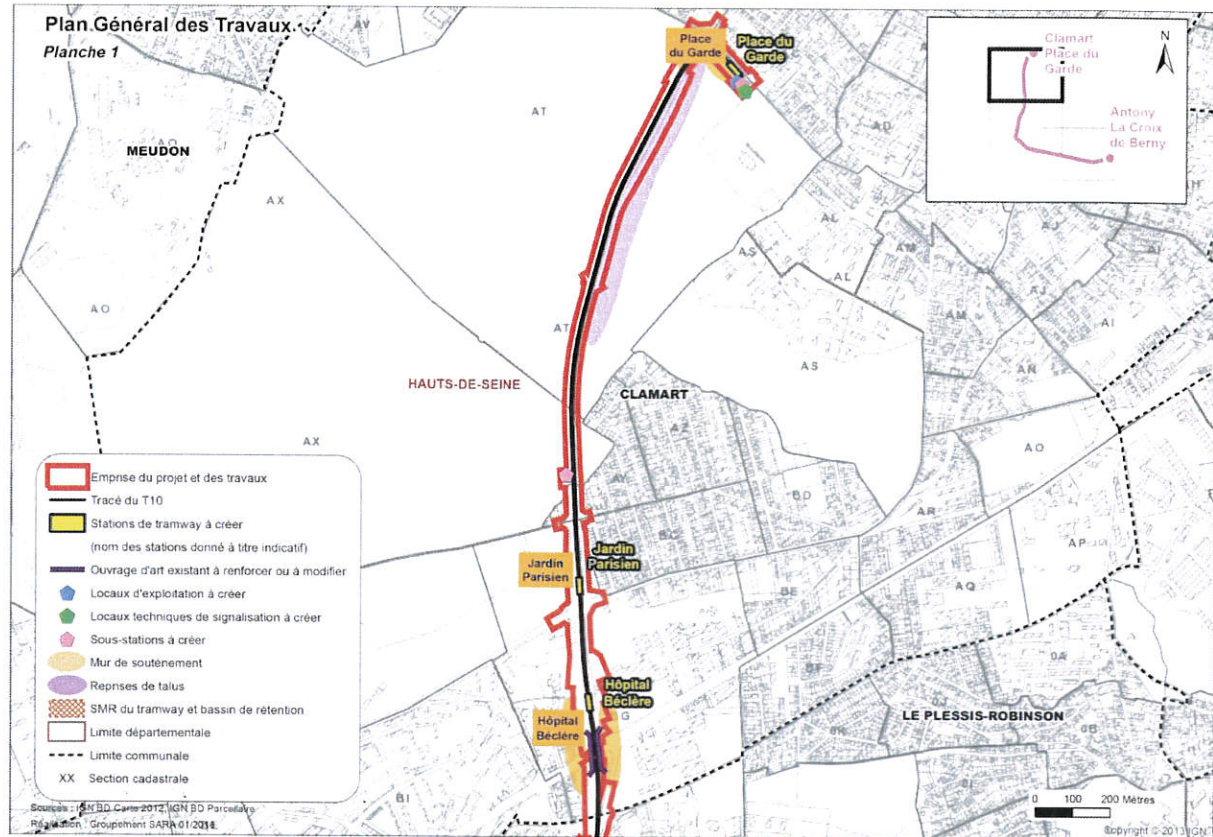


Illustration 1. Plan général des Travaux ajusté

· Pour la réserve n°2 :

Pour répondre à la demande du propriétaire exprimée pendant l'enquête publique unique et soutenue par la commission d'enquête, les maîtres d'ouvrage s'engagent à acquérir la totalité de la parcelle F34, dans le respect des règles d'investissement public.

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

**ARTICLE 4 :** de demander au Préfet des Hauts-de-Seine de prononcer la Déclaration d'Utilité Publique et l'arrêté de cessibilité du projet de tramway T10 au bénéfice du Département des Hauts-de-Seine et du STIF, dans les meilleurs délais possibles ;

**ARTICLE 5 :** dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique au profit du STIF et du Département des Hauts-de-Seine, et les parcelles déclarées cessibles, d'autoriser la directrice générale à mener la procédure d'expropriation au nom du STIF ;

**ARTICLE 6 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**ARTICLE 7 :** La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Conformément à l'article R126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées.

Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable au siège du STIF, du Département des Hauts-de-Seine, ainsi que sur le site internet du projet (<http://www.tramway-t10.fr/>).

La présidente du Conseil  
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PECRESSE