

Ville de Paris - Département du Val-de-Marne

**Communes de PARIS (13ème ardt), CHOISY-LE-ROI,
IVRY-SUR-SEINE, VITRY-SUR-SEINE**

**Demande d'autorisation environnementale, au titre de la loi sur
l'eau, pour la réalisation du projet de transport en site propre
dénommé TZen 5**

Enquête publique du 20 juin au 20 juillet 2022 inclus

Rapport et conclusions
de Mme Brigitte BOURDONCLE, commissaire-enquêtrice,
désignée par M. le premier vice-président du Tribunal
administratif de Melun
(Décision n° E21000099/77 du 3 novembre 2021)

Sommaire

Première partie : rapport

I – L'objet et le cadre juridique de l'enquête publique

- L'objet de l'enquête publique
- Le cadre juridique

II – Le projet TZen 5 et ses impacts

- Présentation du projet de transport TZen 5
- Les impacts du projet

III – Les avis intervenus

- L'avis de l'autorité environnementale (Ae)
- Autres avis

IV - L'organisation de l'enquête publique

- Les principales étapes de la procédure
- La composition du dossier
- La préparation de l'enquête publique
- Questions personnelles

V – Le déroulement de l'enquête publique

- Les mesures de publicité
- Les modalités de consultation du dossier et de recueil des observations du public
- Le déroulement de l'enquête publique

VI- Les délibérations des Conseils municipaux

VII – Les observations recueillies lors de l'enquête et les éléments de réponse apportés par le demandeur :

- recensement des observations
- grilles de dépouillement
- synthèse des observations et réponses apportées

Deuxième partie : conclusions motivées et avis

Annexes :

- Grilles de dépouillement
- Procès-verbal de synthèse
- Mémoire en réponse du demandeur

Chapitre I : L'objet et le cadre juridique de l'enquête publique

La présente enquête publique se situe dans le cadre du projet de transport en commun en site propre, dénommé « TZen 5 », et concerne les communes de Paris (13^{ème} ardt), Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine. Ce projet, porté par Ile-de-France Mobilités, nécessite une autorisation au titre de la loi sur l'eau. La procédure définie pour cette autorisation inclut une enquête publique.

A-L'objet de l'enquête publique

Le projet de transport en commun dit TZen 5 est un transport routier en site propre et à haut niveau de service, qui reliera le 13^{ème} arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi, en traversant les communes d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine. Le tracé de la ligne, longue d'environ 9,4 km, et comportant 19 stations, s'insère entre la Seine et le réseau de voies ferrées.

Ce projet de transport a fait l'objet en 2016 d'une procédure de déclaration d'utilité publique, emportant la mise en compatibilité des PLU (Plan local d'urbanisme) de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi ; il a été déclaré d'utilité publique par un arrêté inter-préfectoral en date du 16 décembre 2016.

L'aménagement de cette nouvelle ligne de transport, qui longe la rivière Seine, relève des projets dits IOTA (Installations, ouvrages, travaux et activités), susceptibles d'avoir des incidences sur l'eau et les milieux aquatiques ; compte-tenu des rubriques de la nomenclature des IOTA concernées par le projet, il nécessite une autorisation délivrée par l'Etat.

La demande d'autorisation est présentée par Ile-de-France Mobilités, qui assure la coordination de l'ensemble du projet et la maîtrise d'ouvrage d'une partie des 10 tronçons de la ligne, d'autres étant réalisés par les aménageurs de projets connexes. Il convient de préciser que le périmètre de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau objet de la présente enquête couvre les tronçons sous maîtrise d'ouvrage IDFM, exception faite des surfaces et des mesures de compensation des aménagements en lit majeur (rubrique 3.2.2.0) de la ZAC Paris Rive Gauche ; il inclut la ligne de transport, les stations, et le site de maintenance et de remisage, situé sur la commune de Choisy-le-Roi.

La présente enquête s'inscrit dans le cadre de la procédure préalable à la délivrance de cette autorisation environnementale, exigée au titre de la loi sur l'eau.

B- Le cadre juridique de l'enquête publique

Selon la nomenclature IOTA (installations, ouvrages, travaux et activités), qui figure dans le tableau annexé à l'article R 214-1 du Code de l'environnement, le projet de transport TZen 5 relève de plusieurs rubriques :

Rubriques	Intitulé	Régime
Prélèvements 1.1.1.0	Sondage, forage y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (D).	Déclaration
Rejets 2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : - Supérieure ou égale à 20 ha : (A) - Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : (D)	Déclaration
Rejets 2.2.3.0	Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets réglementés au titre des autres rubriques de la présente nomenclature ou de la nomenclature des installations classées annexée à l'article R 511-9, le flux total de pollution, le cas échéant avant traitement, étant supérieur ou égal au niveau de référence R1 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (D)	Déclaration
Impacts sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique 3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : - Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m ² (A) - Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m ² et inférieure à 10 000 m ² (D)	Autorisation

L'une des rubriques de la nomenclature des IOTA concernées par le projet implique, en fonction du seuil atteint par ce dernier, un régime d'autorisation ; c'est pourquoi une procédure préalable à cette autorisation, procédure qui comporte notamment une enquête publique, doit être mise en œuvre.

Le cadre juridique de cette enquête est défini par le Code de l'environnement, et plus particulièrement par les dispositions fixées par les articles :

- L 214-1 à L 214-11 (IOTA-régimes d'autorisation ou de déclaration) ;
- L 181-1 et suivants (procédures administratives/autorisation environnementale) ;
- R 214-1 (nomenclature des IOTA).

L'enquête publique est régie par des dispositions du même Code, en particulier par les articles :

- L 123-1 à L 123-18 (enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement) ;
- R 123-1 et suivants (enquête publique).

Chapitre II : Le projet TZen 5 et ses impacts

A- Le projet de transport TZen 5

Le TZen est un mode de transport routier par bus à haut niveau de service, apparu en 2009, à l'initiative d'Ile-de-France Mobilités, qui vise à « *allier la fiabilité du tramway à l'efficacité économique* ».

A-1 Objectifs

La ligne TZen 5 s'inscrit dans un territoire en mutation, et tend à répondre aux objectifs suivants :

- Réaliser une liaison structurante et complémentaire au réseau ferré ;
- Offrir un transport présentant des qualités de fiabilité, capacité, accessibilité et confort ;
- Accompagner le fort développement urbain du secteur ;
- Desservir les grands pôles de développement, actuels et futurs, du territoire ;
- Participer au développement économique en desservant les entreprises déjà implantées sur le territoire, ou à venir.

Ce projet est inscrit dans les documents de planification régionale et départementale :

- Schéma directeur d'aménagement du Val-de-Marne (SDA 94) en 2006 ;
- Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) en 2009 ;
- Plan des déplacements du Val-de-Marne (PDVM) en 2009 ;
- Plan des déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) en 2011.

A-2 Descriptif de la ligne

La ligne projetée, dénommée TZen 5, est longue d'environ 9,5 km, entre ses deux terminus de Paris-Avenue de France et de l'avenue du Lugo à Choisy-le Roi. Elle desservira 19 stations réparties sur 4 communes : Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi. Elle sera aménagée principalement en site propre, à l'exception de la zone centrale des Ardoines à Vitry-sur-Seine où les bus circuleront en site banalisé sur 2 300 mètres, dans l'attente de l'aménagement de ce secteur et de la création d'un axe Nord-Sud que le TZen empruntera à terme.

Le projet TZen présente la caractéristique de traverser des territoires en mutation, qui font l'objet de nombreux projets connexes : la ZAC Paris Rive Gauche à Paris ; les opérations RD19 et Paul Vaillant-Couturier Nord à Ivry-sur-Seine ; la ZAC Ivry-Confluences à Ivry-sur-Seine ; la ZAC Seine Gare Vitry et la ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine ; le Port autonome de Vitry ; le site de maintenance des infrastructures de la ligne 15 à Vitry-sur-Seine ; le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi.

A-3 Le tracé de la ligne et la maîtrise d'ouvrage

Le trajet du TZen 5 est organisé en différentes séquences (j'indique entre parenthèses le maître d'ouvrage de la séquence).

NB : IDFM : Ile-de-France Mobilités. La SEMAPA (Société d'étude, de maîtrise d'ouvrage et d'aménagement parisienne), la SADEV 94 (Société d'aménagement et développement des villes et du département du Val-de-Marne) et GPA (Grand Paris Aménagement) sont des aménageurs .

- séquence 1 (MOA IDFM) ; le terminus Nord « Grands Moulins » est situé sur l'avenue de France, au niveau du carrefour avec la rue des Grands Moulins ; une station « Porte de France » est prévue à l'intersection avec le boulevard des Maréchaux ;

- séquence 2 (MOA SEMAPA) : le TZen 5 entre ensuite dans le secteur Bruneseau de la ZAC Paris Rive Gauche à Paris ; ce site à la limite de la commune d'Ivry-sur-Seine est actuellement en travaux ;

- séquence 3 (MOA Conseil Départemental 94) : dans la commune d'Ivry-sur-Seine, le TZen 5 s'insère dans un aménagement déjà réalisé par le Département du Val-de-Marne et la SADEV 94 dans le cadre des opérations de requalification de la RD19 d'une part, et de réalisation de la ZAC Ivry Confluences d'autre part ; 5 stations sont prévues sur cette portion de la ligne ;

- séquence 4 (MOA SADEV 94) : le site propre se poursuit dans la commune d'Ivry-sur-Seine, sur le quai Marcel Boyer jusqu'à la rue de la Baignade ; 3 stations sont prévues sur ce linéaire ;

- séquence 5 (MOA IDFM) : le TZen 5 emprunte ensuite le quai Jules Guesde sur la commune de Vitry-sur-Seine ; 1 station est prévue sur cette portion, au droit du quartier du Port-à-l'Anglais ;

- séquence 6 (MOA GPA) : le Tzen 5 emprunte ensuite les rues Berthie Albrecht et Edith Cavell pour desservir le cœur du futur quartier qui sera réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de GPA dans le cadre de la ZAC Seine Gare Vitry ; la portion accueillera 2 stations ;

- séquence 7 (MOA IDFM) : au sud du carrefour entre la rue Edith Cavell et l'avenue du Président Salvador Allende, le tracé du TZen 5 prévoit le passage par le quai Jules Guesde et la rue Léon Mauvais. Le TZen 5 y circulera majoritairement en site banalisé, dans la circulation générale, dans l'attente des aménagements urbains qui seront réalisés avec la mutation du secteur central des Ardoines ; il y aura 2 stations sur ce linéaire ;

- séquence 8 (MOA GPA et IDFM) : le tracé continue en direction de la gare des Ardoines, à travers la ZAC Gare Ardoines, sous la maîtrise d'ouvrage de GPA. La ZAC Gare Ardoines prévoit la création d'un pont au-dessus des voies du faisceau ferré du RER C ; 3 stations sont prévues ; la maîtrise d'ouvrage est assurée par GPA sur les emprises de la ZAC et par IDFM en dehors de la ZAC ;

- séquence 9 (MOA IDFM) : le TZen 5 achèvera son parcours dans la commune de Choisy-le-Roi, sur l'avenue de Lugo, en franchissant l'A86 par un passage sous ouvrage existant ; 2 stations sont prévues ;

- séquence 10 : la séquence 10 est l'aménagement d'un axe piétonnier, qui emprunte une sente piétonne puis le mail Georges Clémenceau et enfin l'avenue Pablo Picasso à Choisy-le-Roi.

Le projet comporte enfin un SMR (site de maintenance et de remisage) localisé dans la commune de Choisy-le-Roi ; sur un terrain de 14400 m², il prévoit 28 emplacements de bus en extérieur, 4 aires de maintenance, une aire de lavage, et un bâtiment conçu en 2 corps, l'un pour les ateliers et les bureaux, l'autre pour les espaces de prise de service et de confort des conducteurs ; la surface de plancher prévue représente 2 600 m².

La maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement de la ligne TZen est pour partie assurée par Ile-de-France mobilités, pour partie par les aménageurs des projets connexes. Ainsi, les séquences 2, 3, 4, 6 et 8 sont ou seront réalisées par les aménageurs de ces projets : respectivement la SEMAPA (aménageur de la ZAC Paris Rive Gauche) ; le Conseil départemental du Val-de-Marne (RD 19 et Paul Vaillant-Couturier Nord) ; la SADEV 94 (ZAC Ivry-Confluences) ; GPA (ZAC Seine Gare Vitry, et ZAC Gare Ardoines).

Il est à noter que des arrêtés préfectoraux d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ont été obtenus pour les 3 ZAC situées dans le Val-de-Marne (Gare-Ardoines, Seine Gare Vitry, et Ivry Confluences).

Le périmètre de la demande d'autorisation environnementale, au titre de la loi sur l'eau, qui fait l'objet du présent rapport se limite aux tronçons sous maîtrise d'ouvrage IDFM, à l'exception des surfaces et des mesures de compensation des aménagements en lit majeur (rubrique 3.2.2.0) de la ZAC Paris Rive Gauche (aménagée par la SEMAPA) ; il inclut la ligne de transport, les stations, et le site de maintenance et de remisage.

A-4 Aménagements et exploitation de la ligne

Les aménagements d'infrastructures visent à assurer à la ligne un haut niveau de service, avec un site propre sur la majeure partie du parcours, un système de priorité aux carrefours, une distance moyenne de 500 m entre les stations, et l'accessibilité pour tous de l'ensemble des installations. Des aménagements complémentaires urbains et paysagers, tels que cheminements piétons, aménagements cyclables, stations abritées et équipées, alignements d'arbres... , sont également prévus.

Le TZen tend à offrir aux voyageurs (51 000 voyageurs attendus par jour ; 13 millions de voyageurs par an) un service fiable, confortable et accessible. S'agissant du matériel roulant, il s'agira de bus bi-articulés, à alimentation électrique, avec système de recharge au sol. Le temps de parcours est évalué à environ 33 minutes, avec des bus circulant 7 jours sur 7 de 5h30 à 00h30,

A-5 Phasage et calendrier

Le phasage général de réalisation de la ligne TZen 5 se décompose en six grandes phases de travaux :

- libération des emprises et travaux préparatoires ;
- déviation des réseaux des concessionnaires ;
- réalisation des travaux d'aménagements urbains phase 1, notamment de voirie ;
- réalisation des travaux du site propre : plate-forme, revêtements et équipements ;
- travaux d'aménagements urbains phase 2 : allées paysagères, cheminements cyclables, végétation, revêtement définitif et signalisation ;
- essais/ réception / mise en service.

Le calendrier prévisionnel prévoit une mise en service de la ligne en 2025.

A-6 Le projet hydraulique et d'assainissement

Les grandes lignes du projet hydraulique et d'assainissement défini pour le TZen 5 sont les suivantes :

* projet d'assainissement, pour la ligne :

Le projet n'a pas vocation à reprendre l'assainissement existant. Il est précisé que la séquence 1 est déjà aménagée, avec rejet des eaux pluviales au réseau parisien, aucune évolution du dispositif n'a été envisagée avec la mairie de Paris ; et que la séquence 7, portion où le bus circulera provisoirement sur site banalisé, fera l'objet de travaux restreints, avec rejet des eaux pluviales au réseau, dans l'attente de l'aménagement du secteur.

Le projet d'assainissement concerne donc les séquences 5, 8 et 9 de la ligne ; les eaux de la plateforme seront reprises par un réseau indépendant de la voirie ; lorsque cela est possible il est cherché à limiter au maximum le rejet des eaux pluviales dans les réseaux existants, et à mettre en place des dispositifs de collecte alternatifs (type noue, tranchée drainante), favorisant l'infiltration et le stockage des eaux avant rejet vers le réseau ; les ouvrages d'engouffrement et le réseau d'assainissement seront adaptés afin de tenir compte de l'impact du projet.

- séquence 5 : une noue permet l'abattement de la pluie décennale collectée sur le trottoir, la piste cyclable et la plateforme de bus à l'Est ; la pente permet une collecte gravitaire ; à l'Ouest, la pluie tombée sur la voirie et le trottoir sera collectée par le réseau départemental ;

- séquence 8 et 9, pluie courante : l'abattement des pluies courantes est traité via des tranchées placées entre les pieds d'arbres, sur un linéaire discontinu ; la plateforme est traitée de façon indépendante par rejet à débit régulé au réseau ;

- séquences 8 et 9, pluie décennale : pour les pluies supérieures à la pluie courante, les tranchées débordent vers le réseau ; la plateforme est

traitée de façon indépendante avec rejet à débit régulé au réseau ; les zones inondées lors d'une pluie cinquantennale seront les surfaces de chaussée (voirie et plateforme) ; les volumes collectés restant inférieurs à la hauteur des trottoirs.

* projet hydraulique pour la ligne :

Le projet prévoit la création d'une voirie dédiée à la circulation du TZen 5, par l'aménagement des voiries existantes, et de sous-stations pour la recharge des bus, dont certaines seront installées en zone inondable (lit majeur de la Seine). Ces aménagements correspondent à des modifications du profil en long des voiries, modifications qui dans le secteur sous maîtrise ouvrage IDFM seront réparties sur l'ensemble du linéaire, mais d'ampleur très modeste (+/- 20 cm) .

Le projet ne comprend pas d'ouvrages de compensation. Les études hydrauliques ont montré que le projet permet la compensation en termes de surface et de volume d'expansion des crues. Les sous-stations, (dont la localisation précise n'est pas encore définie), seront toutes installées au dessus de la cote des plus hautes eaux connues.

* Le SMR :

- Assainissement : les eaux usées sont traitées de manière séparative. Pour les eaux pluviales, le projet prévoit notamment des toitures végétalisées et une bande plantée, un bassin d'infiltration enterré, un bassin de stockage des eaux incendie, et la réutilisation des eaux de pluie pour l'arrosage des espaces verts et le lavage des bus.

- Eaux souterraines et risques d'inondation : le projet de SMR se situe hors de la zone inondable ; son sous-sol reste hors nappe.

B- Les impacts du projet TZen 5

Une première étude d'impact a été réalisée dans le cadre de la procédure de DUP et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Cette étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'Ae (Autorité environnementale) en date du 8 janvier 2016.

Dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale, l'étude d'impact a été actualisée. Cette version actualisée a fait l'objet d'un nouvel avis de l'Autorité environnementale, en date du 3 novembre 2021.

L'étude d'impact actualisée et l'avis de l'Ae figurent en intégralité dans le dossier d'enquête ; je ne peux développer ici l'ensemble des données de cette volumineuse étude et je me limite à exposer quelques données sur les enjeux majeurs et sur les incidences du projet.

B-1 Les enjeux environnementaux

L'état initial de l'environnement et de la santé humaine permet de définir les enjeux et de caractériser leurs niveaux, sur les différentes

thématiques environnementales ; il en ressort, pour le projet TZen 5, la synthèse suivante :

- enjeux forts : le risque naturel d'inondations (par débordement, ruissellement et remontée de nappe) ; l'urbanisation, l'occupation des sols, les projets urbains ; le contexte socio-économique ; la mobilité et le réseau de transports en commun ; le réseau routier (trafic, accidentologie, stationnement) ; les risques technologiques et la pollution des sols ; le paysage ;
- enjeux moyens ; les eaux superficielles et souterraines et leurs documents de gestion ; les continuités écologiques ; le cadre de vie et la santé humaine (ambiance acoustique, qualité de l'air, qualité de l'eau et des sols) ;
- enjeux faibles : le climat ; les sols et les sous-sols ; l'exploitation de la ressource en eau ; le risque naturel de mouvement de terrain ; les périmètres de protection et d'inventaires naturels ; les documents de planification et d'urbanisation ; le cadre de vie et la santé humaine (émissions lumineuses) ; le patrimoine ;
- enjeux variables (faible à fort) : le milieu naturel (habitats naturels, faune, flore).

B -2 Les incidences du projet sur le milieu

Les impacts du projet, tels que présentés dans le volet C du dossier de demande d'autorisation, sont analysés et caractérisés pour la phase d'exploitation d'une part, et pour la phase de travaux d'autre part. Les effets négatifs résiduels, après la mise en oeuvre de mesures dans une démarche ERC (éviter, réduire, compenser), sont ainsi exposés :

En phase exploitation :

Impacts (avant la mise en oeuvre de mesures)				Impacts résiduels après mise en oeuvre de mesures
Milieu physique	Topographie	Ligne	Neutre	
		SMR	Négatif/Modéré	Modéré
	Géologie	Ligne	Neutre	
		SMR	Négatif/Modéré	Très faible
	Eaux superficielles et ruissellement	ligne	Positif/Faible	
		SMR	Positif/Modéré	
	Eaux souterraines	Ligne	Positif / Faible	
		SMR	Positif/Modéré	

	Climat	TZen 5	Positif/ Faible	
Milieu naturel	Risque inondation	ligne	Neutre	
		Paris Rive Gauche	Neutre	
		SMR	Neutre	
	Carrières et mouvements de terrain	ligne	Négatif/ Faible	Très faible
		SMR	Négatif/ Fort	Faible
	Vulnérabilité au changement climatique	TZen 5	Négatif / Faible	Très faible
	Périmètres de protection ou d'inventaires naturels	TZen 5	Neutre	
	Zones humides	TZen 5	Neutre	
Trame verte et bleue	TZen 5	Négatif / Faible	Très faible	
Inventaires faune/flore	TZen 5	Négatif / Faible	Positif ou Négligeable	
Milieu humain	Pollution des sols	Ligne	Neutre	
		SMR	Négatif/ Modéré	Négligeable
	Assainissement et réseaux	Ligne	Positif/ Faible	
		SMR	Positif/ Fort	
	Ouvrages environnants	TZen 5	Neutre	

En phase chantier ;

Impacts (avant la mise en oeuvre de mesures)				Impacts résiduels après mise en oeuvre de mesures
Milieu physique	Topographie et géologie	TZen 5	Neutre	
	Eaux superficielles et ruissellements	TZen 5	Négatif / Modéré	Faible
	Eaux souterraines	TZen 5	Neutre	
	Climat	TZen 5	Négatif/ Faible	Très faible

Risque naturel	Risque inondation	TZen 5	Négatif/ Fort	Faible à modéré
	Carrières et mouvements de terrain	ligne	Neutre	
		SMR	Négatif/ Fort	Faible
	Périmètres de protection ou d'inventaires naturels	TZen 5	Neutre	
	Zones humides	TZen 5	Neutre	
	Trame verte et bleue	TZen 5	Négatif / Modéré	Très faible
	Inventaires faune/flore -habitats naturels et zones humides - flore - faune	TZen 5	Négatif / Faible	Négligeable
Milieu humain	Pollution des sols	Ligne	Négatif/ Faible	Très faible
		SMR	Négatif/ Fort	Faible
	Assainissement et réseaux	TZen 5	Négatif/ Fort	Très faible
	Ouvrages environnants	TZen 5	Neutre	

Chapitre III – Les avis intervenus : l'Autorité environnementale, les autres avis

A- L'avis de l'autorité environnementale (Ae)

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), autorité environnementale compétente pour ce projet, a rendu un avis sur l'étude d'impact initiale, le 8 janvier 2016. L'étude d'impact ayant été actualisée dans le cadre de la procédure loi sur l'eau, l'Ae a procédé à une actualisation de son avis, lors de sa séance du 3 novembre 2021.

Synthèse de l'avis :

«... Selon l'Ae, les principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine portent sur l'articulation entre le TZen5 et les projets urbains et transports en commun connexes existants ou en projet pour aboutir à un réseau maillé et efficace et les incidences associées sur la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre ; la qualité des cheminements destinés aux piétons et aux cyclistes ; la gestion des eaux pluviales et du risque d'inondation et la vulnérabilité au changement climatique.

L'Ae recommande principalement :

** de compléter la description du projet et de ses conséquences pour les lignes existantes par un récapitulatif de l'avancement des projets connexes et de leurs interactions avec le TZen5 ;*

** d'approfondir l'étude des solutions pour la gestion des eaux pluviales des séquences 8 et 9 et de préciser les incidences liées à l'infiltration des eaux pluviales compte tenu des niveaux de pollution des sols ;*

** d'apprécier la commodité d'accès effective aux stations compte tenu des éventuels obstacles afin de les résoudre par des adaptations aux opérations en cours, de décrire les aménagements piétons et cyclables en projet et de documenter les hypothèses de transfert modal utilisées ;*

** de fournir une estimation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre et de compléter les mesures prévues pour tenir compte des évolutions du climat ;*

** de compléter le dossier par des informations agrégées à l'échelle de l'ensemble du projet ;*

** d'actualiser l'évaluation des coûts et des avantages du projet. »*

Avis détaillé :

**1.Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux*

1.1 Contexte et contenu du projet :

« L'Ae recommande d'indiquer dans la présentation du projet les coûts et leur répartition ».

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés :

« L'Ae recommande d'indiquer précisément les distances entre les stations et les longueurs de linéaire correspondant aux types d'aménagement retenus en détaillant lisiblement les dimensions des trottoirs et itinéraires cyclables. » ...

...« L'Ae recommande d'expliciter les conséquences de la mise en service du TZen5 pour les lignes de bus existantes, notamment quand elles se traduisent par des pertes de correspondance directe et de reconsidérer les choix d'implantation des terminus. »

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1. Etat initial 2.1.1. Projets connexes :

« L'Ae recommande d'inclure dans le dossier un récapitulatif précis de l'état d'avancement de chacun de ces projets, des dates de livraison et des interactions avec le TZen5. »

2.1.2. Déplacements

« L'Ae recommande d'actualiser l'étude de trafic avec les données de l'enquête globale transports H2020. » ...

...« L'Ae recommande de décrire précisément (revêtement, géométrie, localisation, continuité) les aménagements piétons et cyclables existants le long du tracé et dans la zone d'influence du projet. »

2.1.6. Milieux naturels et biodiversité :

« L'Ae recommande de compléter les informations fournies sur les gîtes à chiroptères en intégrant les dernières études réalisées. »

2.1.7 Climat et changement climatique :

« L'Ae recommande de compléter le volet de l'état initial relatif au climat par une présentation de la situation actuelle des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du projet, des évolutions attendues et des objectifs pertinents inscrits dans les documents de planification. »

2.1.8. Qualité de l'air :

« L'Ae recommande de mettre à jour les informations de l'état initial sur la qualité de l'air et d'indiquer également les valeurs cibles de qualité de l'Organisation mondiale de la santé. »

2.2. Analyses de la recherche de variantes et du choix du parti retenu :

« Pour le chapitre relatif aux variantes et aux choix réalisés, l'Ae recommande d'adopter une présentation homogène, soit chronologique, soit par secteur ou thématique. »

2.3. Analyses des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation :

2.3.1. Incidences spécifiques à la phase travaux :

« L'Ae recommande :

-de procéder à l'analyse précise des possibilités d'utilisation de la voie fluviale pour l'acheminement des matériaux et l'évacuation des déblais ;

-de préciser l'évacuation retenue pour les eaux pluviales du site de maintenance et de remisage et son exutoire en phase travaux ;

-de définir précisément la localisation retenue pour les bases travaux et les emprises correspondantes et d'en évaluer les incidences. »

2.3.2. Eaux souterraines et superficielles :

« Dans le cas des séquences 8 et 9, l'Ae recommande d'approfondir l'étude de solutions permettant de respecter l'objectif d'abattement d'une lame d'eau de 8 mm en 24 h prévu par le Sage, et si

possible d'atteindre la valeur de 10 mm recommandée dans le guide technique établi au niveau régional par les services de l'Etat. ».....

...« L'Ae recommande de préciser les incidences liées à l'infiltration des eaux pluviales compte tenu des niveaux de pollution des sols et de compléter les mesures visant à limiter la pollution des eaux souterraines. »

2.3.4. Milieux naturels et biodiversité :

« L'Ae recommande de préciser les dispositions prévues en matière de gestion différenciée des espaces verts »....

...« L'Ae recommande de prévoir des dispositions particulières portant sur l'ambiance lumineuse dans les secteurs fréquentés par les chiroptères. »

2.3.5. Trafics et déplacements :

« L'Ae recommande d'apprécier la commodité d'accès effective des stations compte tenu des éventuels obstacles afin d'y remédier par des adaptations aux opérations en cours, de décrire précisément les aménagements piétons et cyclables en projet et de documenter les hypothèses de transfert modal utilisées. »

2.3.6. Consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre (GES) :

« L'Ae recommande de fournir une estimation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du projet en prenant en compte la phase chantier et la phase d'exploitation et le scénario dit avec mesures supplémentaires de la stratégie nationale bas carbone et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation. »

2.3.7. Qualité de l'air :

« L'Ae recommande de vérifier la cohérence des résultats de la modélisation avec les observations récentes en matière de polluants atmosphériques et d'analyser la situation des sites identifiés comme problématiques dans le cadre de l'état initial. »

2.3.8. Adaptation au changement climatique :

« L'Ae recommande de compléter les mesures d'adaptation prévues et notamment d'envisager une augmentation du nombre d'arbres plantés dans le cadre du projet. »

2.3.11 Incidences à l'échelle de l'ensemble du projet :

« L'Ae recommande de compléter le dossier par des informations agrégées à l'échelle de l'ensemble du projet, en particulier pour les incidences et les mesures relatives à la gestion des eaux superficielles et du risque d'inondation, les arbres abattus et la compensation mise en œuvre ainsi que les émissions de GES. »

2.4. Analyse coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport :

« L'Ae recommande de préciser les lignes de transports collectifs actuellement en service qui seront concernées par un report vers le TZen5 »

... « L'Ae recommande d'actualiser l'évaluation des coûts et des avantages du projet et notamment de mettre à jour les valeurs utilisées pour la monétarisation ainsi que le scénario de référence qui doit être le

scénario « avec mesures supplémentaires » de la stratégie nationale bas carbone. »

2.6. Résumé non technique

« L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis ».

Mémoire en réponse à l'avis de l'Ae

IDFM a transmis en janvier 2022 un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, dans lequel il est, en particulier :

- apporté des informations complémentaires sur le contenu du projet : la plage horaire des heures de pointe, le calendrier général des travaux, la répartition des coûts du projet, le calcul de la vitesse commerciale moyenne, et les distances entre les stations sont précisés ;
- exposé les itinéraires cyclables, existants et en projet, avec description de la nature de l'aménagement et un schéma synoptique des continuités cyclables ;
- précisé les aménagements piétons liés au projet et la largeur des trottoirs, par séquence ;
- présenté les restructurations prévues quant aux lignes de bus existantes (lignes 25, 89, 62, 132, 182, 217) et leurs conséquences (nouvelles correspondances, redéploiement de lignes) ;
- expliqué que les choix d'implantation des terminus ne peuvent être remis en cause, car fixés dans la déclaration d'utilité publique du projet ; et explicité le choix du terminus Sud ;
- développé les données concernant les projets connexes (ZAC Paris Rive Gauche, ZAC Ivry-Confluences, ZAC Seine Gare Vitry, ZAC Gare Ardoines Vitry), en précisant pour chaque opération le programme, les dates de livraisons prévues, l'état d'avancement, les interactions avec le TZen 5 ;
- indiqué que le SDAGE en vigueur au moment du dépôt du dossier est le SDAGE 2010-2015 ; le SDAGE 2022-2027 est en cours d'élaboration ; les orientations fondamentales et dispositions de ce schéma sont toutefois exposées, ainsi que la situation du projet de TZen 5 par rapport à ces objectifs ;
- au sujet des risques, évoqué le devenir du dépôt pétrolier de Vitry-sur-Seine, et le plan de prévention des risques de mouvements de terrain ;
- fourni des compléments d'information sur les gîtes à chiroptères ;
- apporté des précisions sur l'impact du projet sur le changement climatique : enjeu du projet sur le climat ; problématique des îlots de chaleur ; émissions de gaz à effet de serre ; plans et schémas sur l'énergie, le climat, la stratégie bas carbone ; bilan carbone du projet ;
- actualisé les données sur la qualité de l'air et l'impact du projet sur ce point ;
- expliqué que l'évacuation des gravats de démolition par voie fluviale a été étudiée pour la démolition du bâtiment situé sur le site du futur SRM, mais l'étude n'était pas concluante ;
- apporté des informations complémentaires sur le traitement des eaux pluviales du SMR ;

- donné des précisions sur la localisation des bases travaux, sur l'abattement des eaux de pluie et sur leur infiltration, sur la gestion différenciée des espaces verts, sur l'éclairage dans les secteurs à chiroptères ;

- exposé comment la commodité effective d'accès aux stations a été prise en compte dans le projet (continuité, dimensionnement des cheminements et des quais, accessibilité) ;

-précisé les incidences du projet sur les consommations énergétiques, la qualité de l'air, l'adaptation au changement climatique, la gestion des eaux ;

-explicité l'actualisation des coûts et des avantages du projet et sa monétarisation.

B- Les autres avis

Dans le cadre de l'instruction administrative, des avis ont été émis en 2021 par différents services, sur le dossier initial. A l'issue de cette instruction IDFM a établi en réponse une note de compléments, et a complété son dossier qui a fait l'objet d'un nouveau dépôt.

Je résume ci-après les principaux éléments de cette phase d'instruction.

B-1 La DRIEE (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie) d'Ile-de-France - Unité départementale de Paris ; dans son courrier en date du 17 mars 2021 elle examine le projet au regard des risques naturels :

* Risque inondation : sont évoqués les niveaux d'aléa, les dispositions du PPRI, les volumes de remblais/déblais prévus dans le projet ; souligné que dans tous les cas les sous-stations pour l'alimentation électrique des bus doivent être situées au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues ; estimé qu'en phase chantier les dispositions de suivi de la cote de la Seine et de repli en cas de crue sont prévues mais peu détaillées ; signalé que même si une partie des voiries seraient inondées en cas de crue, il serait judicieux d'étudier le rôle des bus et leur moyen de rechargement, et la possibilité de les utiliser pour d'autres usages, en remplacement des lignes de métro inutilisables par exemple ; suggéré que ce projet soit l'occasion d'une réflexion plus large sur la résilience du réseau de transport d'Ile-de-France Mobilités en cas d'inondation ;

*Risque mouvement de terrain : 3 des 4 communes desservies par le TZen5 sont concernées par ce risque, lié à la présence d'anciennes carrières ; il est remarqué que la situation du projet en zone d'aléa lié à ces carrières n'est pas mentionnée dans l'étude d'impact pour Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine ; il est demandé que le pétitionnaire se rapproche d'un expert géotechnique pour vérifier la bonne prise en compte du risque et la mise en œuvre de mesures adaptées à l'échelle de toutes les communes concernées par la présence d'anciennes carrières ; et indiqué qu'une vigilance sera également nécessaire pour l'aménagement des

espaces verts autour du TZen 5 concernant la récupération des eaux pluviales et les noues.

B.2 Le département du Val-de-Marne-Direction des services de l'environnement et de l'assainissement-a transmis son avis le 25 mars 2021 ;

- il observe que le dossier respecte bien les prescriptions départementales dans son ensemble ;

- eaux pluviales : il est observé que le projet ne générera pas plus de débits supplémentaires d'eaux pluviales directement rejetées vers le réseau public existant qu'à ce jour ; que l'augmentation des surfaces de revêtements perméables sera étudiée ; que la localisation exacte des zones inondées en cas de pluie supérieure à la décennale devra être portée à la connaissance des gestionnaires de voirie ; que pour l'entretien des noues des conventions de gestion seront à établir ; par ailleurs il est rappelé, à propos du SMR où est prévu un bassin d'infiltration enterré, que les techniques de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert sont à privilégier ;

- plans d'assainissement du projet : il est indiqué que les échanges entre IdFM et les services gestionnaires sur ces plans d'assainissement doivent se poursuivre, en phase PRO, afin de s'accorder sur les points techniques (raccordements, regards...) ;

- gestion des eaux d'exhaure et de chantier : il est souligné que le Département refuse les eaux d'exhaure permanentes ; demandé la mise en œuvre de mesures de prévention pour empêcher tous risques de pollution de la nappe et du réseau d'assainissement ; des recommandations sont émises (engins, lavage, stockage des produits, etc.) ;

- contenu du dossier : il doit être mis à jour sur quelques points généraux concernant des documents évoqués ;

- SMR : il est rappelé que le SMR est une installation classée qui devra faire l'objet d'une autorisation de déversement des eaux usées non domestiques ;

Enfin, le courrier conclut : *« le projet respecte les principes d'assainissement et de gestion des eaux pluviales du Département. Cependant, un point d'attention particulier doit être porté sur l'augmentation de la perméabilité des sols et le respect des seuils réglementaires pour les eaux traitées avant rejet. Une transmission régulière des données d'autosurveillance est également attendue. De plus, les échanges entre les services départementaux et IDFM doivent se poursuivre pour préciser les points techniques, notamment en phase PRO ».*

Le Département émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte dans les phases ultérieures du projet de l'ensemble des remarques formulées.

B.3 La CLE (commission locale de l'eau)du SAGE de la Bièvre a fait part de son avis par un courrier du 25 mars 2021 ; la CLE est en désaccord avec le dossier, qui conclut à la compatibilité du projet avec ce SAGE, et souligne que plusieurs préconisations n'ont pas été prises en compte, en

particulier le « zéro rejet » des pluies courantes qui n'est pas réalisé sur l'intégralité du projet ; elle considère que le projet est incompatible avec le SAGE de la Bièvre, et demande que le pétitionnaire revoie l'analyse de la compatibilité du SAGE ; la CLE émet un avis défavorable sur le projet TZen 5, et demande que des éléments d'information complémentaires soient apportés, sur plusieurs points : préciser le coefficient d'imperméabilisation à l'état initial et à l'état projet de l'emprise totale du projet, la répartition espace végétalisé/espace imperméabilisé pour le SMR, et la contribution à la gestion à la source des eaux pluviales de la bande plantée et des surfaces végétalisées du SMR ; démontrer l'abattement de la totalité du volume généré par les pluies courantes, avec note de calcul ; préciser l'occurrence de pluie maximale qu'il est possible de gérer à la parcelle sur le site propre et sur le SMR ; fournir une cartographie des bassins versants A,B et C des séquences 8 et 9 et la note de calcul pour la décennale des bassins A et B ; fournir les caractéristiques des toitures du SMR en précisant le volume d'eaux pluviales abattu.

En conclusion, la CLE *« regrette le recours aux bassins de rétention enterrés (séquence 8/9 et SMR) et demande au pétitionnaire d'évaluer une solution alternative à la création de ces ouvrages et pompe de relevage associée. En outre sur le SMR, la CLE regrette également qu'il n'y ait pas d'amélioration de l'existant voire une dégradation avec un taux d'imperméabilisation calculé comme similaire mais avec des espaces de pleine terre remplacés par des toitures végétalisées ».*

B-4 Le SIAAP (syndicat intercommunal d'assainissement de l'agglomération parisienne) fait part de remarques dans son avis transmis le 29 mars 2021 :

- IDFM devra se rapprocher des services d'assainissement de la Ville de Paris et de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre au sujet des points de collecte des eaux ;

- phase chantier : le dossier n'établit pas clairement le besoin d'évacuer des eaux ni vers quel exutoire ; les besoins, leur type et leur exutoire sont à préciser ;

- eaux d'exhaure : le règlement du service d'assainissement préconise la réinjection en nappe ou le rejet en milieu naturel plutôt que le déversement au réseau ; si ces solutions ne peuvent être mises en œuvre, il conviendra d'encadrer les rejets via la demande d'une autorisation de déversement ; une vigilance particulière est demandée face au risque de pollution dans les eaux souterraines ;

- phase exploitation : seul le site SMR est susceptible de rejeter des eaux usées non domestiques ; les rejets générés devront être réglementés, via un arrêté d'autorisation de déversement ;

En conclusion il est indiqué que *« dans la mesure où ces remarques seraient prises en compte, le SIAAP émet un avis favorable pour ce dossier de demande environnementale ».*

L'ensemble des remarques et demandes de compléments exprimées dans ces quatre avis ont été intégrées dans un courrier du service de la Police de l'eau, en date du 15 avril 2021 (courrier ne figurant

pas dans le dossier). Ce document de synthèse, que m'a adressé IDFM, regroupe les observations émises sur le dossier de demande d'autorisation par ce service et par les services consultés, dans une note annexe, et selon la présentation suivante :

- 1- observations sur le projet vis-à-vis de la loi sur l'eau
 - aménagement en zone inondable : mesures de compensation en phase exploitation ; mesures de compensation et d'accompagnement en phase travaux ;
 - incidence sur les eaux souterraines ;
 - gestion des eaux pluviales : ligne de transport, SMR, dissolution du gypse et autres risques naturels, phase travaux, instruction technique de 1977, règlement du service départemental de l'assainissement ;
 - piézomètres ;
 - pollution en phase chantier ;
 - zones humides ;
 - analyse de compatibilité avec le SAGE de la Bièvre ;
 - contrat eau et climat du Val-de-Marne ;
- 2- observations sur le projet vis-à-vis des autres réglementations
 - risque inondation : inondation des voiries, plan de prévention des risques et résilience ;
 - risques de mouvements de terrain ;
 - canalisation de transport de matière dangereuse ;
 - plan de prévention des risques technologiques relatifs au dépôt pétrolier.

Suite à ce courrier du service de la Police de l'eau, une « note de compléments » a été élaborée, qui répond sur l'ensemble des sujets évoqués dans cette phase d'instruction administrative ; cette note, datée de juillet 2021, figure dans le volet E du dossier. Par ailleurs, le dossier de demande d'autorisation environnementale a été repris pour tenir compte des avis émis par les services, et a fait l'objet d'un nouveau dépôt.

Chapitre IV : L'organisation de l'enquête publique : principales étapes de la procédure, composition du dossier, préparation de l'enquête publique, questions personnelles

A- Les étapes de procédure conduites avant l'enquête

Je retrace ci-après les principales étapes de la procédure qui ont précédé l'enquête publique :

- 21 mai au 30 juin 2013 : concertation publique sur le projet de transport TZen 5 ;
- 13 octobre 2015 : validation du schéma de principe du TZen 5 par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités ;
- 30 mai au 30 juin 2016 : enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération, et emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme des communes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine ;
- 5 octobre 2016 : déclaration de projet par délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités ;
- 16 décembre 2016 : arrêté inter-préfectoral déclarant d'utilité publique les travaux et acquisitions nécessaires à la réalisation de la ligne de bus TZen 5 et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine ;
- 2 décembre au 19 décembre 2019 : enquête parcellaire ;
- 9 décembre 2020 : délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités approuvant le dossier d'autorisation environnementale ;
- 16 février 2021 : dépôt par Ile-de-France Mobilités de la demande d'autorisation environnementale, au titre de la loi sur l'eau (demande complétée le 15 juillet 2021) ;
- 3 novembre 2021 : avis de l'Ae (Autorité environnementale) ;
- 20 janvier 2022 : mémoire en réponse à l'avis de l'Ae ;
- 24 janvier 2022 : avis de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement de l'aménagement et des transports d'Ile-de-France - service Police de l'eau- déclarant le dossier recevable et demandant l'ouverture d'une enquête publique ;
- 3 novembre 2021, désignation du commissaire-enquêteur par M. le premier vice-président du Tribunal administratif de Melun ;

- 23 mai 2022 : arrêté inter-préfectoral n° 2022/01926, de Mme la Préfète du Val-de-Marne et M. le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale ; cet arrêté précise notamment :
 - l'objet, les dates, la durée et les lieux de l'enquête, les rubriques de la nomenclature Loi sur l'eau concernées par le projet (article 1) ;
 - le pétitionnaire (article 2) ;
 - le siège de l'enquête publique - Préfecture du Val-de-Marne (article 3) ;
 - la désignation du commissaire-enquêteur, et ses huit permanences (article 4) ;
 - les mesures de publicité de l'enquête, par voie d'insertions dans la presse et d'affichage d'un avis d'enquête (article 5) ;
 - les modalités de consultation du dossier et de participation du public (article 6) ;
 - les délibérations, pour avis sur la demande d'autorisation, des Conseils municipaux de Paris 13ème, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine, à intervenir dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture des registres d'enquête (article 10).

B- La composition du dossier d'enquête

Le dossier de demande d'autorisation élaboré par IDFM se compose de plusieurs documents, en format A3 :

A- Guide de lecture (12 pages) : rôle du guide de lecture ; contenu des volets ; éléments clés du dossier d'autorisation environnementale ; sommaire général du dossier ; glossaire des acronymes utilisés ; annexes (références cadastrales des parcelles concernées par le projet).

B - Notice explicative (44 pages) : présentation des acteurs du projet ; maîtrise foncière ; contexte réglementaire de la demande d'autorisation environnementale ; note de présentation non technique.

C - Dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (331 pages) : présentation du volet loi sur l'eau ; résumé non technique ; objet et contexte réglementaire de la demande d'autorisation ; emplacements sur lesquels les travaux et l'ouvrage doivent être réalisés ; nature, consistance, volume et objet des ouvrages et travaux projetés ; rubriques de la nomenclature loi sur l'eau concernées par le projet ; document d'incidences sur les eaux et les milieux aquatiques ; compatibilité avec les documents de planification liés à la gestion de l'eau ; moyens de surveillance et d'intervention ; éléments, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier ; annexes.

D - Etude d'impact actualisée

* pièce D1 (152 pages) : introduction et résumé non technique ;

* pièce D2 (344 pages) : Présentation du projet et état initial

Descriptif du projet ; notion de programme de travaux ; état initial de l'environnement et de la santé humaine ;

* pièce D3 (403 pages) : impacts et mesures

Effets positifs, négatifs, directs, indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme, mesures, modalités de suivi et estimation des coûts ; esquisses des principales solutions envisagées et raisons, du point de vue des effets sur l'environnement et de la santé humaine, du choix du projet retenu ; interrelations entre les effets du projet ; analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets ; coûts collectifs des pollutions et nuisances, avantages induits pour la collectivité et évaluation des consommations énergétiques ; compatibilité du projet avec l'affectation des sols et articulation avec les plans, schémas et programmes ; évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 ; présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement et difficultés rencontrées ; auteurs des études ; glossaire ; annexes.

E- Avis émis sur le projet (286 pages) : avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact actualisée du 3 novembre 2021 et mémoire en réponse du maître d'ouvrage ; note de compléments suite au courrier de la police de l'eau du 15 avril 2021 ; délibération d'Ile-de-France Mobilités approuvant le dossier d'autorisation environnementale (du 9 décembre 2020) ; avis émis dans le cadre de la DUP (bilan de la concertation du 21 mai au 30 juin 2013 ; avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact initiale et mémoire en réponse ; arrêté de DUP du TZen 5 et plan général des travaux ; déclaration de projet d'Ile-de-France Mobilités ; archéologie préventive.

F - Annexes du dossier d'autorisation environnementale (283 pages) carnet de plans du TZen 5 ; carnet de coupes du TZen 5 ; plans du SMR ; formulaire d'évaluation préliminaire des incidences Natura 2000 ; diagnostic écologique 2020 ; diagnostic phytosanitaire des arbres 2020 ; arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique.

S'ajoutent à ce dossier de demande d'autorisation :

- des pièces annexes, rassemblées dans une chemise « annexes-avis » : courriers des services consultés dans le cadre de l'instruction du dossier : Département du Val-de-Marne (avis du 25 mars 2021) ; DRIEE IdF (courrier du 17 mars 2021) ; CLE de la Bièvre (avis du 25 mars 2021) ; SIAAP (avis du 29 mars 2021) ;

- un registre d'enquête ouvert, coté et paraphé par mes soins (un registre dans chaque mairie).

Je précise que l'ensemble du dossier décrit ci-dessus était mis à la disposition du public dans les 4 mairies concernées, sur le portail Internet des services de l'Etat, sur le site Internet dédié à l'enquête et sur un poste informatique à la Préfecture du Val-de-Marne, siège de l'enquête publique.

C – La préparation de l'enquête publique

Les modalités de l'enquête ont été définies en liaison avec les services de la préfecture du Val-de-Marne. L'enquête publique, qui était initialement prévue en début d'année 2022, a été décalée, tout d'abord dans l'attente de l'avis de la Police de l'eau (qui a été émis fin janvier), puis en raison des périodes électorales d'avril-mai et juin 2022. Il a été finalement décidé d'une tenue de l'enquête du lundi 20 juin au mercredi 20 juillet 2022, soit 31 jours consécutifs, et de l'organisation de 8 permanences (dont 6 en « présentiel » et 2 permanences à distance, par voie informatique).

Une réunion de présentation du projet et du dossier s'est tenue le 9 juin 2022 dans les locaux d'Ile-de-France Mobilités à Paris 9^{ème} ardt.

Les participants en étaient :

- Ile-de-France Mobilités, maîtrise d'ouvrage, département Projets de surface : Mme Claire DAVOULT,
 - Ile-de-France Mobilités, département concertation et information : Mme Chloé BLAS, Mme Carmen COQ,
 - Société ARTELIA (maîtrise d'œuvre) : Mme Annabelle RIESS, Mme Emeline MAUGIS ;
- Et moi-même.

S'y ajoutaient 3 participants en vidéo :

- Mme Sandrine ARTIS, chef du département concertation-information d'IdFM ;
- M. Jean Etienne PERNOT, Mme Valentina GARRETON Société RICHEZ et associés (maitre d'oeuvre SMR).

Au cours de cette réunion, le projet TZen m'a été présenté ; son historique et son insertion dans le territoire traversé, ses caractéristiques, la ligne, le matériel roulant et les stations, les aménagements, le SMR, la gestion de l'assainissement des eaux pluviales et le risque inondation ont été développés ; le déroulement des travaux et le calendrier prévisionnel ont été précisés.

Il a été également abordé la demande d'autorisation environnementale, et la situation du projet par rapport aux rubriques de la nomenclature loi sur l'eau. Enfin, un point a été fait sur la composition du dossier d'enquête, et sur les actions de communication prévues par IDFM.

Lors de cette réunion j'ai également ouvert, coté et paraphé les quatre registres d'enquête à disposer dans les mairies.

D- Les questions personnelles du commissaire-enquêteur

L'étude du dossier d'enquête m'a amenée à solliciter auprès d'IDFM des explications complémentaires sur 3 points ; je précise en italiques les éléments communiqués, par mails, en réponse.

* Le champ de l'autorisation demandée ; j'ai constaté que dans la demande d'autorisation environnementale il était question de 4 rubriques de la nomenclature loi sur l'eau (rubriques 1.1.1.0 ; 2.1.5.0 ; 2.2.3.0 ; et 3.2.2.0) ; mais seulement 3 rubriques sont visées dans l'arrêté inter-préfectoral (la rubrique 2.2.3.0 n'est plus mentionnée) ; j'ai donc souhaité des explications sur cette différence.

Réponse IDFM :

« La Préfecture ne vise pas la rubrique 2.2.3.0 « Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets réglementés au titre des autres rubriques de la présente nomenclature ou de la nomenclature des installations classées annexée à l'article R. 511-9, le flux total de pollution, le cas échéant avant traitement, étant supérieur ou égal au niveau de référence R1 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (D) »

Depuis la Police de l'Eau a dû considérer que notre projet n'était pas soumis à la rubrique 2230, étant donné que celle-ci exclut les rejets mentionnés aux autres rubriques de la nomenclature (2.1.5.0 notamment) : voir le texte en gras ci-dessus.

En effet, la police de l'Eau considère dans son projet d'arrêté que nous visons la totalité de l'emprise du projet dans la rubrique 2.1.5.0 (16,4 ha soit : les séquences 1 à 9, les 5 sous-stations de 50 m² et le SMR) »

* le périmètre de la demande : il est question dans le dossier (par exemple en page 15 de la notice de présentation) du périmètre géographique de la demande, qui est ainsi libellé : « le périmètre du présent dossier loi sur l'eau se limite aux tronçons sous MOA IDFM.... exception faite des surfaces et des mesures de compensation.... de la ZAC PRG ... » ; je me suis interrogée sur le terme « exception faite » ; faut-il comprendre que le périmètre du dossier inclut pour la rubrique 3.2.2.0 la ZAC Paris rive gauche (aménagée par la SEMAPA) ? Ou bien au contraire que ce tronçon 2 en est exclu ?

Réponse IDFM

« Le périmètre du dossier loi sur l'Eau porte sur les tronçons Tzen5 sous MOA d'IDFM + le tronçon Tzen5 de la ZAC PRG (s'agissant d'une ZAC ancienne, créée avant l'existence de la Loi sur l'Eau), la Police de l'Eau, nous a demandé d'inclure dans nos calcul les tronçons de cette ZAC. »

* les arrêtés d'autorisation déjà intervenus : le dossier évoque (page 16 de la pièce B) les arrêtés d'autorisation au titre de la loi sur l'eau déjà obtenus, en indiquant qu'ils concernent la ZAC Gare Ardoines, la ZAC Seine Gare Vitry et la ZAC Ivry-Confluences ; or en page 18 de la même pièce, seules 2 de ces opérations sont citées, il n'est plus question de la ZAC Ivry-Confluences ; au final, combien d'opérations connexes ont déjà donné lieu à des arrêtés d'autorisation ?

Réponse IDFM

« En effet en page 16, nous mentionnons les arrêtés d'autorisation loi sur l'eau déjà obtenus pour les 3 autres ZAC : ZAC Gare Ardoines (sous MOA de l'EPA ORSA) ; ZAC Seine Gare Vitry (sous MOA de l'EPA ORSA) ; ZAC Ivry-Confluences (sous MOA de la SADEV).

Nous ne mentionnons que 2 de ces ZAC en page 18, les deux ZAC sous MOA de l'EPA ORSA, car dans ce paragraphe nous précisons ce qui a été actualisé dans l'étude d'impact initiale du projet. Or ladite étude d'impact a été, notamment, actualisée conformément à l'engagement pris par IDFM dans le cadre de sa Déclaration de projet qui consiste à « prendre en compte les effets cumulés du Tzen5 avec ceux du projet résilience porté par l'EPA ORSA ». Voilà pourquoi ici nous ne parlons pas de la ZAC de la SADEV. Nous rappelons juste les deux arrêtés d'autorisation pour les deux ZAC de l'EPA ORSA. »

Je souligne que des réponse m'ont été communiqués en réponse à mes interrogations, en particulier sur la différence entre les rubriques de la nomenclature citées dans le dossier et celles visées dans l'arrêté inter-préfectoral, qui est expliquée, et sur le périmètre géographique de la demande d'autorisation, dont le libellé est explicité.

Chapitre V : Le déroulement de l'enquête publique : mesures de publicité, modalités de consultation du dossier et de recueil des observations du public, déroulement de l'enquête

A- Les mesures de publicité

L'enquête publique a donné lieu à une large publicité, par voie d'affichage et d'insertion dans la presse, ainsi que par des moyens complémentaires.

L'affichage de l'avis d'enquête :

Ainsi qu'il était prévu dans l'arrêté inter-préfectoral présenté plus haut, un affichage devait être effectué dans les 4 communes concernées : Paris (13eme ardt), Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le Roi. J'ai reçu copie des certificats d'affichage :

* Mairie de Choisy-le-Roi :

Par un certificat daté du 22 juillet, le maire de cette commune atteste que l'affichage relatif à l'enquête a bien été effectué, du 1^{er} juin au 21 juillet, sur les panneaux administratifs suivants :

- avenue de Villeneuve-Saint-Georges (devant la piscine) ;
- rue Mehry (à l'entrée de la ferme des gondoles) ;
- à l'angle de l'avenue de Villeneuve-Saint-Georges et de la rue Louise Bourgeois ;
- sur le panneau administratif à l'entrée de l'hôtel de ville.

* Mairie du 13^{ème} arrondissement de Paris :

Un certificat daté du 25 juillet et signé par le Directeur général adjoint des services, atteste que la mise à disposition du public du dossier et du registre, et l'installation des affiches, ont été réalisées en mairie du 13^{ème} ardt, du 20 juin au 20 juillet.

* Mairie d'Ivry-sur-Seine :

Le certificat d'affichage, daté du 1^{er} août, et signé par Mme Misslin adjointe au maire, atteste qu'une copie de l'arrêté inter-préfectoral relatif à cette enquête a été affichée du 20 juin au 20 juillet .

* Mairie de Vitry-sur-Seine :

Le mairie de Vitry-sur-Seine certifie, par un PV d'affichage du 4 aout, que l'arrêté inter-préfectoral a été affiché en mairie du 1^{er} juin au 20 juillet inclus, et que l'avis au public annonçant l'enquête a été affiché, en mairie et sur les panneaux d'affichage administratifs de la commune, du 31 mai au 20 juillet inclus.

Par ailleurs, la Préfecture de Créteil m'a indiqué que les préfectures de région Ile-de-France et du Val-de-Marne avaient affiché l'avis d'enquête publique, sur leur panneau dédié.

Les insertions dans la presse :

L'arrêté inter-préfectoral rappelait également les obligations de publicité par voie d'avis dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Val-de-Marne, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête puis dans les 8 premiers jours de celle-ci.

Des avis d'enquête ont été publiés dans :

* 1^{ère} parution dans la presse :

- le quotidien Les Echos, édition du 1^{er} juin 2022, rubrique «annonces judiciaires et légales » ;

- le quotidien Le Parisien, éditions 75 et 94, du 1^{er} juin 2022, rubrique « annonces judiciaires et légales ».

* 2^{èmes} parution dans la presse :

- le quotidien Les Echos, édition du 21 juin 2022, rubrique «annonces judiciaires et légales » ;

- le quotidien Le Parisien, éditions 75 et 94, du 21 juin 2022, rubrique « annonces judiciaires et légales ».

J'ai reçu copie de l'ensemble de ces parutions dans la presse, et constaté que les formalités de publicité par voie d'insertions dans la presse ont bien été accomplies conformément à la réglementation.

Les moyens d'informations complémentaires mis en œuvre par Ile-de-France Mobilités :

A ce titre je signale :

* la diffusion d'une plaquette « lettre d'info spéciale – juin 2022 » de 6 pages, dans les boîtes aux lettres, dans un périmètre de 400 m autour du tracé, entre le 14 et le 16 juin ; cette lettre annonçait la tenue de l'enquête, et incluait des présentations synthétiques de la procédure Loi sur l'eau, du projet TZen 5 et de ses chiffres clés, du lien entre le projet et le développement urbain, de la prise en compte de l'environnement, du contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale, du déroulement de l'enquête publique avec notamment l'indication des permanences, des grandes étapes du projet et de son financement ;

* la réalisation d'une affiche de communication dématérialisée, annonçant l'enquête et ses modalités, pour le relais de l'info par les communes ;

* la mise à disposition, dans les mairies, de l'affiche et de la lettre d'information spéciale évoquées ci-dessus ;

* la communication sur le site Internet du projet TZen 5 : annonce de l'enquête, mise en ligne de la lettre d'info spéciale, liens de téléchargement de l'arrêté et des pièces du projet ;

* sur la page Facebook du projet : annonce de l'ouverture de l'enquête, annonce de chaque permanence la veille, rappel de chaque permanence le jour J.

Autres mesures d'information :

On note enfin :

* un bref article « enquête publique environnementale sur le futur bus TZen 5 » paru dans le journal « 94.citoyens », le 27 juin ;

* un article paru le 8 juillet dans le journal « Les Echos », et intitulé « Val-de-Marne : l'enquête publique environnementale pour le futur bus en site propre TZen 5 est lancée » ;

* une communication sur la tenue de l'enquête sur la page Facebook de la Préfecture et sur le compte Twitter de la préfète ;

* la mise en ligne de l'avis d'enquête sur les sites Internet de la Préfecture du Val-de-Marne et de la Préfecture de la région Ile-de-France ;

* l'insertion d'articles sur les sites internet et les pages Facebook des villes de Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine.

On constate qu'au delà de la publicité règlementaire, mise en oeuvre par voie d'affiches et de publications dans la presse, la tenue de l'enquête a fait l'objet de nombreuses autres mesures, et que l'information du public sur cette enquête a été très large.

B- les modalités de consultation du dossier et de recueil des observations du public

Le dossier d'enquête préparé pour la consultation du public, et présenté dans le chapitre précédent, était mis à la disposition du public dans les conditions suivantes :

* dans chacune des 4 mairies concernées, aux jours et heures d'ouverture des services au public ;

- mairie de Paris 13^{ème} : du lundi au vendredi de 8h30 à 17h et jusqu'à 19h30 le jeudi (sauf en juillet) ;

- mairie de Choisy-le-Roi : du lundi au jeudi de 8h30 à 11h45 et de 13h30 à 17h30, le vendredi de 8h30 à 11h45 ;

- mairie d'Ivry-sur-Seine : du lundi au jeudi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30, le vendredi jusqu'à 17h, le samedi de 9h à 12 h ;

- mairie de Vitry-sur-Seine : du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h30, le samedi de 9h à 12h ;

* sur le portail internet des services de l'Etat aux adresses :

- www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-ouverture-d-EnquetesPubliques ;

- www.prefectures.regions.gouv.fr/ile-de-france/tags/view/Ile-deFrance/Documents+et+publications/Consultations/Enquetes+publiques

* sur le site Internet dédié : dae-tzen5.enquetepublique.net, également accessible via le site internet de la préfecture du Val-de-Marne ;

* sur un poste informatique à la Préfecture du Val-de-Marne, mis à disposition du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 16h.

Pour le recueil des observations du public, plusieurs moyens étaient mis en place :

- * des registres d'enquête papier à feuillets non mobiles, cotés et paraphés, disponibles dans chacune des 4 mairies et au siège de l'enquête, aux jours et heures évoqués ci-dessus ;

- * un registre électronique en ligne, accessible du lundi 20 juin au mercredi 20 juillet jusqu'à 18h, à l'adresse : <http://dae-tzen5.enquetepublique.net>, registre également accessible via le site de la préfecture ;

- * par voie électronique du lundi 20 juin au mercredi 20 juillet jusqu'à 18h, à l'adresse : dae-tzen5@enquetepublique.net ;

- * par correspondance, adressée à mon attention, au siège de l'enquête.

C Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique a été ouverte le lundi 20 juin 2022 au matin.

Les six permanences prévues en mairie ont été tenues.

- * Permanence en mairie de Paris 13^{ème} :

La permanence s'est déroulée le jeudi 30 juin 2022 de 15h à 18h, dans la salle d'accueil du public du service des affaires générales, des élections et du recensement, installé au 1^{er} étage du bâtiment ; aucun visiteur ne s'est présenté.

- * Permanences en mairie de Choisy-le-Roi :

La première permanence dans cette commune s'est tenue le mardi 21 juin 2022 de 9h à 12h, dans une salle de réunion située en rez-de-chaussée de l'hôtel de ville ; une personne est venue s'informer du tracé du projet.

La seconde permanence prévue dans cette commune s'est déroulée le jeudi 7 juillet 2022 de 14h à 17h, dans la salle de réunion du 1^{er} étage de l'hôtel de ville ; je n'ai reçu aucun visiteur.

- * Permanence en mairie d'Ivry-sur-Seine :

L'unique permanence prévue dans cette commune a eu lieu le mercredi 6 juillet 2022 de 9h à 12h, en salle 2 (au 4^{ème} étage de l'hôtel de ville) ; aucun visiteur ne s'est présenté.

- * Permanences en mairie de Vitry-sur-Seine :

Les deux permanences se sont déroulées en salle de réunion n°1, au rez-de-chaussée de l'hôtel de ville.

Au cours de la première, le samedi 2 juillet 2022 de 9h à 12h, j'ai reçu 8 visiteurs, dont 6 habitants du quartier du Port à l'Anglais, à proximité immédiate du tracé (séquence 5) ; ils souhaitent en particulier avoir des précisions sur l'aménagement de la voirie dans le secteur, et sur l'élargissement des voies, qui va rapprocher le trafic de leurs immeubles ; quelle largeur de trottoir est prévue, et à partir de quel point est-elle

mesurée ? Les 2 autres visiteurs n'étaient pas directement concernés par le projet, mais étaient venus s'informer car leurs propriétés pourraient être en partie préemptées par la mairie (pour un élargissement de voirie non lié au TZen 5) ; 3 observations ont été inscrites dans le registre d'enquête.

Lors de la seconde, le mardi 12 juillet 2022 de 14h30 à 17h30, j'ai reçu un agent du service environnement de la mairie, venu rechercher des précisions sur les questions d'assainissement.

On observe que la participation à ces permanences en présentiel a été plutôt faible, s'établissant au total de 10 visiteurs.

Par ailleurs, 2 permanences « dématérialisées », en liaison vidéo avec prise de rendez-vous préalable, ont été organisées :

- Le lundi 11 juillet 2022 de 16h à 19h :

Trois personnes avaient pris rendez-vous avec moi ; lors de la prise de rendez-vous elles avaient indiqué brièvement les sujets qu'elles souhaitaient aborder. La première, M. T. F, qui ne s'est pas connecté pour le RV, est un des riverains du secteur Port-à-l'Anglais de Vitry-sur-Seine, qui était venu à la première permanence organisée dans cette commune ; il ressort du libellé de sa demande de rendez-vous une inquiétude au sujet du futur aménagement de la voirie, avec un nombre de voies plus important et un trafic plus proche des immeubles, ce qui entraînerait une dévaluation des biens. La deuxième personne, Mme C.B. souhaitait échanger sur les conditions de l'enquête et de la prise de connaissance d'un dossier volumineux ; les conditions de consultation, les modalités de publicité et d'information, le repérage dans le dossier, le rôle du commissaire-enquêteur ont été abordés lors de notre entretien. Le 3^{ème} rendez-vous, avec Mme L.H, portait principalement sur le sujet des arbres abattus, avec demande d'un engagement de les remplacer par des arbres de haute tige, en pleine terre et non dans des cuves ; la confirmation que les bus de la ligne seraient à énergie électrique était également souhaitée.

J'ai retracé ces échanges (mentions lors de la prise de Rdv + conversations téléphoniques avec les intervenantes 2 et 3) dans une grille de dépouillement spécifique à ces permanences à distance.

- Le mercredi 20 juillet 2022 de 16 h à 19 h :

Deux rendez-vous ont été pris pour cette permanence ; l'un par Mme T. R. et M. V. T. représentants de la société ELIS, locataire de la parcelle 95 rue Jules Guesde à Vitry, qui est touchée par une expropriation partielle ; la limite de propriété va donc être déplacée, avec des impacts pour le fonctionnement de l'entreprise ; des précisions d'IDFM sont souhaitées sur le raccord entre la voirie du TZen et la nouvelle limite de la parcelle, sur la réfection de la pente (longueur et niveau) et sur le déplacement du compteur électrique ; l'autre par M. O. P. propriétaire de ladite parcelle, qui souhaitait également évoquer ces questions d'accès aux bâtiments de l'entreprise après les travaux de voirie liés au TZen 5.

La participation à ces deux permanences tenues par voie dématérialisée s'est élevée au total de 5 rendez-vous (dont un demandeur qui ne s'est pas connecté), ayant donné lieu à des échanges avec 5 personnes.

J'ai recensé et analysé l'ensemble des observations recueillies au cours de l'enquête publique, et établi un procès verbal de synthèse qui a été transmis à IdFM par mail en date du 25 juillet 2022, ainsi que les grilles de dépouillement que j'avais préparées.

Une réunion d'échanges, sur le PV de synthèse et sur le mémoire en réponse du demandeur, a eu lieu le mercredi 3 août 2022 dans les locaux d'IdFM rue de la Victoire Paris 9^{ème}. Les participants en étaient :

- M. Benjamin CROZE, chef du département projets de surface 2 à IDFM ;
- Mme Chloé DELCAMP, chargée de projets à IDFM ;
- Mme Chloé BLAS, Mme Carmen COQ, département concertation-information d'IDFM ;
- Mme Annabelle RIESS (société ARTELIA, maîtrise d'œuvre) qui participait à la réunion à distance ;
- et moi-même.

La réunion a donné lieu à des échanges sur le déroulement de l'enquête publique, sur le contenu du procès-verbal de synthèse, et sur l'élaboration du mémoire en réponse.

J'ai reçu le mémoire en réponse d'IDFM par un envoi électronique en date du 10 août 2022, ainsi que par un courrier postal adressé le même jour.

Les grilles de dépouillement des observations, le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse du demandeur figurent en annexe du présent rapport.

En conclusion de cette partie consacrée au déroulement de l'enquête publique, je note qu'elle a donné lieu à une faible participation du public, avec 10 visiteurs lors des permanences en mairies et 5 rendez-vous au cours des permanences dématérialisées, et un total de 21 contributions. Je reviendrai en détail, dans le chapitre 7, sur le contenu de ces dernières.

Chapitre VI : Les délibérations des Conseils municipaux

Les Conseils municipaux des quatre communes concernées par le projet de TZen 5 étaient appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation, dès l'ouverture de l'enquête publique et au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture des registres d'enquête.

Une seule délibération m'a été communiquée :

*** Choisy-le-Roi :**

Le Conseil municipal de Choisy-le-Roi a délibéré sur le dossier lors sa séance du 22 juin 2022, et a émis un avis favorable.

Pour les autres communes :

* Paris 13eme ardt ;

* Ivry-sur-Seine ;

* Vitry-sur-Seine.

Il n'y a pas eu de délibération adoptée dans le délai prescrit.

Sur ce sujet je constate donc qu'un seul Conseil municipal s'est prononcé, avec l'émission d'un avis favorable.

Chapitre VII : Les observations recueillies pendant l'enquête et les réponses apportées par le demandeur

1- Recensement des observations du public

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux modalités définies, et sans aucun incident ; j'ai assuré les 8 permanences prévues ; l'accueil du public et le recueil de ses observations ont été organisés dans des conditions tout à fait satisfaisantes ; le total des contributions recueillies s'établit à 21.

J'ai établi des grilles de dépouillement pour l'analyse des observations :

- registre numérique (obs. numérotées 1.01 et suiv....) : 13 observations ;

- registre de Paris 13^{ème} (obs. numérotées 2.01 et suiv....) : 0 obs.

- registre d'Ivry-sur-Seine (obs. numérotées 3.01 et suiv....) : 0 obs.

- registre de Vitry-sur-Seine (obs. numérotées 4.01 et suiv....) : 3 obs.

- registre de Choisy-le-Roi (obs. numérotées 5.01 et suivants....) : 0 obs.

- grille des permanences dématérialisées /prise en compte des observations verbales des intervenants et des indications fournies lors de la demande de RV (obs. numérotées 6.01 et suivants....) : 5 obs.

- courriels et courriers reçus en Préfecture (obs. numérotées 7.01 et suivants....) : 0 obs.

Seules 3 de ces grilles ont enregistré des contributions.

Abréviations utilisées pour l'analyse selon les thèmes :

1- sujets directement liés au projet :

- AvF : avis favorable ;

- AvD : contre le projet ;

- C : calendrier ;

- Proj/plan : plan de la ligne ;

- Proj/voirie : contenu du projet, aspect voirie ;

- Proj/envir : impacts du projet sur l'environnement ;

- Proj impact/circul : impacts du projet sur la circulation ;

- Proj/bus et Proj/ST : questions sur le matériel roulant ou sur les stations ;

- Proj/impacts ELIS : impacts du projet sur l'activité de la société ELIS ;

2- sujets non liés au projet

25) - T : autres projets de transport (métro ligne 10, métro ligne 7, bus

- Amgt : aménagement (autour du TZen)

- E : enquête publique ;

- Equip : demande d'équipement public ;

- Pou : pourriel

B-Grilles de dépouillement

Des observations ont été portées sur trois des grilles de dépouillement (registre numérique, commune de Vitry-sur-Seine, et permanences dématérialisées). Sauf pour les contributions inscrites sur le registre papier, où le choix des intervenants d'indiquer leur identité ne fait pas question, les noms des intervenants sont rendus anonymes.

Grille de dépouillement – registre numérique

Numéro de l'obs.	Date	Auteur Résumé du contenu	THEME : projet	Autres thèmes
1.01	20-06	M. B. R. Hâte de l'emprunter s'il est construit	Av F/c	
1.02	21-06	C. B. Super ; hâte qu'il arrive	AvF/c	
1.03	22-06	M. A.Ivry-sur-Seine - Remarque que depuis les travaux d'aménagement de la voie du TZen sur l'av. Paul Vaillant Couturier à Ivry, de nombreux arbres remarquables sont morts ; - questions : pourquoi n'ont-ils pas été protégés ? quand seront-ils remplacés ? - le projet vertueux de voie dédiée + piste cyclable + voie de circulation générale aboutit à la création de « largeurs monumentales de goudron ou de béton étanche.. » ; suggère le partage d'une rue cyclable et autos, et de garder de la pleine terre avec des plantations	Impact/Envir-plantations. Impact/Envir-plantations Proj/voirie-plantations	
1.04	26-06	Mme L. « Dépêchez vous ; j'adore le projet (bus/tram sans rail, déimpermeabiliser les sols, îlots de verdure, aménagement des quais....) il est temps ! » -espère que l'avenue Paul Vaillant-Couturier à Ivry « changera radicalement » (super sale, à l'abandon, squatters...)	Av F/c	Amgt
1.05	01-07	M. X Demande un plan détaillé du projet, et l'impact sur les voies de circulations actuelles : 1 voie unique voitures et deux roues ? 1 voie dédiée bus et vélos ? Impact sur la circulation (bouchons) ?	Proj/plan Projet/ voirie Impact/circul	
1.06	03-07	M. X Estime le projet très intéressant, si fréquence n'excède pas 15 min, et si les stations sont équipées « d'abris bus convenables »	AvF Proj / bus – ST	

1.07	05-07	Pourriel (publicité en espagnol)		Pou
1.08	12.07	M.J .L. Le projet a l'air très bien (nouvelle liaison TC, aménagements cyclables...) -mais pas suffisant pour réduire le trafic routier ; quid délai de réalisation du prolongement ligne 10 du métro ?	AvF	T / Métro 10
1.09	14-07	Pourriel (publicité ?)		Pou
1.10	14-07	M. X -Espoir que le projet sera réalisé ; on a hâte ! -Souhait que l'environnement du TZen soit «à la hauteur » ; -Manque de jardin pour enfants de l'autre coté de la place Gambetta (coté Seine et port d'Ivry) -Vivement que tous ces chantiers se terminent	AvF//c	Amgt Equip Chan- tiers
1.11	19/07	Mme G. (réside devant le quai) Se déclare contre le projet en raison des travaux qu'il va engendrer, bruit, désagréments, perturbation de la vie de ce quartier calme ; le bus aura des horaires tardifs Le cadre actuel avec la belle verdure sera détruit	AvD : Impacts (chantiers, VG, envir)	
1.12	20-07	M.X -Pourquoi pas déjà réalisé ? prévu en 2017 ; certains hab. se sont découragés ; -En attendant, possibilité de faire circuler le bus 25 le WE et de le prolonger jusqu'à Pont de Vitry-centre commercial ? -Réorganisation réseau de bus ? propose de conserver le 25 avec un trajet un peu différent -Propose aussi prolongement au Nord, jusqu'à Jussieu, pour permettre aux hab de Vitry de rejoindre Paris, le campus Diderot, Jussieu... -Questions sur prolongement ligne 7 du métro jusqu'à Vitry ? prolongement métro 10 vers Ivry-Gambetta ? -Végétalisation des aménagements annexes -panneaux solaires sur le toit des stations ?	C Projet/ST	T/Bus 25 T/Bus 25 T ligne 7 T ligne 10 Amgt
1.13	20-07	Société ELIS ; locataire 95 quai Jules Guesde à Vitry-sur-Seine ; parcelle partiellement expropriée ; La nouvelle limite de propriété avec la voirie serait sur une pente (dénivelé d'environ 30 cm) ; pbs pour la société : -Après expro le portail sera déplacé sur une pente ; raccord entre voirie et la parcelle	Projt/ impacts société ELIS	

		occupée par ELIS non prévu ; quid accès à la parcelle ? -inclinaison de la pente ? ne peut être supérieure à 8% ; ni trop longue car nécessité d'une surface plate pour le chargement-déchargement des poids lourds ; -déplacement et nouveau raccord du compteur électrique, installé en limite de propriété et qui devra être déplacé ? - ces sujets de raccord n'ont pas été pris en compte par les architectes du projet ; il y a des inconnus pour la future exploitation, et manque d'info de la part d'IDFM ;		

Grille de dépouillement – registre papier Vitry-sur-Seine

Numéro de l'obs.	Date	Auteur Résumé du contenu	THEME : projet	Autres thèmes
4.01	02-07	M.FERNANDEZ résident du Port à l'Anglais ; s'interroge sur la distance entre son balcon et la voirie ; « cela semble très rapprochée » ;	Proj/voirie	
4.02	02-07	M. HERVE quartier Port à l'anglais « Pourquoi ne pas espérer un quai sans voitures ? »		Amgt
4.03	02.07	M. ARTAUD quartier Port à l'Anglais ; demande détails sur l'implantation, pour la séquence 5 entre rue d'Algésiras et rue Vercingétorix ;	Proj/voirie	

Grille de dépouillement – observations résultant des permanences dématérialisées

Numéro de l'obs.	Date	Auteur Résumé du contenu	THEME : projet	Autres thèmes
6.01	11-07	RV demandé par M.T.F. (qui ne s'est pas présenté) ; riverain à Vitry en front de Seine (séquence 5) ; souhaite des précisions sur l'aménagement de la voirie, les plans montrent un nombre de voies beaucoup plus important ; distance avec les logements ? pourrait entraîner une forte dévaluation des biens	Proj/voirie	
6.02	11-07	Mme C. B. échange téléphonique ; est allée consulter le dossier en mairie Paris 13 mais dossier volumineux, difficile de se repérer ; souhaite échanger sur la publicité de l'enquête,		E (pub, dossier...)

		l'organisation pratique, la composition du dossier, le rôle du CE		
6.03	11-07	Mme L. H. A noté qu'il était prévu de remplacer les arbres abattus ; engagement à tenir, avec des arbres de haute tige, pas d'arbres en « cuves » ; Confirmation que les bus seront à énergie électrique ?	Proj/envir Proj/bus	
6.04	20-07	Mme T. R. (et M. V. T.) ; société Elis (locataire de la parcelle 95 rue Jules Guesde à Vitry) parcelle partiellement expropriée ; problème de « raccord » entre la voirie du TZen et la nouvelle limite de leur parcelle ; dénivelé d'environ 30 cm ; d'où des pbs pour leur entreprise ; demande des infos sur : la réfection de la pente, sa longueur et son niveau, le déplacement du compteur	Proj/ impacts société ELIS	
6.05	20-07	M. O. P. Propriétaire de la parcelle du 95 quai Jules Guesde à Vitry ; L'accès aux bâtiments après travaux ne semble pas avoir été intégré dans le projet	Proj/ impacts société ELIS	

C- Synthèse des observations du public

En préalable, il convient de préciser qu'aucune observation n'a directement trait à la demande d'autorisation environnementale, et donc au sujet même de l'enquête publique ; les contributions concernent soit divers aspects du projet de transport TZen 5, soit des points extérieurs à ce projet.

C-1- Observations directement liées au projet TZen 5

On relève un bon nombre d'observations exprimant leur soutien au projet (1.01 ; 1.02 ; 1.04 ; 1.06 ; 1.08 ; 1.10), avec des appréciations très positives, telles que « très bien », « super », « j'adore », « très intéressant » ; s'y ajoute fréquemment l'expression du souhait d'une réalisation rapide (1.01 ; 1.02 ; 1.04 ; 1.10 ; 1.12) : « on a hâte », « dépêchez vous » ; l'une des contributions s'étonne du retard d'un projet prévu pour 2017.

On note cependant qu'une intervenante (1.11) fait état de son opposition au projet, en raison des travaux, nuisances sonores, perturbation du cadre de verdure et de la qualité de vie du quartier, qu'il entraînerait.

Des précisions sont demandées sur le projet de TZen 5, dans plusieurs interventions (1.03 ; 1.05 ; 1.12 ; 4.01 ; 4.03 ; 6.01) ; ces demandes émanent notamment d'habitants du quartier du Port à l'Anglais à Vitry-sur-Seine, qui s'inquiètent des conséquences de l'élargissement de la

voirie, qui amènerait le trafic beaucoup plus près de leurs immeubles ; on note également une demande de plan détaillé et de précisions sur le nombre de voies bus/voitures ; la remarque que le projet avec ses voies vélos, bus, voitures, conduit à une grande largeur de voirie, au détriment de la verdure.

Les impacts du projet sont évoqués dans quelques observations (1.03 ; 1.05 ; 1.11 ; 6.03), avec des demande de précisions sur les arbres : délai de remplacement des arbres abattus avenue Paul Vaillant-Couturier à Ivry ; demande d'un engagement de remplacement par des arbres de haute tige ; ou sur les impacts concernant la circulation.

Quelques questions (1.06 ; 1.12 ; 6.03) concernent l'exploitation de la ligne : fréquence des bus, équipements des stations avec des « abris bus convenables » ou des panneaux solaires sur le toit, type d'énergie du matériel roulant.

Enfin, on relève 3 contributions (1.13 ; 6.04 ; 6.05) relatives aux conséquences du projet sur l'activité de la société ELIS locataire au 95 quai Jules Guesde à Vitry-sur-Seine, parcelle qui sera partiellement expropriée ; la nouvelle limite de propriété avec la voirie comportant une pente (dénivelé d'environ 30 cm) la société souhaite des informations sur les conditions de maintien de son exploitation : raccord entre la voirie et la parcelle occupée par ELIS ? Accès à la parcelle ? Inclinaison et longueur de la pente ? Déplacement et branchement du compteur électrique installé en limite de propriété ? La société ELIS s'inquiète de la non prise en compte de ces sujets par les architectes du projet et du manque d'informations de la part d'IDFM.

Eléments de réponse du demandeur :

(Extraits reproduits sans y apporter ni modification ni correction)

« Le projet et ses impacts

« Les travaux d'aménagement de la voie du T Zen 5 sur l'avenue Paul Vaillant Couturier à Ivry-sur-Seine n'ont pas été réalisés sous la maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités mais par un autre aménageur.

A ce jour, Ile-de-France Mobilités n'assure pas la gestion de ce secteur. Ainsi, le remplacement des arbres est du ressort du gestionnaire de la voirie actuel.

Sur tout le linéaire, dès que l'emprise disponible le permet, Ile-de-France Mobilités privilégie la mise en place de la pleine terre avec des noues végétalisées et des arbres.

En termes d'insertion, la plateforme du T Zen 5 ne sera pas partagée avec les cycles. Ces derniers bénéficieront de pistes cyclables continues et sécurisées sur tout le linéaire.

Sur le secteur du Quai Jules Guesde et notamment sur le secteur du Port à l'Anglais, la vitesse sera abaissée à 30 km/h afin d'apaiser les circulations et de diminuer les nuisances générées sur cet axe. De plus, les bus seront électriques donc les nuisances sonores générées seront moindres.

Par ailleurs, la plateforme du bus ne sera pas accolée aux balcons des immeubles localisés sur le quai Jules Guesde. Cette plateforme sera située côté Seine. Les immeubles concernés seront à 2,85m de la voirie.

Concernant le cadre de vie le long du projet du T Zen 5, celui-ci sera amélioré par la présence d'un alignement d'arbres et d'une noue végétalisée. »

(NB : Il est joint un plan d'aménagement détaillé entre la rue Charles Fourier et la rue Waldeck Rousseau).

« Le bon déroulement des travaux et la réduction de la gêne associée pour les riverains est un enjeu fort pour Ile-de-France Mobilités. Les grands principes retenus sont les suivants :

- Maintien au maximum de la circulation automobile et bus pendant toute la phase travaux ;
- Circulation des bus dans la circulation générale lorsqu'une voie bus existante ne peut être conservée en phase travaux ;
- Maintien de cheminements piétonniers (notamment PMR) et cyclables sécurisés en permanence.
- Maintien des accès riverains (logements, entreprises, commerces, etc.)

Par ailleurs, les plans de circulation en période de travaux seront étudiés avec attention et en concertation avec les services techniques des communes concernées et du Conseil Départemental du 94.

Un dispositif de communication de proximité sera mis en place auprès des riverains et des automobilistes, pour une meilleure compréhension des objectifs et de l'organisation des travaux et pour qu'ils puissent être informés sur l'évolution du chantier et sur les gênes causées par ce dernier.

La garantie du bon fonctionnement des commerces et de l'ensemble des activités économiques durant la phase de travaux est un enjeu fort de la réussite du projet.

Les plans d'aménagement du projet sont disponibles et consultables en ligne. Pour cela, il suffit de se reporter au lien : <https://tzen5.iledefrance-mobilites.fr/les-documents-du-projet/> (volet B_ notice explicative) ».

« Exploitation de la ligne et aménagements urbains

La fréquence de passage sera de 5 minutes en heures de pointes et de 10 minutes en heures creuses. L'amplitude horaire sera de 5h30 à 00h30 du matin, 7 jours sur 7. Un aménagement horaire (extension) sera prévu pour les soirées de week-end.

Les bus du T Zen 5 seront 100 % électrique et d'une longueur de 24m. »

« Le T Zen 5 empruntera le Quai Jules Guesde, une route à grande circulation (RGC) avec des prescriptions qui s'imposent à lui. En effet, les routes à grande circulation sont définies à l'article L. 110-3 du code de la route comme les routes « qui assurent la continuité d'un itinéraire à fort trafic ». Le Quai Jules Guesde doit donc conserver des gabarits suffisants pour assurer sa fonction d'axe de transit. De ce fait, il n'est pas envisageable d'espérer un quai sans voiture.

Ile-de-France Mobilités a porté une attention particulière à l'environnement autour du T Zen 5 avec la présence de trottoirs confortables, d'alignement d'arbres, d'une noue végétalisée permettant d'infiltrer l'eau pluviale sur place sans solliciter les réseaux enterrés et tout en favorisant la biodiversité dans un espace urbanisé.

De plus, un itinéraire cyclable continu est proposé tout au long du tracé du T Zen 5. Ile-de-France Mobilités a été attentif au traitement des aménagements cyclables dans le cadre des études réalisées pour que ceux-ci soient confortables, sécurisés et accessibles.

Le T Zen 5 sera doté de stations ombragées et éclairées en soirée afin de favoriser le confort et la sécurité des usagers durant leur attente. Les stations ne seront pas pourvues de panneaux solaires. En revanche, le centre opérationnel bus du T Zen 5 situé au 12 avenue du Lugo à Choisy-le-Roi disposera de panneaux solaires en toiture.

Le bâtiment centre opérationnel bus du T Zen 5 s'inscrit d'ailleurs dans une démarche écologique visant à minimiser son impact environnemental et évitant au maximum la création d'îlots de chaleur. Cela se traduit notamment par la plantation de nombreux arbres pour abriter les véhicules stationnés pour un meilleur confort thermique, sa toiture végétalisée, sa gestion des eaux pluviales, ... »

(NB :Il est joint des illustrations : l'une du matériel roulant, deux synoptiques d'une station type du TZen 5).

« Impacts liés aux expropriations

Sur l'ensemble des parcelles expropriées, des études ont été réalisées pour prendre en compte la différence de niveau entre les parcelles dont la limite de propriété sera décalée et le futur espace public autour du site propre du Tzen5. Ces études confirment que les pentes de raccordement à la limite de propriété sont compatibles avec l'activité des occupants.

Le maintien des activités tout le long des travaux concessionnaires et d'aménagement de l'espace public est un enjeu fort pour Ile-de-France Mobilités. »

Commentaire :

Je constate que des éléments d'information complémentaire ont été apportés aux intervenants sur plusieurs des thèmes évoqués. Je relève en particulier qu'un dispositif de communication, notamment pour les riverains, sera mis en place pendant les travaux.

Cependant, des éclaircissements encore plus précis sur l'impact de l'aménagement de la ligne TZen 5 pourraient utilement être apportés, en réponse aux inquiétudes qui ont été exprimées, d'une part par des habitants du quartier du Port-à-l'Anglais de Vitry-sur-Seine, où l'emprise globale de la voirie sera élargie, d'autre part par l'entreprise ELIS, installée dans la même commune, dont le terrain sera partiellement exproprié avec des risques d'impacts négatifs sur son activité. Sur ce sujet, les études réalisées, évoquées dans la réponse, pourraient être transmises à la société ELIS.

C- 2- Observations sur les sujets extérieurs au projet TZen 5

Dans cette catégorie on trouve en premier lieu des interrogations ou propositions sur d'autres lignes de transport (1.08 ; 1.12) : un intervenant évoque la possibilité, dans l'attente du TZen 5, de faire circuler le bus 25 le week-end, et de le prolonger jusqu'à Pont de Vitry-centre commercial ; il est également proposé de conserver cette ligne de bus 25, avec un trajet un peu différent ; par ailleurs, des précisions sont souhaitées sur le prolongement de la ligne 7 du métro jusqu'à Vitry, et le prolongement de la ligne de métro 10 vers Ivry-Gambetta.

La question des aménagements urbains est parfois évoquée (obs.1.04 ; 1.10 ; 1.12 ; 4.02) : souhait d'une amélioration de l'avenue Paul Vaillant Couturier à Ivry ; que l'environnement du TZen soit « à la hauteur » ; avec de la végétalisation ; demande de jardins pour enfants à Ivry ; espoir d'un quai sans voiture à Vitry ; mais aussi le vœu que tous ces chantiers se terminent.

Un intervenant (obs. 6.02) a souhaité des précisions sur l'enquête publique, son organisation et sa publicité.

Enfin deux pourriels (1.07 ; 1.09) ont été déposés sur le registre numérique.

Éléments de réponse du demandeur :

(Extraits reproduits sans y apporter ni modification ni correction)

« Les sujets connexes au TZen 5

La ligne 25 a été créée de manière temporaire en attendant l'arrivée du T Zen 5. Il est prévu par conséquent de supprimer cette ligne à la mise en service du T Zen 5.

Le schéma cible définitif de la restructuration du réseau de bus dans le cadre de la mise en service du T Zen 5 n'est pas encore finalisé. Plusieurs études sont en cours et des échanges entre Île-de-France Mobilités, les collectivités gestionnaires de voirie et les opérateurs de transport permettent de faire avancer le projet afin d'assurer une desserte optimale de l'ensemble du territoire.

Concernant le prolongement du métro 10, le dossier d'émergence de ce projet a été réalisé et transmis aux différentes parties prenantes en 2018.

Le projet de prolongement de la ligne 7 du métro n'est pas à l'ordre du jour pour le moment. »

Commentaire :

Je constate que des informations ont été apportées sur les questions liées aux transports en commun (suppression de la ligne de bus 25 après mise en service du TZen 5, avancement du projet de prolongement de la ligne de métro 10, pas de projet en cours pour la ligne 7).

Les autres points évoqués dans ces interventions ne relèvent pas d'IDFM.

2ème partie : conclusions motivées et avis

Je rappelle que l'enquête publique portait sur la demande d'autorisation environnementale présentée par IDFM (Ile-de-France Mobilités), dans le cadre de la réalisation du projet de transport en commun TZen 5. Cette ligne de bus en site propre, d'environ 9,4 km, doit relier Paris 13^{ème} (avenue de France) à Choisy-le-Roi, en traversant les communes d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine.

Cette demande d'autorisation environnementale est présentée au titre de la loi sur l'eau. Il ressort du dossier de demande d'autorisation que le projet en question relève des rubriques suivantes de la nomenclature des IOTA (installations, ouvrages, travaux et activités), soumis à autorisation (A) ou à déclaration (D) ; (article R 214-1 du Code de l'environnement) :

* 1.1.1.0 (Prélèvements) : Sondage, forage y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (D) ;

* 2.1.5.0 (Rejets) : Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :

- supérieure ou égale à 20 ha : (A)
- supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : (D) ;

* 2.2.3.0 (Rejets) : Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets réglementés au titre des autres rubriques de la présente nomenclature ou de la nomenclature des installations classées annexée à l'article R 511-9, le flux total de pollution, le cas échéant avant traitement, étant supérieur ou égal au niveau de référence R1 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (D) ;

* 3.2.2.0 (Impacts) : Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :

- surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² (A)
- surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m² (D).

Je précise que le périmètre de la présente demande d'autorisation environnementale se limite aux tronçons sous maîtrise d'ouvrage IDFM, ainsi qu'aux surfaces et mesures de compensation des aménagements en lit majeur (rubrique 3.2.2.0) de la ZAC Paris Rive Gauche (aménagée par la SEMAPA) ; il inclut la ligne de transport, les stations, et le site de maintenance et de remisage.

L'enquête publique a été prescrite par un arrêté inter-préfectoral n° 2022/01926 de Mme la Préfète du Val-de-Marne et M. le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris ; il est à signaler que

cet arrêté ne vise que 3 des 4 rubriques de la nomenclature citées dans la demande d'autorisation, la rubrique 2.2.3.0 n'étant pas retenue.

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 20 juin au mercredi 20 juillet 2022, dans les 4 communes concernées : Paris (13^{ème} ardt), Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine ; elle a été précédée des mesures de publicité prévues par la réglementation, et a donné lieu, en outre, à un large dispositif d'information du public.

Huit permanences ont été assurées, 6 en présentiel (une en mairie de Paris 13^{ème} ; deux en mairie de Choisy-le-Roi ; une en mairie d'Ivry-sur-Seine ; deux en mairie de Vitry-sur-Seine) et 2 dématérialisées, en liaison vidéo. La participation du public à l'enquête a été faible : j'ai reçu 10 visiteurs lors des permanences en mairies, 5 rendez-vous ont eu lieu pendant les permanences à distance, et 21 contributions ont été recueillies.

Mes conclusions s'appuient sur les considérations suivantes :

- L'intérêt du projet TZen 5

J'observe que la demande d'autorisation environnementale présentée par IDFM s'inscrit dans le cadre de la réalisation d'un projet d'un indéniable intérêt collectif. En effet, le projet TZen 5 a été déclaré d'utilité publique par un arrêté inter-préfectoral du 16 décembre 2016 (un arrêté inter-préfectoral du 5 octobre 2021 a prorogé les effets de cette DUP), l'utilité publique de cette ligne de bus étant liée à l'amélioration du maillage avec le réseau existant, la liaison avec la future ligne 15 du Grand Paris Express, et la desserte de plusieurs secteurs de renouvellement urbain. L'autorisation environnementale préalable sollicitée est indispensable pour la réalisation de ce projet, d'une utilité publique reconnue.

- Les impacts du projet sur l'environnement

A ce sujet je remarque en premier lieu que le projet TZen 5 participe à une mobilité durable, en offrant un transport en commun à haut niveau de service constituant une alternative à la voiture individuelle, ainsi qu'en l'accompagnant de cheminements piétons et d'itinéraires cyclables sécurisés.

En second lieu, je note qu'il ressort de l'étude d'impact actualisée que le projet n'aura que de faibles impacts négatifs sur l'environnement, du fait de ses caractéristiques et de la mise en œuvre d'une démarche ERC (éviter, réduire, compenser). Le niveau des impacts résiduels en phase exploitation est estimé, pour les quelques rubriques concernées, à positif, modéré, faible, très faible, ou négligeable ; en phase chantier, le niveau des effets résiduels est évalué, selon les thématiques considérées, à modéré, faible, très faible ou négligeable. On ne note aucun impact de niveau fort ou moyen.

S'agissant plus particulièrement des incidences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques, je relève que le projet d'assainissement prévoit, pour les séquences concernées et lorsque cela est possible, la mise en œuvre de mesures tendant à limiter le rejet des eaux pluviales dans les réseaux (noues, tranchées drainantes) ; que le projet pour le SMR (site de maintenance et de remisage) prévoit divers dispositifs pour le traitement des eaux pluviales (toiture végétalisée, bande plantée, bassins d'infiltration et de stockage...) ; que le projet permet la compensation en termes de surface et de volume d'expansion des crues.

Je constate en conséquence que les impacts environnementaux du TZen 5, tels qu'ils ressortent du dossier, ont été étudiés et caractérisés, et qu'ils s'avèrent limités et maîtrisés.

- Le dossier établi par le demandeur et le déroulement de l'enquête publique

Le dossier préparé pour l'enquête publique, très complet et documenté, amplement illustré par des figures, tableaux et documents graphiques, me paraît de nature à répondre aux exigences réglementaires, et au souci de donner au public une information aussi complète que précise.

L'enquête publique, précédée d'une large publicité, s'est déroulée conformément aux modalités prévues et sans incident.

Par conséquent, je considère que la procédure a été conduite convenablement, et que l'enquête publique a bien rempli ses objectifs d'information du public sur le projet TZen 5 et de recueil de ses observations.

- Les avis rendus sur le projet et la demande d'autorisation

L'Autorité environnementale a rendu le 3 novembre 2021 un avis sur l'étude d'impact actualisée du projet ; dans un mémoire en réponse produit en janvier 2022, IDFM a présenté des explications, produit des informations complémentaires, fourni des précisions, sur l'ensemble des points évoqués par l'Ae.

Par ailleurs, au cours de la phase d'instruction administrative, des avis ont été formulés par différents services, et synthétisés dans un avis du service de la Police de l'eau en date du 15 avril 2021 ; une note de compléments a été établie en réponse à cet avis, en juillet 2021, et le dossier de demande d'autorisation a fait l'objet de modifications.

Je relève que la demande d'autorisation a évolué pour prendre en compte les remarques et demandes du service de la Police de l'eau, et que de nombreux éléments complémentaires ont été communiqués, suite à l'avis des services consultés d'une part, de l'Autorité environnementale d'autre part.

- Les délibérations des conseils municipaux

Les conseils municipaux concernés par le projet étaient appelés à donner leur avis sur le projet, dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard dans les quinze jours suivant sa clôture.

Une seule délibération m'a été transmise, celle du conseil municipal de Choisy-le-Roi, qui a donné un avis favorable ; pour les trois autres, il n'y a pas eu de délibération pendant la période impartie.

J'observe que la seule délibération intervenue a formulé un avis favorable sur le projet. On ne relève aucun avis négatif ou réservé.

- Les observations recueillies pendant l'enquête publique

Je remarque tout d'abord qu'aucune observation n'a trait à l'objet de l'enquête publique, qui est une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Les 21 contributions recueillies concernent soit d'autres aspects du projet TZen 5, soit des sujets sans lien direct avec le projet.

A propos des observations relatives au projet de TZen 5, il faut tout d'abord souligner qu'une partie des intervenants expriment leur avis sur le projet ; ces avis sont très majoritairement favorables, avec fréquemment l'expression d'une impatience à voir le projet réalisé ; on ne relève qu'un seul avis défavorable, au motif des nuisances liées aux travaux, et du changement du cadre de vie que le projet induira.

Diverses questions ont été posées sur les impacts du projet en matière d'aménagement de la voirie, de circulation, de plantations, ainsi que sur l'exploitation de la ligne (fréquence, équipement des stations, matériel roulant). Plusieurs intervenants ont exprimé des inquiétudes quant aux impacts du projet les concernant directement : d'une part des habitants du quartier du Port-à-l'Anglais à Vitry-sur-Seine (élargissement de la voirie qui rapprochera le trafic automobile de leurs logements) ; d'autre part des représentants de la société ELIS également à Vitry-sur-Seine (incidences de l'expropriation partielle du terrain sur le fonctionnement de l'entreprise).

Dans son mémoire en réponse, IDFM apporte des précisions et compléments d'information aux remarques et aux interrogations formulées. Je souhaite toutefois revenir sur deux questions, qui certes ne relèvent pas directement de l'objet de l'enquête publique mais qui se sont exprimées à cette occasion, et faire deux suggestions : face aux craintes exposées par les habitants riverains d'une voirie élargie, un dispositif d'information spécifique pourrait utilement être mis en œuvre, avec présentation du schéma définitif de voirie dans le secteur concerné ; quant à celles de la société ELIS, les éléments de réponse communiqués me paraissent succincts ; des échanges directs avec la société, pour répondre à ses interrogations sur le maintien du bon fonctionnement de son activité, seraient souhaitables.

D'autres observations évoquent des sujets sans rapport avec le projet TZen 5. Je relève que dans son mémoire en réponse, IDFM a apporté des compléments d'information sur les points relevant de son

champ de compétence, en l'occurrence sur l'évolution d'autres lignes de transport en commun.

En conclusion, et après avoir pris en considération l'utilité publique du projet de TZen 5, ses impacts environnementaux limités et maîtrisés, les différents avis rendus sur le projet, le contenu du dossier d'enquête, le bon déroulement de l'enquête publique, les observations exprimées par le public et les éléments de réponse apportés par le demandeur,

J'émet sur la demande d'autorisation environnementale présentée par Ile-de-France Mobilités, dans le cadre de la réalisation du projet de transport en commun dénommé TZen 5, un AVIS FAVORABLE.

Fait au Perreux sur Marne,
Le 22 août 2022



Brigitte BOURDONCLE
Commissaire enquêtrice