

vote STIF sur T10 - février 2015

Tramway T10 Antony - Clamart : schéma de principe, DEUP, convention de financement des études d'élaboration de l'avant-projet et convention de financement des premières acquisitions foncières (2015/050)

LE PRESIDENT indique que ce dossier porté conjointement par le STIF et le Conseil général des Hauts-de-Seine a fait l'objet de nombreux débats. La question du SMR et de sa localisation demeure. La CISCIP a émis un avis favorable, M. BAUDRIER et Mme BOILLOT ne prenant pas part au vote et Jacques PICARD votant contre. Il en va de même en ce qui concerne la CDEMO avec un vote contre de Mme BONZANI.

Mme MOUGARD indique qu'il est proposé d'approuver le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique de ce tramway. Son tracé de 8 km comporte 14 stations et dessert 4 communes avec des correspondances avec le RER B, le TVM et le T6. Il intéressera 25 000 voyageurs par jour. Les caractéristiques d'insertion ont déjà été examinées en détail.

Deux solutions pour le site de maintenance et de remisage ont été étudiées et approfondies techniquement à la suite de la concertation préalable : le site dit du 11 novembre à Châtenay-Malabry et le site de Noveos au Plessis-Robinson.

L'analyse approfondie conduit à la conclusion que seul le site du 11 novembre peut recevoir le SMR. Le site de Noveos, quant à lui, d'une surface assez restreinte de 2,4 ha ne permettrait pas d'exploiter le T10. Il manque des places pour la maintenance et pour les remisages. Cela induit une fragilité d'exploitation. Plusieurs appareils de voies dans la configuration des voies d'accès au SMR seraient dans des situations critiques, susceptibles, en cas de panne, de bloquer l'accès.

Dès lors, il est proposé de retenir le site du 11 novembre d'une surface de 3,5 ha avec une faisabilité technique avérée. Il s'agit d'une parcelle boisée exploitée par l'ONF pour la production de bois donc avec une biodiversité limitée. Le Conseil a souhaité, dans un vœu, que le STIF accorde une attention particulière aux compensations à la hauteur des enjeux.

Ce sont les raisons pour lesquelles dans le dossier présenté à l'approbation du Conseil, il est prévu dans un premier temps, d'acquérir, dans un facteur de 1 à 10, 50 ha de forêt supplémentaires qui seraient intégrés au patrimoine de l'Etat soit de l'ONF, dans un second temps de reboiser 5 ha et, dans un troisième temps, au-delà de la réglementation, de prendre en compte des mesures locales d'accompagnement en concertation avec les associations pour pérenniser deux parcelles de 3 ha dites du Bois du Carreau, de qualité très limitée, en termes de biodiversité, et situées en face du SMR aux fins d'en améliorer la biodiversité. In fine, ce dossier paraît être, après réalisation de l'ensemble du projet, d'un bilan environnemental plus favorable, pour tenir compte de l'incidence du projet.

Des concertations se sont tenues tout au long de l'opération, des ateliers ont été menés sur le terrain. Ce projet est inscrit au contrat particulier Région/Département et a fait l'objet d'une convention de financement. Il est proposé au Conseil d'approuver deux conventions de financement permettant de réaliser des études d'avant-projet pour 8,3 millions d'euros et les premières acquisitions foncières pour 6 millions d'euros.

LE PRESIDENT rappelle que les difficultés de ce dossier ne sont liées ni à son parcours, ni à ses qualités mais à cette problématique de site de maintenance.

M. SERNE indique que, sans grande surprise, les représentants EELV s'opposeront à ce dossier. Ils le feront, pour la première fois de ce mandat, sur un dossier de tramway. Ce n'est pas faute d'avoir alerté le Conseil, à de multiples reprises, sur le sentiment qu'il allait à l'échec en ne voulant pas entendre la possibilité de ne pas considérer un domaine boisé de l'ONF comme une variable d'ajustement sur un tel dossier.

Il s'agit d'un des dossiers de tramway avec un TRI le plus faible de tous ceux qui aient été donnés d'étudier : 2 %. Comme l'a indiqué LE PRESIDENT, ce projet est fortement soutenu par le département. Néanmoins, à force de s'entêter, les élus locaux, qui souhaitent aussi bien le tramway que toute la valorisation foncière de projets immobiliers de standing dans ce secteur, sont en train d'amener progressivement cette opération à sa perte.

Même si le vote est acquis aujourd'hui, M. SERNE souhaite donner lecture d'un e-mail envoyé par M. RIOTTOT, co-président d'Environnement 92, président d'honneur d'Île-de-France Environnement. Environnement 92 réunit 65 associations des Hauts-de-Seine, représentant 3 500 adhérents. Île-de-France Environnement rassemble 350 associations avec 45 000 adhérents. La présidente d'Île-de-France Environnement a confirmé hier soir à M. SERNE être sur la même ligne que lui, et a donné autorisation de faire état de ses positions associatives en Conseil. D'autant qu'elle a le sentiment que les opinions des associations environnementales n'ont pas toujours été rapportées telles qu'elles avaient été exposées dans les débats et dans certains dossiers de ce projet.

La teneur de cet e-mail est la suivante :

« Bonsoir,

La position d'Île-de-France Environnement, celle d'Environnement 92 et des associations locales des Hauts-de-Seine sont très claires sur le projet d'un centre d'implantation d'un centre de remisage et d'entretien de 5 ha de la forêt domaniale de Verrières. Elles y sont totalement opposées et l'indiqueront clairement lors de l'enquête publique et feront un recours contentieux contre la future DUP.

Outre cela, le projet actuel de T10 va aussi consommer une surface variable de la forêt de Meudon, selon le mode d'implantation des voies et du retournement à Clamart des trams. Ceci est aussi totalement impossible pour nous. Les espaces de nature, surtout domaniaux, ne peuvent plus être considérés comme des espaces d'ajustement de projets d'aménagement, fussent-ils d'intérêt général. On en arrive à opposer deux types d'intérêt général, l'un immédiat de transports en commun et l'autre future, la santé des hommes et celles de la planète.

Les associations ont eu trois réunions avec les représentants du STIF au siège du STIF. À chaque fois, les associations unanimes se sont opposées au projet d'implantation sur les deux forêts Verrières et Meudon. Les vues idylliques qui étaient projetées ne trompaient personne.

Enfin, la zone d'activité Noveos à Châtenay-Malabry peut très bien accueillir le centre de remisage. C'est la volonté du maire local de s'y opposer, mais, techniquement, c'est possible, si le STIF veut s'en donner la peine. Par ailleurs, le projet de trajet mal ficelé se fait en dehors de l'intérêt des citoyens à transporter les transferts modaux. Pour appuyer cette position, vous trouverez ci-joint le dossier de quatre pages publié dans le n° 163 de notre journal de liaison de novembre 2014. »

Le maire de Châtenay-Malabry confirme sa position dans des réunions publiques en indiquant comme seul motif de son refus de l'implantation du SMR les projets de logements de standing envisagés au même endroit. Par ailleurs, les associations ne sont pas satisfaites de la connexion avec les bus Transilien ou le tram T6.

Non seulement Europe Ecologie Les Verts est opposée depuis le début à cet emplacement de site de remisage, mais, désormais, une partie importante du Parti socialiste du 92 s'y oppose. Ce sujet constitue un élément de campagne des candidats aux départementales du Parti socialiste de tout ce secteur. Le sénateur KALTENBACH, ancien maire de Clamart, a transmis exactement la même demande qu'EELV dans un voeu qu'il dépose pour le prochain conseil municipal de cette ville afin que soient réétudiés et ré-expertisés les emplacements de SMR et que, dans l'attente, ce dossier ne soit pas voté.

La moindre des choses serait d'étudier de façon plus approfondie ces éléments. Des dossiers ont pu être réexaminés ou des solutions ont pu être trouvées lorsque trois places de remisage manquaient dans un SMR. Il a en mémoire un SMR dans les Murs à pêches à Montreuil, dont au moins trois, quatre ou cinq versions ont été étudiées. Des solutions beaucoup plus protectrices de la nature ont été trouvées.

M. SERNE appelle le Conseil à ne pas passer outre dans ce dossier, et suggère de mener une contre-expertise. En tout état de cause, telle que la situation se présente, des recours seront déposés, et ce projet ira à l'échec. Le risque, en insistant sur le SMR, est de faire échouer le projet dans sa totalité.

LE PRESIDENT souhaite qu'après l'exposé de la version défendue par le groupe des Verts, le Conseil général, avec lequel il a travaillé de concert, et qui porte fortement ce dossier, y compris financièrement, donne son point de vue.

M. METTON précise à M. SERNE que Noveos est une zone d'activité industrielle. Il rappelle qu'en 2006, un site de remisage, susceptible de convenir à tous, avait été proposé, hors forêts ou bois, derrière le cimetière intercommunal de Clamart. La municipalité d'alors, avec à sa tête le sénateur M. KALTENBACH, et M. GAZEILLES s'y sont opposés de diverses manières.

M. SERNE propose de l'étudier.

M. METTON indique qu'il est maintenant trop tard, ce terrain ayant été transformé en terrain de sports. La municipalité de Clamart ne souhaite plus revenir sur la question, des travaux ayant déjà été réalisés.

C'étaient les amis de M. SERNE, et il est désolé de le dire, mais trouve cela dommageable.

M. METTON met en exergue les études très sérieuses menées par le STIF, puisque la responsabilité lui en revient, en collaboration avec le Conseil général. Lundi, la commission permanente du Conseil Général a voté le dossier sans problème en ayant bien conscience des difficultés posées par ce choix. D'autant que le projet n'a pas vocation à s'arrêter à Clamart mais se poursuivra pour se raccorder au Grand Paris Express. Cela implique que le site de remisage soit plus capacitaire que celui qui pourrait être prévu aujourd'hui si l'on s'arrête au tracé actuel. Comme l'a souligné la Directrice générale, il faut prévoir un site avec la capacité nécessaire et le seul qui ait été identifié est celui proposé aujourd'hui.

M. PICARD fait valoir qu'il a pris le temps de participer à l'une des réunions de concertation au nom du STIF et de la Région. Il n'est pas totalement en accord avec les positions des associations. Il considère, en particulier, que la connexion avec le tramway T6, au Petit Clamart, a été améliorée, et se révèle à présent relativement satisfaisante. La connexion à Croix de Berny avec le RER et le Trans-Val-de-Marne (TVM) qui constituait l'un des enjeux les plus complexes du projet a été très sérieusement étudiée et est satisfaisante. Le Parc de Sceaux n'est pas impacté.

M. PICARD a cependant la certitude aujourd'hui d'un jeu pervers des élus locaux. Il ne dénierait pas ceux qui, politiquement, jouent des jeux pervers car il se trouve que c'est relativement partagé. Nul ne sait à quelle échéance sera réalisée la seconde phase, évaluée à plus de 100 millions d'euros, pour assurer un accès à la ligne 15. Il appelle à considérer ce que signalent aujourd'hui les associations. Les élus locaux sont prêts à bénéficier du tramway, de l'investissement public, du financement de la Région et du Département, mais ne sont pas disposés à sacrifier une part de foncier urbain pour implanter le SMR.

Le STIF est devenu otage d'un jeu de dupes dans ce dossier.

LE PRESIDENT invite M. PERRIN, qui a beaucoup œuvré sur le terrain, à donner son sentiment.

M. PERRIN indique que le STIF a mené sur ce dossier une étude la plus sérieuse, la plus objective possible, comme il l'a évoqué en Commission d'investissements. À l'issue du DOCP, deux sites ont été retenus. À l'époque, des élus locaux voulaient très clairement, d'ores et déjà, écarter un site. Le STIF les a maintenus, pour être certain d'aller jusqu'au terme tant des études de faisabilité que des études environnementales. À l'issue des études techniques, il s'avère que le site de Noveos même si l'on étend la surface un peu au-delà en achetant un certain nombre de terrains n'atteint que 2,4 à 2,5 ha. Cela ne permettrait pas d'exploiter correctement le tram T10, dès lors qu'il sera prolongé. Choisir ce terrain reviendrait à envisager aujourd'hui l'hypothèse d'une exploitation peu efficace. Cela a été constaté sur un certain nombre de réseaux, déjà évoqués au Conseil. In fine, après l'avoir étudié avec des bureaux d'études, le STIF a la conviction technique que cela ne fonctionnera pas.

Dans un deuxième temps, le STIF a étudié de façon très précise le site du 11 novembre de Châtenay-Malabry qui fonctionne. La surface est plus importante. Il s'agit effectivement d'une forêt gérée par l'ONF avec une biodiversité limitée. L'on y a trouvé un seul pied de Digitale pourpre qui existe en revanche par milliers dans la forêt de Verrières à proximité. L'enjeu environnemental est donc modéré. LE PRESIDENT avait demandé à plusieurs reprises au STIF de prêter une attention très particulière à ce dossier et d'aller au-delà de ce qui est réglementairement nécessaire et obligatoire.

Le STIF a en conséquence poussé les études assez loin et propose, parmi les mesures accompagnant ce projet, des actions visant à pérenniser des parcelles de forêt qui, sans cela, disparaîtraient :

- l'acquisition de parcelles actuellement non boisées ; 5 ha seront reboisés ;
- l'acquisition de parcelles privées totalisant 50 ha, en contrepartie de celles achetées à l'ONF, et ce, à la demande de celui-ci. Elles seraient reversées dans le patrimoine de l'Office pour préserver son patrimoine forestier et l'augmenter puisqu'il passerait de 5 à 50 ha ;
- un travail sur la biodiversité sur deux parcelles constituant d'une forêt de 3 ha ou 3,5 ha en face du site de maintenance et de remisage que l'ONF ne souhaite plus exploiter, et vouée à disparaître à terme, son état se dégradant.

Le projet initial, en tout cas ses variantes, empiétait sur le Parc de Sceaux. Le STIF a travaillé étroitement avec le Conseil général des Hauts-de-Seine pour trouver les solutions techniques satisfaisantes pour le tramway et assurant une bonne connexion avec La Croix de Berny sans impacter le Parc de Sceaux.

Une demande avait été formulée sur le maintien de la route à deux fois deux voies traversant la forêt de Clamart en plus du tramway. Cela aurait conduit, effectivement, à une emprise forestière importante. De surcroît, elle n'était pas nécessaire, le trafic routier ne posant pas de problème à cet endroit. Des discussions ont eu lieu et il semble que le maire de Clamart ait reconfirmé le profil d'insertion prévu, à savoir que la route à deux fois deux voies passerait à deux fois une voie, le long de laquelle s'inséreraient le tram et les modes doux.

LE PRESIDENT mentionne que cette question fera l'objet d'un suivi attentif. Il précise qu'un engagement commun a été pris de réaliser ce tramway avec le Conseil général qui, après de longues négociations, conduites par lui-même avec M. DEVEDJIAN, a abouti à un financement à plus de 60 % par cette collectivité, fait très rare dans les opérations que mène le STIF. Il lui semble, dès lors, nécessaire d'avancer sur ce dossier, à titre exemplaire. D'autant que les compensations ont été décrites par M. PERRIN et que le STIF n'est pas loin d'avoir fait le maximum en la matière.

Ce sujet avait été conduit notamment avec le prédécesseur de M. SERNE au poste de vice-président aux transports, M. PLACE, qui avait fortement appuyé ce projet dès l'origine.

LE PRESIDENT propose de mettre aux voix ce dossier présenté avec l'accord des autorités locales.

M. NAJDOVSKI indique qu'il votera contre le projet mais votera pour avec le pouvoir de M. BARGETON.

M. BAUDRIER suivra les consignes du Front de Gauche, et ne prendra pas part au vote, mais votera pour avec le pouvoir de M. MISSIKA.

La délibération relative au tramway T10 Antony - Clamart : schéma de principe, DEUP, convention de financement des études d'élaboration de l'avant-projet et convention de financement des premières acquisitions foncières, soumise au vote, est adoptée par 14 voix POUR (Le Président, Mmes VALLS, REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (pouvoir à M.SAINSARD), KUSTER, PECRESSE (pouvoir à Mme KUSTER), MM GUEDJ (pouvoir au Président), BARGETON (pouvoir à M.NAJDOVSKI), EBLE (pouvoir à Mme VALLS), MISSIKA (pouvoir à M. BAUDRIER), SAINSARD, GUERIN (pouvoir à M.EBLE), BEDIER, METTON (pouvoir à M. BEDIER), SUEUR), 5 CONTRE, (Mmes BONZANI (pouvoir à M.SERNE), SENE (pouvoir à M.PICARD), MM PICARD, SERNE, NAJDOVSKI), 1 ABSTENTION (Mme BOILLOT), 1 élu ne prenant pas part au vote (M. BAUDRIER).
LE PRESIDENT mentionne que l'amélioration de la configuration du projet continuera d'être étudiée

Dans les débats du STIF de février, ci-dessous ceux concernant le T10 Antony / Clamart.

L'emplacement du SMR a occupé les échanges. A noter l'importance donnée par Pierre Serne à la position d'Environnement 92.

Sur la qualité des correspondances, seul Picard s'exprime et il a l'air content...