



A l'attention de Mme Eustache,  
Présidente de la commission  
d'enquête publique unique T10

Objet : Avis d'EELV du Plessis-Robinson pour l'enquête publique T10 (DUP et enquête parcellaire PLU Plessis-Robinson)

Le Plessis-Robinson, le 2 novembre 2015

Madame Eustache,

Nous allons principalement orienter notre avis sur un sujet fortement épineux concernant cette enquête publique unique pour le T10 : la localisation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR).

Pour ce faire, nous allons d'abord vous relater les événements avant le lancement de cette enquête publique qui vous permettront de mieux appréhender le contexte de pression politique sur l'orientation du SMR.

- **Dès la phase de concertation de 2013**, 2 options pour le site de Maintenance et de Remisage du futur tramway étaient présentées : une option 1 sur des parcelles de la forêt de Verrières sur la commune de Châtenay-Malabry et une option 2 sur la zone industrielle de Novéos de la commune du Plessis-Robinson. A la conclusion de concertation de 2013, le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-France) mentionnait qu'une étude de faisabilité approfondie serait menée pour étudier plus en avant les 2 options d'implantation.

- **Pendant la phase d'étude et de conception en 2014**, et sans attendre les résultats de cette étude, nous apprenions l'émission d'un appel d'offre émis pour concours restreint de maîtrise d'oeuvre pour la conception et le suivi de réalisation des bâtiments et VRD du Site d'exploitation, de Maintenance et de Remisage mais orienté uniquement sur l'option 1 de la zone forestière. **Aussi en même temps que de dénoncer ce fait**, nous avons invité à signer la **pétition lancée par Vincent Gazeilles**, élu EELV conseiller général (précédent conseil général) des Hauts-de-Seine. Cette pétition a collecté 578 signatures en ligne (elle est aujourd'hui close).

- **Durant le 1<sup>er</sup> semestre 2015**, le dossier s'est accéléré au niveau du STIF et de la région faisant suite aux souhaits pressants de la majorité LR du Conseil Général des Hauts de Seine CG92 (Mr Pemezec, maire du Plessis-Robinson était alors vice-président du dit conseil d'alors) et cela avant les élections du nouveau Conseil Départemental (CD92) de mars 2015 (au quel n'appartient plus le maire du Plessis-Robinson).

Ainsi dès le 19 janvier 2015, nous apprenions que le CG92 accélérât les procédures foncières pour forcer le choix vers l'option zone forestière. **Les groupes locaux EELV et PS du Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry et Sceaux se sont alors unis pour communiquer** leur opposition ferme à la fuite en avant du Conseil général à faire voter le schéma de principe du projet du TAC et de l'implantation du SMR sur les parcelles boisées de l'ONF de Châtenay-Malabry dérogeant au principe de protection des forêts et des espaces boisés de notre canton.

**Extrait de l'article du Parisien du 21 janvier 2015 « Le projet de Tram franchit un cap »**  
« Une enveloppe de quelque 6 M€ va être débloquée, de quoi démarrer les achats de terrains à la mi-2015. Le Département participe à hauteur de 52 % au financement du projet dont le coût total est à ce jour estimé à 311 M€. Le reste sera à la charge de la région, le Stif se chargeant du matériel roulant, une facture de 40 M€. »

Dans cette enveloppe est incluse l'achat des terrains pour le SMR orienté uniquement vers l'option parcelles de la forêt de Verrières sur la commune de Châtenay-Malabry.

Puis le 9 février 2015, une commission permanente du CG92 validait en catimini (puisqu'en séance à huit clos), le schéma de principe du futur tramway TAC incluant ce choix de SMR. Vincent Gazeilles, Conseiller

général des Hauts-de-Seine d'Europe Écologie Les Verts, a dénoncé cette destruction des espaces boisés de proximité et a été le seul à refuser ce projet en l'état.

**Extrait Communiqué de presse de Vincent Gazeilles du 10 février 2015 :**

*« Le schéma valide la disparition de 4 hectares de forêt pour la création du site de remisage et de maintenance des tramways alors même qu'un autre site situé à 300 m est disponible sur la zone d'activité NOVEOS (ex ZIPEC). Ce projet est en contradiction totale avec le schéma directeur de la région Ile-de-France qui impose la protection de ces espaces naturels boisés. En sacrifiant la forêt, le Conseil général privilégie de futures opérations de promotion immobilière sur les communes du Plessis-Robinson et de Chatenay-Malabry. »*

Le 11 février 2015, une réunion du STIF délibérait dans sa **délibération 2015-50**, contre l'avis de Pierre Serne, élu EELV 2<sup>e</sup> vice-président de la région Ile-de-France chargé des transports et des mobilités et vice-président du STIF, pour outre valider le schéma de principe avec l'option SMR sur la zone forestière, approuver également le dossier d'enquête publique et la convention de financement des premières acquisitions foncières entre le STIF, le CG92 et la région. Toutes ces décisions se sont donc prises en pleine période électorale pour les élections des futurs conseillers départementaux alors que les modalités et le financement de ce projet de tramway auraient du faire l'objet d'un débat électoral et de décision uniquement postélectorale.

Mais elles auraient aussi du être planifiées uniquement après les décisions du Tribunal Administratif (TA) de Cergy concernant deux recours contre le PLU de Châtenay-Malabry (d'une association environnementale de Châtenay-Malabry ACPE d'une part et d'élus socialistes du Conseil municipal de Châtenay-Malabry d'autre part). Ces 2 recours avaient entre autre objet commun une demande pour s'opposer au déclassement de la parcelle ONF de l'option SMR (sans ce déclassement il n'était pas possible de construire sur la parcelle, et donc pas d'option SMR envisageable). Par exemple, le TA de Cergy n'a conclu en défaveur des demandes de l'association ACPE que le 13 février 2015 !

Lors de la commission permanente de la Région du 9 avril 2015, une série de subventions devait être votée concernant l'enquête publique et les travaux du T10 comme élaboré et délibéré lors de la réunion du Stif du 11 février 2015 (**délibération 2015-050**).

**L'ensemble des élu(e)s EELV de la région Ile de France s'est mobilisé contre ce choix.** Mais la motion de renvoi plus que légitime déposée par le groupe EELV à la commission permanente du conseil régional et demandant à réexaminer et à trouver des alternatives pour l'emplacement du SMR du T10 a été rejetée par les socialistes et l'opposition régionale.

#### **Que mettait en exergue cette motion de renvoi d'EELV ?**

– Un impact très négatif sur l'environnement et sur la biodiversité de la flore et faune quant au choix du SMR sur le site forestier de Châtenay-Malabry. Ce choix est en contradiction avec le quatrième point des objectifs prescrits et des apports attendus par l'opération T10, à savoir « d'améliorer le cadre de vie par la requalification des espaces publics le long du tramway ». Pour rappel il s'agit d'une parcelle appartenant à la DRIA AF et gérée par l'Office national des forêts (ONF) en forêt de Verrières même si maintenant déclassée EBC en espace vert protégé même si toujours zone naturelle.

– une incompatibilité du PLU de Châtenay-Malabry concernant la parcelle choisie et sa superficie pour le SMR. Le PLU de cette commune requiert en effet pour toute zone naturelle et espace paysager de la une limite d'emprise au sol de 5 à 10 %.

– L'option SMR sur cette zone de 5h de forêt nécessite également de nombreuses autres modifications du PLU de Châtenay-Malabry et notamment la réduction partielle d'Espaces boisés classés (EBC) situé à proximité.

**Que demandait la mention de renvoi d'EELV ?** : *« Au regard de l'avancée de l'opération respectant le calendrier initial et qui consacre l'année 2016 à des études approfondies, notre groupe exprime le souhait par l'intermédiaire de cette motion de rejet, que ce temps impartis avant le lancement des travaux en 2017 puisse donner lieu à une contre expertise quant au choix et à la faisabilité d'implantation du SMR sur le site de « Novéos » situé dans la zone d'activités au Plessis-Robinson. »*

Malgré donc l'opposition de Pierre Serne, des élus d'EELV à la quelle se sont ralliés le Front de gauche et le PRG lors de la dernière réunion du 4 avril 2015, le projet avec SMR sur la zone forestière était donc « bouclé » politiquement et il ne restait plus qu'à attendre l'enquête publique pour exprimer notre désaccord.

Sauf que l'environnement est quelque peu protégé à minima pour une telle procédure. Ainsi **le 10 juin 2015**, l'Autorité Environnementale (AE) compétente des Hauts-de-Seine a rendu son avis. En effet pour tout projet de nouvelle infrastructure de transport, le projet de tramway T10 est soumis à une obligation d'étude d'impact environnemental et « une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. » (Source : article L. 122-1 IV du code de l'environnement). Et surtout cet avis doit être rendu avant le lancement de l'enquête publique, avis au quel le STIF doit ensuite répondre.

Pour lancer cette enquête publique unique, le Stif a donc du émettre une réponse à l'avis de l'AE que nous allons démontrer de façon détaillée non satisfaisante pour répondre aux interrogations et remarques de l'AE, et cela malgré la tardivité de sa réponse.

## Décryptons plus en détail l'avis de l'AE et les réponses du STIF associées

### -Recommandation 18 de l'AE

18. L'Ae recommande que l'étude d'impact détaille, aux plans technique et environnemental, les raisons conduisant à ne retenir aucun des 10 autres sites initialement envisagés pour l'implantation du site de maintenance et de remisage (SMR), dès lors que ces variantes ont bien été envisagées par le maître d'ouvrage.

*Pages 11-12 sur 20*

### Réponse du STIF

L'étude sur les sites possibles d'implantation du SMR a débuté en 2008 lors des premières études de faisabilité. Douze sites ont été étudiés entre 2008 et 2014. En effet, la pression foncière est forte autour du projet et les parcelles disponibles présentant une surface suffisante (de l'ordre de 30 000 à 40 000 m<sup>2</sup>) sont difficiles à trouver.

⇒ **La réponse est éclairante pour comprendre les contraintes du projet : la pression financière et non seulement la disponibilité technique et les contraintes environnementales des options.**

### - Recommandation 19 de l'AE

« le site Novéos est principalement constitué d'une parcelle en friche, pour l'instant non utilisée suite à l'abandon d'un projet d'aménagement. D'une surface un peu inférieure à 2,5 hectares, il ne permet pas, selon les maîtres d'ouvrage, d'accueillir le SMR en assurant son exploitation dans de bonnes conditions. Les maîtres d'ouvrage ne semblent cependant pas avoir étudié la possibilité d'utiliser une parcelle contiguë, à l'ouest, d'une superficie globale d'un peu moins d'un hectare et accueillant aujourd'hui, pour les ¾ de sa surface, un parking et, pour le quart restant, des bâtiments d'apparence vétuste. L'AE note par ailleurs la réalisation récente du siège du Stade Français (Racing Métro), sur une autre parcelle contiguë, au nord31 »

Pourtant « dans ces deux précédentes étapes, l'implantation du SMR sur le site «Novéos » était de plus présentée comme possible – et même « démontrée » selon le DOCP29. Par ailleurs, les arguments présentés par l'étude d'impact pour conclure que la parcelle de la forêt de Verrières constitue la seule variante possible pour l'implantation du SMR du projet souffre de plusieurs faiblesses, voire contradictions : elle repose sur une anticipation du programme, alors que le dossier présente le projet comme un projet autonome ; »

L'Ae recommande :

- d'indiquer les surfaces nécessaires pour le SMR, en fonction de la clarification préalable concernant le périmètre du projet, et après avoir démontré que l'implantation de ses différents équipements a été optimisée ;
- d'explicitier les raisons pour lesquelles :
  - l'implantation du SMR sur le site NOVEOS, présentée comme démontrée dans le DOCP en 2012, ne l'est plus désormais ;
  - le site NOVEOS ne peut pas être étendu sur des parcelles voisines ;
- de démontrer la compatibilité de l'implantation du SMR dans la forêt de Verrières avec le SDRIF 2030.

Page 14 sur 20

### Réponse du STIF à la 1<sup>ère</sup> puce de la recommandation 19

Conformément au projet, 27 positions de remisage sont assurées ainsi que 6 voies de maintenance.

⇒ La réponse du STIF à la première puce ne concerne qu'une explication des surfaces nécessaires pour un projet permettant 27 positions de remisage ainsi que 6 voies de maintenance mais ne répond pas à la demande de l'AE de clarification préalable du périmètre du projet.

Or ce nombre de 27 positions de remisage a été calculé selon l'hypothèse phase 2, avec prolongement nord vers la ligne 15 du Paris Grand Express ligne 15, soit vers Issy-Les-Moulineaux RER soit vers Clamart gare.

Ainsi le STIF a répondu à la 1<sup>ère</sup> recommandation de l'AE pour considérer l'ensemble du projet jusqu'à la ligne 15,

1. L'Ae recommande, en premier lieu, de considérer l'ensemble du projet jusqu'à la ligne 15 comme un seul projet ou de le traiter comme un programme de travaux à réalisation échelonnée dans le temps, de présenter ensuite une justification du phasage retenu et de reprendre l'ensemble du dossier en conséquence, notamment son analyse socio-économique.

Page 03 sur 20

que « compte tenu de la diversité des différentes familles de tracé et en l'absence d'un principe de prolongement plus précis, la qualification des impacts (présentées en annexe 1), ne permet pas de traiter le tramway T10 Antony-Clamart et son prolongement comme un seul et même programme ».

⇒ le STIF confirme également dans sa réponse à la recommandation 35 de l'AE que ce phasage 2 n'est ni validé politiquement, techniquement, administrativement, ni budgétisé et encore moins planifié/échelonné pour le moyen voire même long terme

35. L'Ae recommande de compléter le dossier par une appréciation des impacts cumulés du projet de tramway avec la ligne 15 sud, prenant en compte l'hypothèse faite par le SDRIF 2030 de leur interconnexion.

Page 19 sur 20

La ligne 15 du Grand Paris Express est un projet connu au sens de l'article R 122-5 II.4 du Code de l'environnement. Aussi, ses impacts cumulés avec le projet de tramway T10 La Croix de Berny (Antony) – Place du Garde (Clamart) sont présentés au chapitre 4 – « *Effets cumulés avec d'autres projets connus* » de l'étude d'impact (page 11).

En revanche, le projet de prolongement du tramway T10 au-delà de la Place du Garde à Clamart jusqu'à la ligne 15 n'est pas un projet connu au sens de l'article R 122-5 II.4 du Code de l'environnement. Il n'a donc pas à être pris en compte à ce titre.

En outre, à ce jour, le prolongement n'a fait l'objet d'aucune validation politique, administrative ou financière, hormis l'inscription au SDRIF. Toutefois, en réponse à la recommandation 1 dans la synthèse de l'avis, une visualisation sommaire des enjeux et impacts du prolongement a été établie et est présentée en annexe 1.

Et pour cause : les prolongations aériennes ou par enfouissement soit vers Issy-les-Moulineaux soit vers Clamart, devront être réalisées dans les deux cas dans un territoire très dense avec de nombreuses contraintes géologiques souterraines (cavités) et de fortes pentes. Par ailleurs le nouveau projet d'aménagement, du maire de Clamart Mr Berger, pour la gare de Clamart (tel qu'élaboré et présenté aux habitants de Clamart) ne décrit ni ne démontre l'intermodalité avec une future ligne de tramway.

Par conséquent La surface du site de Novéos envisagée de 2,4 ha serait largement suffisante pour le parc roulant estimé à 14 rames pour le tracé phase 1 entériné (faisant l'objet de cette enquête publique pour aller jusqu'à la place du garde). En effet le STIF mentionne bien dans que cette parcelle de 2,4 ha permet outre 4 voies de maintenance, le remisage jusqu'à 24 rames pour justifier sa soit disant insuffisance pour contenir 27 positions de remisage pour la phase 2 hypothétique.

Il est intéressant de maintenant savoir si cette offre de transport correspond à la recommandation de l'AE N°7 pour une présentation de la relation avec la demande exprimée notamment par la « charge dimensionnante »

7. L'Ae recommande une présentation plus didactique de la relation entre l'offre de transport et la demande exprimée notamment par la « *charge dimensionnante* ».

Page 06 sur 20

La réponse du STIF :

Le mode tramway a été choisi, en comparaison aux modes bus et métro, pour les raisons suivantes :

- Les prévisions de trafic réalisées dans le cadre des études préliminaires par le STIF ont abouti à un débit\* de l'ordre de 3 600 voyageurs/h/sens à l'horizon de la mise en service du projet (à l'heure de pointe du matin). Celui-ci atteindrait 3 900 voyageurs/h/sens en 2030 ;
- La charge dimensionnante est évaluée à 1 400 passagers/h/sens sur le T10 à la mise en service, ce qui est en limite de la charge dimensionnante pour un BHNS (1600 environ).

Ces niveaux de trafic correspondent donc à la fourchette basse du domaine de pertinence du mode tramway et est en limite haute de la zone de pertinence d'un BHNS. Ils nécessiteraient de mettre en place un matériel spécifique (probablement bi-articulé) sur une fréquence très élevée. De ce fait, la réalisation d'un BHNS ne permettrait pas de pouvoir s'adapter aux possibles évolutions futures de la ligne (prolongement, augmentation de la demande liée au développement du territoire).

- En outre, dans le cas d'un prolongement au nord tel qu'envisagé dans le SDRIF, l'augmentation du trafic voyageurs imposerait la mise en place d'un tramway, puisque le débit pourrait atteindre 4 500 voyageurs/h/sens et la charge dimensionnante entre 3 000 et 4 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin. Il a donc été choisi de préserver l'avenir tout en répondant au besoin immédiat de la population.

Tout d'abord rappelons que le STIF se base sur les hypothèses suivantes de matériel roulant : - rames de 45 m de long et de 2,65 m de large  
- avec une capacité unitaire de 300 à 320 places au norme STIF de 4 voyageurs debout/m<sup>2</sup>,

D'autre part dans le dossier de consultation, il est indiqué

« Le parc de matériel roulant est estimé, sur la base des prévisions de trafic disponibles à ce stade d'études,

- à 14 rames pour l'exploitation de la ligne entre la Place du Garde et La Croix de Berny à un intervalle de 6min en heure de pointe.
- Le parc nécessaire passe à 27 rames pour exploiter en plus le prolongement au nord à un intervalle de 3min30s.

A noter que le parc de matériel roulant était estimé à 15 rames au DOCP en raison d'une hypothèse d'exploitation de la ligne à une fréquence plus élevée (5 min à l'heure de pointe), nécessitant davantage de rames circulant simultanément. » **L'impact de la fréquence entre 2 trams aux heures de pointe a donc une influence directe sur le dimensionnement du parc.**

Il faut également relever que lors de la phase de concertation, 2 hypothèses de longueur de rame avaient été étudiées : des rames de 30 m et des rames de 40 m, et pour une demande de 30 000 voyageurs/j. Le dossier d'enquête définit quant à lui des rames de largeur maximale (2m65) et de longueur maximale 45 m alors que par ailleurs l'estimation du flux journalier de voyageur au démarrage de la phase 1 a été abaissée à 25 000 voyageurs/j. Ce qui est totalement incohérent. Rappelons que le gabarit de 2m65 x 45 m correspond aux rames du T3 sur les quelles circulent plus de 300 000 voyageurs/j. Le T10 même en phase 2 n'atteindra jamais ces flux importants de voyageurs.

Outre le flux journalier de voyageurs, considérons maintenant la charge dimensionnante :

- Le flux maximal en phase 1 est de 1400 passagers/h/sens aux heures de pointe,
- Et celui en phase 2 serait au maximum de la fourchette de 4400 voyageurs/h/sens aux heures de pointe.

Or le parc estimé de 27 rames pour la phase 2 (aux conditions de gabarit de matériel roulant spécifié par le STIF et rappelé antérieurement) pour un intervalle entre 2 départs aux heures de pointe de 3,5 minutes correspondrait en réalité à une offre de l'ordre de 5300 places/heure/sens.

⇒ **En conclusion le parc de 27 rames aux conditions de gabarit des rames spécifié par le STIF (longueur 45 m, largeur 2m65) est totalement surévalué par rapport à la charge dimensionnante aussi bien en phase 1 qu'en phase 2 très hypothétique.**

**Il faut donc revoir le gabarit des rames et le nombre de postes de remisage en conséquence de la charge dimensionnante avec une fréquence aux heures de pointe adaptée.**

Or même en conservant le gabarit à 45m x 2m65, un calcul d'expert a pu démontrer que la charge dimensionnante avec l'hypothèse d'un intervalle aux heures de pointe de 3,5 mn ne nécessitait qu'un nombre total de 24 rames au lieu de 27 rames, ce qui rend alors la surface de la parcelle Novéos de 2,4 ha totalement compatible même dans le cadre d'une phase 2 hypothétique.

Hypothèses et méthodes de calcul de l'expert :

- Conservation d'un intervalle aux heures de pointe de 3,5 minutes
- en adaptant une vitesse commerciale de 19,68 km/h pour un temps de parcours de 25 minutes pour parcourir 8,2 km (phase 1) en supposant que la vitesse sera au pire conservée pour une hypothétique phase 2 (elle devra être améliorée du fait de prolongement probable par voie souterraine). Le temps de parcours passerait en phase 2 (prolongation au maximum de 3,1 km supplémentaire) à 31,4 minutes.
- avec un temps de séjour au terminus de 5 mn conforme au DCOP, sans manœuvre en arrière gare
- avec un taux de réserve du matériel roulant au minimum de 10 % conforme aux pratiques sur les autres lignes de tramway (ex T6 parc de 28 rames pour 25 en exploitation aux heures de pointe)

Le temps de révolution d'une rame, qui correspond au temps parcouru aller et retour majoré des temps de séjour au 2 terminus, serait donc de 73 minutes sur la phase 2 hypothétique. Par conséquent avec un intervalle de 3,5 minutes, seulement 21 rames seraient nécessaires à l'exploitation (73/3,5 soit 20,86). Le taux de réserve de 10 % nécessiterait 2,1 rames et au pire à un nombre de 3 rames supplémentaires.

⇒ **Le redimensionnement du parc adapté à la charge dimensionnante permet donc à lui seul de considérer l'option SMR Novéos à 2,4 ha comme tout à fait satisfaisante. Une étude plus avancée pourrait optimiser également le dimensionnement du SMR en diminuant le gabarit du matériel roulant : revenir à 40 m au lieu de 45 m de longueur pour faciliter les contraintes techniques de manœuvre et de virage, et diminuer la largeur des rames.**

En effet d'autres possibilités techniques existent que les rames à 2m65 de largeur comme fixées dans le projet et sont en fonctionnement en France (réf site : <http://tramwaydemontpellier.net/2013/11/23/23-novembre-2013-largeur-exterieure-de-caisse-de-tramway-montpellier-sur-le-podium/>), en particulier des rames à 2m40 voir 2m30 de largeur comme les rames à Orléans qui demeurent compatibles à l'accès de vélos, poussettes et fauteuils roulants pour handicapés dans les rames.

⇒ **La diminution de largeur de rame permettait aussi de diminuer d'autant les surfaces d'emprises du site propre (et donc limiter les emprises parcellaires) mais aussi de reconsidérer une optimisation des aménagements cyclables.**

- **Ainsi prenons le cas de la section du T10 sur la D2 traversant la forêt de Clamart.** Pour relier l'itinéraire de l'avenue H Barbusse à la piste cyclable existante en haut de l'avenue C Trébignaud, l'itinéraire proposé par le chemin du vieux cimetière, est totalement inadéquat vu que ce chemin est quasi impraticable à vélo, étroit, en pavés et très fréquenté par des piétons, et avec un très forte déclivité (jusqu'à 19% de pente. **Avec une rame à 2m30 de large, le gain de 70 cm ne serait**

**donc pas négligeable pour reconsidérer une option d'aménagement cyclable fonctionnel en bordure de bois le long du tracé T10.**

- **Sur les sections du T10 sur la D2 traversant le Plessis-Robinson, entre place du 11 novembre et jusqu'à la station Béclère, la diminution de largeur du tramway couplée avec une limitation à 2x1 voies, pourrait également permettre d'envisager de se réappropriier les pistes cyclables existantes pour les réhabiliter au lieu de créer des bandes cyclables non protégées comme proposé dans le dossier d'enquête publique.** En effet le projet reproduit le nombre de voies existantes alors qu'est prévu une réduction de trafic sur la D2 de -220 UVP vers 11 novembre et -380 UVP vers Clamart. Seule l'adjonction à une configuration de 2x1 voies, de voies supplémentaires pour tourner à gauche pour les carrefours importants peut se justifier. **D'autre part une configuration à 2x1 voies permettrait de palier aux inconvénients et risques accidentogènes induits par le projet de l'enquête publique, à savoir**
  - des variations de nombre de voies tout le long du tracé traversant le Plessis-Robinson (comme actuellement) avec la perte de fluidité et risques d'accidents que cela engendre (phase d'accélération ou de décélération en fonction élargissement ou rétrécissement des voies). Le projet présente même
  - une portion à 2X2 voies au niveau de la station Noveos en position axiale avec donc un risque accidentogène accru pour les piétons,
  - et un changement de position du tram d'axial en latéral proche de la station Ed Herriot avec cette configuration 2X2 voies (plus une voie tourne à gauche). Ce carrefour avec croisement avec le tramway serait donc très dangereux dans l'état.

**Nous profitons de ce passage sur les aménagements cyclables pour appuyer la proposition de l'AUT de Clamart évoquée lors de la réunion publique du 22 octobre dernier, à savoir prévoir une station Véligo à l'interconnection entre le T6 et le T10, ce qui aurait un avantage certain pour les robinsonnais éloignés des stations de tramway (localisés très en périphérie de la ville du Plessis-Robinson).**

Réponse du STIF à la 2<sup>nd</sup>e puce de la recommandation 19 du STIF :

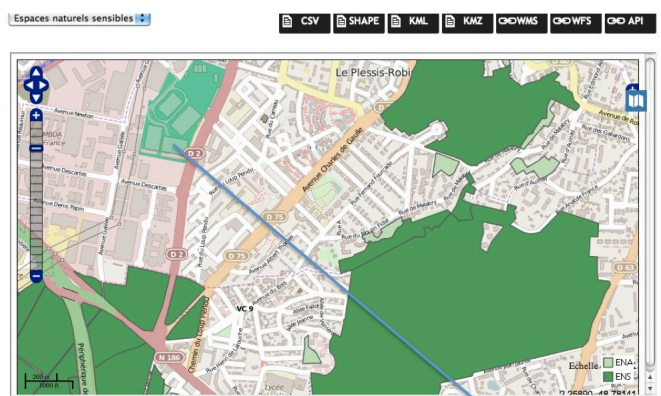
Outre le besoin de 27 rames, le STIF fait part d'un besoin de 6 voies de maintenance pour intégrer les études d'exploitation de niveau de schéma de principe pour éviter un mode d'exploitation dégradé, et cela pour expliquer que le site Novéos initialement envisagé de 2,4 ha ne pouvait correspondre à ce besoin.

⇒ **Mais le STIF ne justifie pas comment 4 voies de maintenance pourraient dégrader un mode d'exploitation avec flux de trafic maximum de 1400 voyageurs/heure/sens en phase 1 voire de 4400 voyageurs/heure/sens en phase 2 très hypothétique.** D'autre part, à la vue des éléments évoquer pour la 1ère puce, reste à démontrer que 4 voies de maintenance ne seraient pas suffisantes pour satisfaire un besoin 14 rames correspondant au besoin de la phase 1 voire de 24 rames correspondant à la charge dimensionnante recalculée par un expert pour une phase 2 hypothétique.



Le STIF confirme bien l'existence de parcelles disponibles à l'ouest pour une option d'extension du site Novéos de 2,4 ha (rectangle bleu) jusqu'à 3,5 ha (rectangle orange pointillé) non étudiée au départ.

Un schéma du site Noveos pour expliquer :



Source : <https://opendata.hauts-de-seine.net/jeu-de-donnees/espaces-naturels-sensibles-et-espaces-naturels-associés>

Option SMR Noveos étudiée:  
parcelles OV 100 +OV72  
+ OV74 + OV96 +OV123 =  
total 24324m<sup>2</sup>.

Option envisageable non étudiée de 34350 m<sup>2</sup>  
avec rajout de 10026 m<sup>2</sup> avec OV252 +  
OV230+OV247+OV249+OV251+OV250+OV248



Le STIF ne contredit pas que cette parcelle serait techniquement incompatible avec le besoin hypothétique de la phase 2 de 27 rames et 6 voies de maintenance mais indique la contrainte liée à la présence des lignes THT de 225 000 V qui survolent quasi l'intégralité de la surface additionnelle, comme une contrainte qui rend complexe l'implantation.

**La présence de cette ligne haute tension rend très complexe l'implantation d'un SMR sous cette zone, en faisant peser des contraintes :**

- d'implantation : compte tenu des hauteurs des bâtiments nécessaire au SMR, il n'est pas envisageable d'implanter l'atelier sous cette ligne ;
- de risque de courants induits entre les LAC et la ligne HTB : pour éviter ce risque, des distances minimales sont à respecter et des protections à mettre en œuvre ;

⇒ Le STIF fait donc part de contraintes complexes techniquement :

- Pour la contrainte de hauteur du bâti de SMR, il est à noter que le STIF ne la spécifie pas. Comment se rendre compte de son incompatibilité avec les altitudes de lignes aériennes THT ? Par ailleurs, le STIF mentionne lui même la possibilité de le décaisser de 3m et donne des arguments de contraintes techniques liées à la construction en sous œuvre qui sont ordinaires et donc gérables ainsi que des contraintes liées à une construction sous ligne THT mentionnées comme « imprévisibles » alors qu'une étude conjointe avec RTE permettrait de soulever ces contraintes. Il semblerait que ce partenariat d'étude n'ait même pas été initié à la lecture de l'avis du STIF. Nous ne mentionnerons pas l'enfouissement de ligne THT qui est outre irréaliste financièrement apportera des problématiques techniques bien plus contraignantes qu'en aérien comme nous pourrons le démontrer par ailleurs.

- Pour la contrainte de risques électromagnétiques, il est indiqué que des protections sont à mettre en œuvre et des distances minimales avec les lignes aériennes THT à respecter mais sans les spécifier. Pourtant le STIF doit gérer une autre contrainte de ce type pour le projet du T10 : sur le tracé du 10, la

présente de 2 lignes THT de 225 KV enterrées tout le long de la D2 (avenue Paul Langevin) pour les quelles les perturbations de champ magnétiques sont plus importantes que pour de l'aérien à la même distance à l'axe (cf données RTE ci-dessous).

Valeurs de champs magnétiques d'extrêmement basse fréquence (50Hz) générés par des lignes aériennes THT et HT ainsi que par des câbles souterrains

Tension	support	Nb de circuit	CM sous la ligne	CM à 30 m	CM à 100 m
400 kV	BILC	1	6 à 25 µT	3 à 5,5µT	0,4 à 0,6 µT
225 kV	C4NC	1	1,5 à 15 µT	0,5 à 1,5 µT	< 0,2 µT
90 kV	H92NT4	1	1,5 à 10 µT	0,5 à 1 µT	< 0,1 µT
63 kV	H92NT4	1	1,2 à 10 µT	0,6 à 1 µT	< 0,1 µT

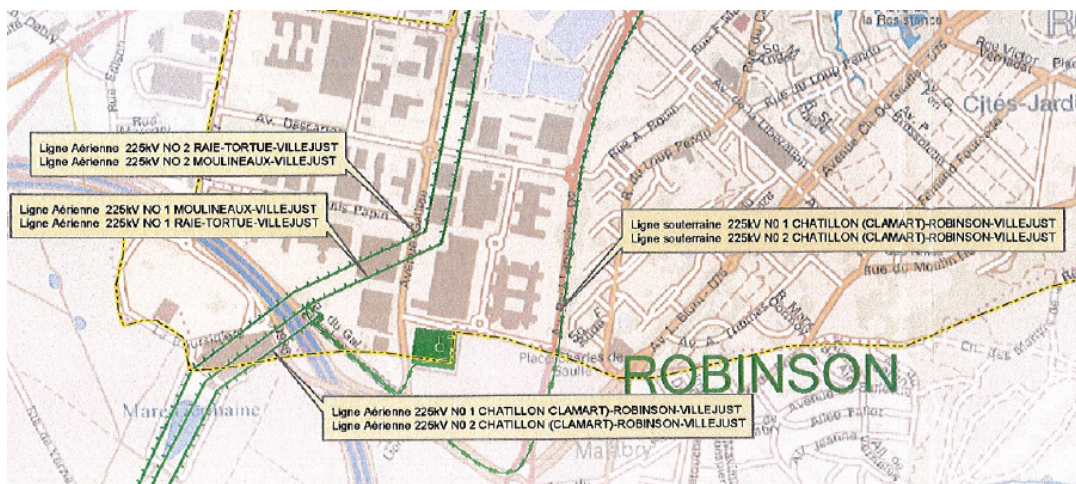
Source : RTE

Pour les câbles souterrains posés en "tréfle non jointif" avec enrobage béton avec un transit de 1000 A, les champs magnétiques mesurés à 1 m au dessus du sol sont donnés par le tableau suivant (estimations RTE) :

Tension	CM sur l'axe	CM à 5 m	CM à 10 m
400 kV	13,2 µT	2,7 µT	0,7 µT
225 kV	11,5 µT	2 µT	0,6 µT
63/90 kV	8,6 µT	1,4 µT	0,4 µT

Source : RTE

Avec le plan RTE ci-dessous (cf plan de servitude RTE [http://www.plessis-robinson.com/fileadmin/user\\_upload/Vie\\_municipale/Plan\\_local\\_d\\_urbanisme/15\\_06\\_15/dossier\\_de\\_PLU\\_arrêté/6.12.1.\\_Plan\\_servitudes\\_RTE.pdf](http://www.plessis-robinson.com/fileadmin/user_upload/Vie_municipale/Plan_local_d_urbanisme/15_06_15/dossier_de_PLU_arrêté/6.12.1._Plan_servitudes_RTE.pdf)) il est aussi aisé de voir que les lignes THT auront également un impact sur le SMR option Châtenay-Malabry.



Donc que ce soit pour une option SMR Chatenay-Malabry qu'option SMR Noveos le projet nécessitera une étude approfondie pour la réalisation des travaux en partenariat avec RTE sur l'aspect lignes THT et pour le fonctionnement du site SMR vis-à-vis des perturbations électromagnétiques et pour assurer la protection des travailleurs dans des conditions d'hygiène et de sécurité satisfaisantes.

⇒ C'est pourquoi nous réfutons la conclusion du STIF qui indique que les risques importants ne permettent pas de conclure à la faisabilité. Nous concluons que le STIF n'a pas mené l'étude de faisabilité technique suffisante en particulier en partenariat avec RTE pour conclure et nous demandons que l'étude soit approfondie avec sérieux.

Le STIF fait part des contraintes supplémentaires notamment de coûts comme élément pour écarter la solution SMR de Novéos.

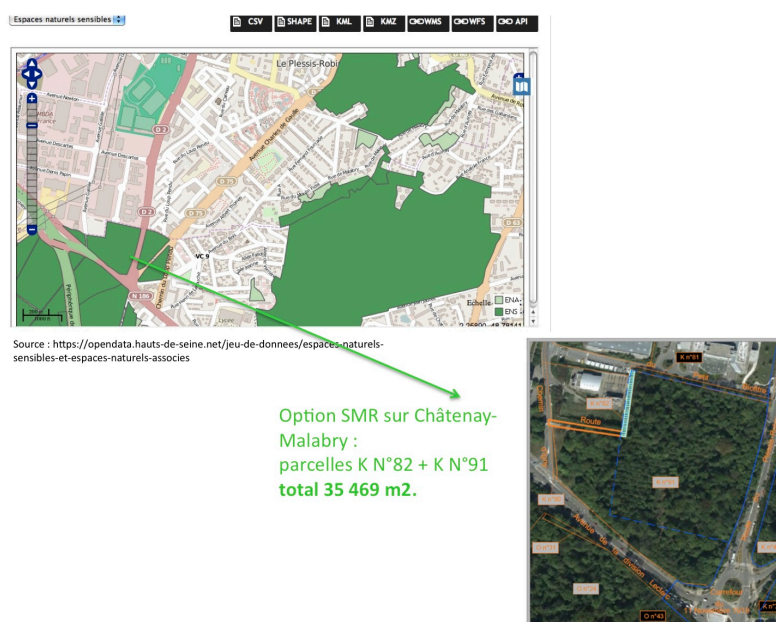
Or le surcoût en tant que tel ne peut être opposable au SDRIF qui impose de privilégier toute autre option techniquement faisable, à celle d'un espace boisé classé à protéger, et cela à un coût raisonnable. Or le STIF ne nous donne aucune étude de coût pour le SMR de Novéos à comparer avec celui d'une solution SMR Châtenay-Malabry qui doit lui tenir compte du surcoût de compensation.

⇒ L'étude approfondie de l'option SMR Novéos devrait donc être menée avec une étude de coût comparative avec celle de l'option SMR Châtenay-Malabry.

Réponse du STIF à la 3<sup>ème</sup> puce de la recommandation 20 concernant la compatibilité du choix de la parcelle boisée de Châtenay-Malabry avec le SDRIF : se référer à la réponse liée à la recommandation 2

2. L'Ae recommande de mieux justifier le choix effectué, parmi différentes options envisagées par le maître d'ouvrage, pour la localisation du site de maintenance et de remisage, la compatibilité avec le SDRIF de l'option retenue restant à démontrer notamment en ce qui concerne la préservation des espaces forestiers et de leur continuité, compte tenu en particulier de la réalisation récente de l'échangeur voisin de La Boursidière.

Page 03 sur 20



L'AE a relevé que « pour la parcelle de la forêt de Verrières (voir photo ci-dessous), elle est classée N32 dans le PLU de Châtenay-Malabry et, selon la cartographie du SDRIF 2030, est un « espace boisé à préserver et valoriser ».

**L'étude d'impact** la décrit comme une parcelle isolée de la forêt domaniale de Verrières. Sa surface totale disponible est de l'ordre de 5 ha environ, dont environ 3,5 ha seraient occupés par les équipements, bâtiments et infrastructures nécessaires au SMR. L'étude d'impact ne précise pas l'usage des 1,5 ha non utilisés pour le SMR. A plusieurs reprises dans différents documents, l'étude d'impact présente l'impact du déboisement comme globalement faible étant donné les surfaces concernées. L'AE avait déjà indiqué dans son avis n°2012-15 du 23 mai 201234 que la même assertion pour une surface voisine pourtant bien moindre ne prenait pas en compte le fait que les espaces forestiers sont globalement rares à proximité immédiate de Paris : elle vaut donc a fortiori pour une surface nettement supérieure. »

La réponse du STIF détaille l'impact cumulé avec l'échangeur A86 : le projet d'échangeur a un impact de 0,72 ha sur les parcelles de la forêt de Verrières localisées le long de l'A86 d'une part et du parc d'activités de la Boursidière d'autre part. Il n'impact pas la parcelle du projet de SMR envisagé.

⇒ Les 2 projets échangeur et SMR se cumulent donc soit au total 4,22 ha représentant 0,73 % de la forêt de Verrières.

Conclusions de la réponse du STIF pour l'étude d'impact (voir réponse à recommandation 2) : L'impact environnemental de la solution retenue a été limité au maximum via :

- une implantation en partie nord de la parcelle, présentant le plus faible impact écologique et limitant le fractionnement des espaces forestiers ;
- le maintien en état boisé du reste de la parcelle afin de limiter l'impact écologique sur les espèces ;
- une démarche de compensation complète comprenant : un échange foncier : acquisition et remise à la DRIAAF de 53 ha de parcelles boisées en Ile de France
- le reboisement des emprises travaux après le chantier et la compensation par reboisement ou travaux sylvicoles en Ile de France (5 à 10 ha),
- des mesures écologiques visant à requalifier et à pérenniser des espaces à plus forte valeur écologique ou des espaces forestiers dégradés pour diminuer les impacts globaux sur la forêt :
- la requalification de deux parcelles adjacentes dites du Bois du Carreau (localisé au nord est du carrefour du 11 novembre à l'entrée du Plessis-Robinson sur l'illustration 7 en réponse à la recommandation 26) avec un mode de gestion adapté à leur localisation en bordure d'urbanisation, de manière à les préserver et les valoriser comprenant des mesures de compensation écologiques ciblées (restauration, conservation et gestion d'habitats),
- Mise en oeuvre de travaux de génie écologique et de mesures de gestion écologique de massifs boisés au plus proche du projet avec un objectif écologique d'habitat avifaune et chiroptères

Le STIF a répondu dans le détail à la recommandation 26 de l'AE.

26. L'AE recommande une présentation plus claire des dispositifs de reboisement, d'acquisition et de restauration d'espaces boisés, en précisant leur localisation, ainsi que des engagements respectifs de chacun des deux maîtres d'ouvrage (STIF et département des Hauts-de-Seine), et de démontrer leur compatibilité avec le code forestier.

Page 16 sur 20

- Pour la compensation environnementale, le choix de la forêt du carreau de 3,7 ha au nord est du carrefour de 11 novembre est un choix cohérent au cas où le SMR est localisé sur le site de Châtenay-Malabry (même si compensation la plus faible en terme de surface).



⇒ Il faudrait veiller à ce que l'engagement (recité ci-dessous) soit bien réalisé car c'est le département des Hauts de Seine qui aura la gestion de ce bois et nous expliquer quels sont les 5 à 10h à proximité du site en plus du bois du carreau concernés par des mesures de gestion écologique.

Les maîtres d'ouvrage ont décidé de localiser une part significative de leurs compensations environnementales sur ces parcelles qui sont au plus proche du projet afin d'en améliorer la qualité écologique, paysagère et sociale. Le projet de compensation est en cours d'élaboration et sera détaillé dans le cadre du dossier CNPN. Il s'articulera autour des aspects suivants :

- maintien du caractère boisé des parcelles et pérennisation foncière, assurée notamment par un transfert de propriété de l'Etat au Département des Hauts-de-Seine, avec engagement de durée par les maîtres d'ouvrage (20 ans) ;
- réalisation de travaux de génie écologique et paysager afin de créer une diversité de milieux et habitats répondant aux enjeux écologiques des espèces cibles du projet : création de lisières forestières, éclaircissement ponctuelle des boisements, ouverture des milieux pour mise en place de petites clairières, protection de zones d'îlots de vieillissement forestier, création de noue humide permettant éventuellement de créer un habitat favorable aux tritons, définition et mise en œuvre de pratique de gestion écologique pérenne (taille, fauche, dévitalisation, abattage...) ; l'objectif est de permettre l'implantation d'habitats de chiroptères et d'avifaune ;
- création de cheminement au sein du Bois afin de prendre en compte les usages actuels des riverains tout en respectant les objectifs écologiques du boisement ;
- gestion par le Département des Hauts-de-Seine.

Ce projet fera l'objet d'une présentation aux autorités spécialisées (Conseil National de Protection de la Nature) dans le cadre du dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées.

Cette action locale de compensation des impacts du projet sera complétée par d'autres actions plus éloignées réalisées en Ile-de-France.

**En termes d'engagement supplémentaire dans le cadre du dossier CNPN**, est prévue la mise en œuvre de travaux de génie écologique et de mesures de gestion écologique sur 5 à 10 hectares de massifs boisés au plus proche du projet (soit de 2 à 7 hectares en plus du bois du Carreau), avec un objectif écologique d'habitat avifaune et chiroptères (vieillessement et sénescence, plantations, etc.). Cet objectif pourra être atteint par la mise en place de conventions de gestion avec l'ONF.

- Pour la compensation de défrichement, le site et l'objectif sont identifiés également clairement. En complément du bois du Carreau, un premier site potentiel a été identifié à Coutençon en Seine-et-Marne. CDC Biodiversité travaille actuellement au montage de cette opération, qui a été présentée et validée par la DRIAAF et la DDT 77. La réalisation est actuellement soumise à l'accord du propriétaire. Si

Par contre contrairement pour la compensation financière, 3 sites sont encore à l'étude sans plus de précision quant aux critères de choix définitif.

Compte tenu du fonctionnement du marché foncier francilien, les opportunités foncières éventuellement identifiées sont susceptibles d'être rapidement vendues à de tierces personnes. Les maîtres d'ouvrage ne peuvent donc pas prendre d'engagements localisés concernant les parcelles à acquérir avant la tenue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Toutefois, les maîtres d'ouvrage ont mandaté depuis novembre 2013 un opérateur de compensation environnementale, la société CDC Biodiversité, afin d'assurer l'identification foncière des opportunités répondant aux enjeux fonciers forestiers du projet.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent donc sur des caractéristiques techniques et foncières ainsi que sur cette superficie de 53 ha. Trois sites ont d'ores et déjà été identifiés (15 ha à Villiers-en-Bière permettant de désenclaver certaines parties de la forêt de Fontainebleau, environ 40 ha en Seine-et-Marne, également à proximité de la forêt de Fontainebleau, environ 40 ha dans les Yvelines à proximité de la forêt de Rambouillet). Parmi ces trois sites, le scénario le plus opérationnel possible sera arrêté entre les maîtres d'ouvrage, CDC biodiversité, la DRIAAF et l'ONF, de façon à dégager une surface de 53 ha au total.

- Pour les 1,5 ha non utilisés par le SMR, le STIF répond  
« Le projet laisse le reste de la parcelle 172 en état boisé, avec une gestion ultérieure par le Département des Hauts-de-Seine. »

⇒ La réponse n'est pas satisfaisante car elle n'indique pas l'objectif de la gestion ultérieure par le département des Hauts-de-Seine. Lors de la réunion publique du 22 octobre, le STIF a bien indiqué que le SMR option parcelles boisées serait aménagé en toiture terrasse végétalisée de façon à être compatible avec un projet ultérieur tel qu'un aménagement d'un terrain de sport au dessus du SMR même si cet aménagement n'était ni financé ni pris en charge par le projet du T10. Il s'agit en effet d'un projet bien connu de Mr Le maire de Châtenay-Malabry pour y déplacer un terrain de sport aujourd'hui implanté proche du théâtre de la Piscine, en vue d'un projet de parking et de construction immobilière. Mais qui dit terrain de sport, dit nécessité d'aménagements appropriés tels que des vestiaires, et autres installations requises. C'est pourquoi nous avons de fortes craintes quant à la gestion ultérieure des 1,5 ha résiduels d'autant plus qu'ils avaient été déclassés d'EBC en EVP lors de la dernière modification du PLU de Châtenay-Malabry.

A noter que la réponse du STIF à la recommandation 27 de l'AE pour l'entretien des surfaces résiduelles autour du carrefour du 11 novembre confirme l'objectif d'une gestion par les Hauts de Seine des 1,5 ha résiduels comme celui du bois du carreau.

27. L'AE recommande aux maîtres d'ouvrage de préciser les mesures à prendre pour préserver les surfaces forestières résiduelles du nord-est de la forêt de Verrières autour du carrefour du 11 novembre et pallier leur défaut d'entretien, ainsi que pour restaurer les continuités entre elles à l'occasion de ce projet

Page 16 sur 20

Dans le cadre des mesures de compensation écologiques, les maîtres d'ouvrage s'engagent :

- au maintien en état boisé des franges du site de maintenance et de remisage (1,5 ha environ),
- à une valorisation écologique du bois du Carreau (3,1 ha) situé dans la continuité de la forêt de Verrières, à proximité immédiate du projet (localisation sur l'illustration 7 dans la réponse à la recommandation 26 dans le présent mémoire),
- avec une gestion par le Département des Hauts-de-Seine.

Ces mesures sont favorables au maintien de continuités écologiques.

Mais cela ne garantit en rien la protection moyen long terme de ces espaces boisés.

-« L'AE a également remarqué que la mise en compatibilité en 2013 du PLU de Châtenay-Malabry, suite à la déclaration d'utilité publique du demi-diffuseur est de l'A86 avec la RD 986, avait conduit à déclasser l'espace boisé classé de cette parcelle, mais non celui du « bois du Carreau », situé immédiatement à l'est de l'autre côté de la RD 2. Ce déclassement, prolongé par la nouvelle modification du zonage de cette parcelle dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Châtenay-Malabry au titre du projet de tramway T 10 a conduit à réduire fortement la continuité forestière sur ce secteur »

⇒ C'est pourquoi au cas où le projet de SMR sur ces parcelles boisées était confirmé, nous sollicitons

- pour une remise en EBC des 1,5 ha résiduels comme garantie de volonté affirmée du département des Hauts de Seine de bien conserver cette parcelle résiduelle en espace boisés

- **et qu'elle soit également la cible des mesures de gestion écologique de compensation en complément du bois du carreau en vue de la réhabilitation des continuités écologiques entre la forêt de Verrières et le bois du carreau.**

Et l'AE de conclure sur la même thématique : « La démonstration de la compatibilité avec le SDRIF de cette seconde évolution du PLU de Châtenay-Malabry n'a au demeurant pas été apportée aux rapporteurs pendant l'instruction de cet avis, en dépit de leur demande. » et l'AE de rappeler la non compatibilité de ce choix avec le SDRIF « Sans préjuger à ce stade de la pertinence des mesures proposées en compensation du déboisement de cette parcelle, l'AE considère que la démarche d'évitement n'a pas été correctement conduite pour déterminer l'implantation du SMR. »

⇒ **Comme l'AE nous maintenons notre fort désaccord avec l'affirmation du STIF suivante :**

« Tant pour le projet d'échangeur de la Boursidière que pour le projet de tramway T10, aucune autre solution n'est techniquement possible à un coût raisonnable, l'impact est limité et les continuités écologiques ne sont pas remises en cause. Ainsi, la réalisation de ces projets est compatible avec le SDRIF. »

⇒ **Nous réfutons également le propos de Mr Siffredi de la fin de la réunion publique du 22 octobre : « on abandonne le prolongement de la phase 2 ou on reste sur un petit SMR »**

Le SMR de 2,4 ha est tout à fait adapté à la charge dimensionnante non seulement pour la phase 1 mais aussi pour la phase 2 et l'aménagement pourrait être optimisé avec un gabarit adapté au flux journalier de voyageurs, en revenant à 40 m de longueur et en abaissant la largeur à 2m30 pour permettre soit une diminution de l'emprise du site propre, soit des aménagements cyclables dignes de ce nom : aménagement cyclable le long du tram à la traversée de la forêt de Meudon, et réhabilitation vraies pistes cyclables sur la D2 entre place du 11 novembre et la station Béclère.

Et même si cela n'était pas le cas, l'extension aux parcelles contigües permettraient d'envisager une extension à 3,5 ha, comme démontré précédemment.

⇒ **Et pour le même motif nous refusons donc toute implantation du SMR sur les parcelles forestières d'autant plus en raison de compensations mal définies et de ruptures écologiques avérées.**

**Rappelons les obligations réglementaires émises par le SDRIF concernant les espaces boisés et forestiers** : « [Des] projets peuvent [y] être rendus possibles à titre **exceptionnel**, en l'absence de tout autre lieu d'implantation, notamment dans les espaces urbanisés, sous réserve des compensations prévues pour les espaces boisés. Les aménagements et constructions doivent être économes en espace et veiller à une bonne intégration environnementale et paysagère, notamment par le maintien ou la restauration des continuités écologiques » .

⇒ **En conclusion, le dossier tel que présenté (incluant réponse du STIF à l'avis de l'AE) en maintenant le choix du SMR sur des parcelles boisées alors qu'une implantation est tout à fait possible, ne satisfait pas aux obligations réglementaires émises par le SDRIF. Et même si la DUP était validée en tant que telle, avec ou sans réserve de votre part, elle résisterait peu aux actions de remise en cause administrative et/ou juridique éventuelles, ce qui aurait pour effet néfaste de remettre en cause l'intégralité du projet. Ce que nous ne souhaitons pas pour l'intérêt de la collectivité et de notre territoire.**

Les décisions prises jusqu'alors semblent avoir même été « verrouillées » politiquement pour éviter absolument la retenue du site du SMR de Noveos (augmentation du gabarit de tram surdimensionné alors que flux de passager en baisse ...) pour satisfaire le maire du Plessis-Robinson, Mr Philippe Pemezec et cela en dépit de l'intérêt général et la défense de notre environnement. Ce

**verrouillage politique devient caricatural avec le rappel d'éléments de l'enquête publique sur la révision du PLU du Plessis-Robinson qui s'est achevée le 23 octobre 2015 dernier.**

En effet la révision du PLU prévoit un nouvel emplacement réservé ER5 sur la parcelle dédiée à l'alternative SMR sur le Site de Novéos. Cet emplacement réservé a pour objet un projet sociopédagogique dont le bénéficiaire n'est pas mentionné. Par conséquent selon l'avis de la DREIA du 10 septembre 2015 en tant que PPA « *l'emplacement ne peut avoir d'existence juridique* ». Lors de la réunion publique du 5 mai 2015, Mr Perrin 1<sup>er</sup> adjoint avait même répondu à notre question relative au choix SMR vers la zone industrielle Novéos de la façon suivante : « *Nous voulons changer cette appellation de zone industrielle et de toute façon si le terrain était retenu pour le projet SMR, nous le classerions en espace boisé classé, nous en ferons un parc, jamais le SMR ne s'implantera à cet endroit* ». Pourtant dans la présentation du PADD il est pourtant mentionné comme objectif « *concevoir un développement urbain multifonctionnel et plus de diversité et de qualité, le long du tracé du tramway et en considération du lieu d'implantation du SMR* ».

**La mairie du Plessis-Robinson souhaite donc verrouiller contre vents et marrées toute option potentielle sur le terrain option SMR Novéos en y plaçant un espace réservé aux contours socio pédagogiques non définis.** Nous avons pu déjà nous exprimer sur ce point dans notre avis remis au commissaire enquêteur Mr Pelatan en charge de l'enquête publique de la révision du PLU. Nous lui avons également fait part, que l'avis du STIF à la révision du PLU du Plessis-Robinson, indiquait l'incohérence des documents soumis avec ceux de l'enquête publique sur le T10 : Les emplacements réservés E6 ne correspondent ni en surface ni en positionnement aux emprises parcellaires identifiées pour le T10 par le STIF. Même les stations de Tramway selon le STIF ne seraient pas correctement positionnées. Nous vous informons donc également avoir sollicité Mr Pelatan pour que

- **l'emplacement réservé E6 tel qu'identifié induisant les citoyens en erreur soit ôté de la présente révision du PLU car seule l'enquête publique parcellaire du T10 pourra prévaloir de droit**
- **et qu'une réunion publique spécifique sur la ville puisse être organisée conjointement avec le STIF et le département pour apporter toutes les corrections et précisions nécessaires, et cela avant la fin de l'enquête publique sur le T10 pour l'instant programmée au 6 novembre.**

Nous nous tenons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Nos sincères salutations.

