

**SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE
CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**DECLARATION DE PROJET
PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAMWAY T2
D'ISSY VAL DE SEINE A LA PORTE DE VERSAILLES**

**DECISION n° 8412
prise dans sa séance du 17 juin 2005**

1) Intérêt général de l'opération

Présentation globale de l'opération

Le projet de prolongement de la ligne de tramway T2 à la Porte de Versailles fait suite aux études menées sous l'égide du STP (Syndicat des Transports Parisiens) devenu STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) visant à assurer l'accessibilité au sud-ouest parisien et le maillage de la ligne de tramway T2 avec le réseau métropolitain.

Deux variantes de tracé ont été envisagées pour le prolongement du tramway T2 à la Porte de Versailles :

- La variante 1, utilisant les emprises de la Petite Ceinture Ferroviaire (PCF) et ayant son terminus à Balard, avec un prolongement ultérieur à Porte de Versailles, a fait l'objet d'une première procédure de concertation préalable ;
- La variante 2 a été étudiée à la suite des remarques formulées par le public lors de la concertation préalable de la variante 1. Elle prévoit un tracé qui quitte rapidement l'emprise ferroviaire du RER C et se poursuit en rive sud du boulevard périphérique, en bordure d'Issy-les-Moulineaux, avec un terminus à Porte de Versailles.

A la suite d'une nouvelle concertation préalable, la variante 2 a été retenue par le STIF et les collectivités concernées. Le schéma de principe modificatif, correspondant à ce choix, a été approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 10 octobre 2002.

La maîtrise d'ouvrage de l'opération est confiée à Réseau Ferré de France pour les études et la réalisation de la plate-forme et des ouvrages d'art situés sur ses emprises, à la Ville de Paris pour les études et la réalisation des aménagements de voirie et à la RATP pour les études et la réalisation du système de transport et des ouvrages d'art situés en dehors des emprises de RFF. La RATP est désignée coordonnateur de l'opération.

Objectifs d'intérêt général

Le prolongement de T2 à la Porte de Versailles figure au Contrat de Plan État – Région 2000-2006. Ce projet, qui participe à l'amélioration des moyens de transport en Île-de-France, et plus particulièrement des liaisons de rocade, répond aux objectifs généraux suivants :

- Renforcer l'accessibilité au pôle de La Défense et au sud-ouest de Paris ;
- Créer une liaison directe entre le Parc des Expositions de la Porte de Versailles, les secteurs en mutation d'Issy-les-Moulineaux et de Boulogne-Billancourt et le centre des affaires de La Défense ;
- Améliorer le maillage entre les lignes de transport en commun par de nouvelles correspondances avec la ligne 8 du métro à Balard, la ligne 12 du métro et la future ligne de tramway sur les boulevards des Maréchaux à Porte de Versailles ;
- Améliorer la desserte locale des quartiers ouest et nord d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves ainsi que du sud du quinzième arrondissement de Paris coupé du reste de l'arrondissement par le boulevard périphérique ;
- Satisfaire les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France approuvé en décembre 2000 qui préconise un nouveau partage de la voirie, devant conduire à une baisse de l'usage de la voiture et une meilleure utilisation des autres modes de transport tels que les transports en commun, le vélo ou la marche à pied ;

Valoriser le paysage urbain à l'occasion du réaménagement des espaces publics traversés.

Adéquation du projet à ces objectifs

Le tracé projeté s'étend sur 2,3km. Il se développe sur le territoire d'Issy-les-Moulineaux dans la continuité de la ligne existante puis franchit les voies de la ligne C du RER par un ouvrage souterrain. Il s'inscrit ensuite en bordure des infrastructures de la ligne C du RER et se débranche de la plate-forme ferroviaire, au sud du boulevard périphérique, par un ouvrage d'art. Il se poursuit alors sur le territoire de Paris au niveau du sol par les rues Henry Farman, Louis Armand, d'Oradour sur Glane et l'avenue Ernest Renan qu'il emprunte pour atteindre la Porte de Versailles.

L'itinéraire est desservi par 3 stations ayant comme dénominations provisoires "Porte de Sèvres", "Porte d'Issy" et "Porte de Versailles". Elles desservent des quartiers sud du quinzième arrondissement de Paris en limite d'Issy-les-Moulineaux et le nord d'Issy-les-Moulineau. En particulier, les stations « Porte de Sèvres » et « Porte de Versailles » permettent d'assurer une correspondance avec les lignes 8 et 12 du métro parisien.

Le projet est accompagné d'un volet urbain fort qui permet la requalification d'une partie importante de la voirie et favorise des modes de transport alternatifs à la voiture.

Le projet de prolongement de T2 à la Porte de Versailles présentant le tracé au sud du périphérique répond ainsi pleinement aux objectifs d'intérêt général.

2) Conclusion de l'enquête publique

A l'issue de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 21 juin au 07 août 2004 inclus, la commission d'enquête a remis dans son rapport d'octobre 2004 un avis défavorable au projet de prolongement de la ligne T2 à Porte de Versailles, en remettant en cause le tracé soumis à l'enquête.

La commission relève toutefois, en premier lieu, l'intérêt général du projet, mentionnant que « *ce prolongement répond donc à une forte demande et apparaît comme une nécessité évidente pour la politique des transports de la région Île-de-France* ». La commission relève ainsi que la « *rentabilité socio-économique (...) est très bien démontrée* », que le projet a « *une forte utilité économique et une pertinence à l'échelle de l'agglomération parisienne* ». La commission conclut que ce « *prolongement répond donc à une forte demande et apparaît comme une nécessité évidente* ».

Mais la commission a estimé, en second lieu, que la démonstration n'avait pas été faite que le tracé proposé fût le meilleur choix. Elle a fondé sa conclusion sur 11 points, dont une partie, et en particulier la conclusion, se révèle en dehors du cadre de l'enquête publique car relatifs à un tracé – celui empruntant la petite ceinture ferroviaire – qui n'était pas inscrit à l'enquête bien qu'évoqué dans le dossier dans le cadre des rappels historiques.

3) Conditions de poursuite du projet

L'article 126-1 du code de l'environnement prévoit que, lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

Cette disposition ne s'applique qu'aux projets qui ont fait l'objet d'une enquête publique de type Bouchardeau.

Elle fait par ailleurs l'objet de jurisprudences contradictoires concernant son application.

La ville de Paris, la RATP et RFF ayant respectivement déclaré l'opération d'intérêt général les 7-8 mars, 1^{er} avril et 12 mai 2005, le STIF se prononce également sur l'intérêt général de l'opération.

Considérant les éléments suivants sur chacune des 11 raisons et des éléments d'appréciation exprimés par la commission d'enquête dans sont rapport :

Sur l'ambiguïté des deux périodes de concertation et de leur bilan : Les deux concertations ont donné lieu à de réels débats. Elles ont permis à chacun de s'exprimer et d'être entendu à deux occasions. L'étude de la deuxième variante et la concertation sur cette deuxième variante ont justement été décidées à la suite des observations recueillies lors de la première concertation. L'étude et la concertation de cette deuxième variante répond donc à un souci d'écoute et de prise en compte du public lors de la concertation. La solution retenue dans le schéma de principe modificatif approuvé par le STIF le 10 octobre 2002 prend en compte les avis exprimés et l'intérêt pour la collectivité. Le tracé présenté, à défaut de répondre aux vœux de tous, correspond à la meilleure solution pour tous.

Sur l'ambiguïté de l'enquête dans le contexte sensible du TMS : La commission a indiqué que l'enquête « s'est déroulée de façon tout à fait correcte et sereine ».

Sur la vitesse commerciale et la régularité du T2 diminuées par le tracé sur voirie : Si la vitesse sur le prolongement (24 Km/h) est inférieure à celle du T2 existant, elle reste néanmoins supérieure à celle d'autres tramways grâce à une régularité effectivement assurée par la mise en œuvre d'une priorité absolue. Par ailleurs, la vitesse actuelle sur le tracé existant n'est pas changée.

Sur la desserte de nouveaux quartiers : Les choix de desserte donnent priorité à des quartiers en fort développement, peu ou pas desservis par les transports en commun, rendant à ces derniers un rôle clé dans le développement futur de du tissu urbain. En outre, la future ligne T3 permettra déjà une desserte des quartiers proches des boulevards des Maréchaux.

Sur la rentabilité du prolongement : Le taux de retour sur investissement du projet présenté à l'enquête publique est excellent. Les avantages de ce tracé résident également dans la création d'un vrai pôle multimodal à la Porte de Versailles, d'une desserte adaptée à des déplacements « loisirs » (Porte de Sèvres et Porte de Versailles) et surtout un avantage écologique obtenu par une place moindre laissée aux circulations automobiles. L'efficacité globale du prolongement de T2 à Porte de Versailles et du tramway sur le boulevard des maréchaux est également nettement supérieure avec le tracé présenté à l'enquête publique.

Sur le rapport de causalité entre le tramway et la réduction du trafic routier : Le tracé proposé permet une réduction de la voirie et une redistribution des espaces en faveur des transports collectifs et des modes doux. Ce choix répond à l'objectif d'intérêt général de réduire la circulation automobile comme cela a pu être constaté en d'autres lieux.

Sur une possible rénovation urbaine indépendante du tramway : La réduction du trafic routier ne peut être dissociée d'une approche multimodale qui peut, seule, proposer des solutions de déplacements aux franciliens délaissant leur voiture. La rénovation des espaces proposée est complètement liée au volet transport, dimension structurante des activités urbaines.

Sur le projet de coulée verte sur la petite ceinture : La réalisation d'une coulée verte sur la petite ceinture, indépendamment du tramway, n'est pas de nature à remettre en cause l'intérêt général du projet. Le passage du tramway sur la petite ceinture risquerait au contraire de réduire la vitesse des rames sur ce tronçon, mais irait surtout à l'encontre des riverains proches de la petite ceinture ayant exprimé un avis favorable au tracé présenté à l'enquête publique.

Sur l'adéquation du projet avec la LOTI et le SDRIF : Le projet présenté à l'enquête publique est complémentaire de la création du tramway sur le boulevard des Maréchaux, ligne de rocade répondant favorablement au SDRIF de 1994. Dès lors, le prolongement de T2 au sud du périphérique donne priorité à la desserte de quartiers isolés et répond pleinement au PDUJIF par une excellente correspondance à la Porte de Versailles.

Sur la présence de zones inondables : Une partie de la ligne T2 existante est déjà en zone inondable. Une montée des eaux mènerait donc à cesser l'exploitation de T2 quel que soit le tracé du prolongement à la Porte de Versailles. Le projet présenté à l'enquête

intégrant l'ensemble des mesures de protections réglementaires, la remise en service de la ligne, en cas d'inondation potentielle, pourra se faire rapidement.

Sur les intérêts particuliers des riverains de la petite ceinture qui pourraient être préservés : Comme l'a indiqué la commission, l'enquête publique n'avait pas pour objet d'examiner autre chose que le tracé présenté. La remarque ne remet pas en cause l'intérêt de l'opération car elle porte sur l'intérêt des riverains de la petite ceinture, en dehors du cadre du projet présenté à l'enquête publique.

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

Vu le décret n° 59-1090 du 23 septembre 1959 modifié portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France,

Vu l'article L. 126-1 du code de l'environnement,

Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête donnant un avis défavorable au prolongement de la ligne T2 à Porte de Versailles tel que présenté à l'enquête publique de 2004,

Vu la proposition faite par courrier du 30 décembre 2004, de poursuivre le projet de prolongement du tramway T2 en conservant le tracé en rive sud du périphérique,

Vu les accords sur cette proposition donnés par courrier au STIF par :

- Monsieur le Directeur régional de l'équipement d'Île-de-France
- Monsieur le Président du Conseil Régional d'Île-de-France,
- Monsieur le Maire de Paris et Monsieur le Maire du quinzième arrondissement
- Monsieur le Président de Réseau Ferré de France,
- Monsieur le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine
- Monsieur le Maire d'Issy-les-Moulineaux
- Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération Arcs de Seine
- Madame la Présidente Directrice Générale de la RATP

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

SE PRONONCE

Article 1^{er} : le prolongement de la ligne T2 à Porte de Versailles empruntant le tracé présenté à l'enquête publique est d'intérêt général.

Le président du conseil d'administration du
Syndicat des transports d'Ile de France


Bertrand Landrieu