

**INTERCOMMUNALITE**

**Débat public sur les projets de Transport Public du Grand Paris et Arc Express**

Avis

**EXPOSE DES MOTIFS**

Afin de reprendre l'initiative sur l'aménagement de la région Ile de France, l'Etat a organisé une consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne.

La loi du 3 juin 2010 qui en a résulté prévoit les dispositions suivantes :

- Elle définit le réseau de transport public du grand paris (le grand huit) ; projet concurrent à celui porté par la Région et piloté par le STIF (arc express)

- Elle précise les modalités de sa mise en œuvre et notamment en :

- retirant au STIF , autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France, la conception et la mise en œuvre du projet de réseau de transport francilien.

- dessaisissant les collectivités locales de leur compétence sur l'aménagement d'une zone de 400 mètres autour des gares au profit de la société du grand Paris

- Elle crée la société du Grand Paris, établissement public d'Etat, qui sera le maître d'ouvrage du réseau de transport et des zones précitées.

La loi prévoit également que les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme ou d'aménagement puissent donner leur avis sur le projet dit de transport Public du Grand Paris à la commission particulière du débat public du Grand Paris, présidée par M. François Leblond.

Il a donc été décidé de mener conjointement, du 30 Septembre 2010 au 31 Janvier 2011, les débats publics sur les projets Arc Express et du réseau de transport public du Grand Paris.

La Ville d'Ivry sur Seine, sollicitée dans le cadre de ces débats publics, donnera donc son avis sur les deux projets.

**DU CONSTAT DE LA PENURIE DE TRANSPORT PUBLIC DE BANLIEUE A BANLIEUE A LA MISE EN DEBAT PUBLIC DE DEUX PROJETS REGIONAUX DE TRANSPORTS**

Aujourd'hui en Ile de France, 70% des déplacements motorisés se font de banlieue à banlieue et 80% d'entre eux s'effectuent en voiture alors que les réseaux de transports en commun connaissent une situation de saturation. Cette situation s'explique en partie par l'organisation radiale du réseau de transport francilien. Beaucoup d'usagers se trouvent alors obligés de passer par Paris ou de prendre leur voiture par manque de moyens de transports publics performants en rocade.

Le dossier de consultation remis par la commission particulière du débat public du Grand Paris fait état de prévisions correspondant à une augmentation d'ici 2030 d'un million du nombre d'emplois et d'un million et demi de la population en Ile de France et insiste sur la nécessité « *dans un contexte de concurrence internationale des grandes métropoles et dans une région qui concentre 40% de la Recherche et Développement du pays, {...} de dynamiser le territoire qui connaît des difficultés croissantes en matière de logements et de transports publics* ».

L'autorité environnementale<sup>1</sup> a souligné l'écart de ces prévisions avec celles de l'INSEE annonçant une croissance de la population de 669 000 habitants d'ici 2030. Le projet Arc Express table quant à lui sur une augmentation à l'horizon 2020 des emplois dans une fourchette de 318 000 à 424 000 et de la population dans une fourchette de 700 000 à 930 000 habitants.

## **C'EST DANS CE CONTEXTE QUE SE SITUENT LES 2 PROJETS SOUMIS AU DEBAT**

Le projet **Arc Express**, porté par la Région et piloté par le STIF, **serait un projet de métro automatique de rocade de 60 km pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue**. Il s'organiserait (Cf. plan annexé) autour de 4 arcs, dont le sud et le nord sont prioritaires (les arcs est et ouest ne sont pas encore définis) pour une mise en service en 2017. Ce projet correspond, dans sa partie sud-est au projet Orbival (projet de métro automatique soutenu sur son territoire par le Conseil Général du Val-de-Marne et l'association Orbival à laquelle adhère la Ville d'Ivry) et plus largement, l'arc sud correspond à la ligne rouge du projet du Grand Paris.

Le projet **Arc Express** privilégie une desserte fine des territoires :

- une cinquantaine de stations prévues
- vitesse commerciale de 40 km/h
- une distance inter-station de 1 à 1,5 km
- un gabarit de métro similaire à celui du RER actuel (2,80 m de large)

L'objectif annoncé du **réseau de transport du Grand Paris** est de **permettre, par la mise en place d'un réseau de métro automatique reliant les différents territoires et les grands pôles économiques, un aménagement territorial et un développement économique durables de la région**.

**Le projet de transport public du Grand Paris** (se reporter au plan en annexe), qui serait mis en service en 2023, est constitué de trois lignes et prend la forme d'un « grand huit » de 155 km :

- une liaison Le Bourget – La Défense (ligne rouge), reliant les territoires de la proche couronne à l'est et au sud ainsi que la grande couronne à l'ouest.
- une liaison Roissy Orly via La Défense (ligne verte) reliant les territoires de la proche couronne au Nord ainsi que les territoires de la grande couronne à l'ouest.
- une liaison Roissy – Orly via Saint Denis Pleyel (ligne bleue) : il s'agit du prolongement de la ligne 14 du métro au nord et au sud.

---

<sup>1</sup> Instance qui donne son avis, rendu public, sur les évaluations des impacts de grands projets

**Le réseau de transport du Grand Paris a pris le parti d'une vitesse commerciale élevée au détriment d'un maillage fin du territoire**, ce qui se traduit par les caractéristiques suivantes :

- 40 gares nouvelles seraient créées
- vitesse commerciale prévue de 65 km/h
- distance inter-station de 2 à 2.5 km
- gabarit du métro automatique proche du métro de la ligne 14 (2,45 m de large)

Sur ce dernier point, concernant les lignes rouges et vertes, il serait encore possible de s'orienter vers un matériel plus capacitair. En revanche, pour la ligne bleue, étant donné qu'il s'agit du prolongement de la ligne 14 actuelle, il sera difficile d'avoir un autre matériel roulant que l'actuel. Si le choix se porte sur deux matériels différents, la question technique du traitement du tronç commun vert et bleu sur le tronçon Saint-Denis/Roissy sera posée.

De plus, la technologie de la ligne 14, prévue pour le réseau de transport du Grand Paris correspond à un métro sur pneus sur lequel les critiques sont de plus en plus nombreuses (moins performant et plus cher à l'exploitation par rapport au métro sur fer). Enfin, si la possibilité d'utiliser le réseau du Grand Paris pour le transport de marchandises est évoquée, les modalités de sa mise en œuvre sont encore à étudier.

**Ces deux réseaux seraient en correspondance avec le réseau actuel** (métro, RER et Transilien) et permettraient ainsi de désengorger les transports publics dans le cœur de l'agglomération. La SGP et le STIF estiment que leurs projets respectifs permettraient des gains de temps importants pour les trajets de banlieue à banlieue (de l'ordre de 20 min).

## **DES DIFFERENCES NOTABLES SUR LE COUT ET LES MECANISMES DE FINANCEMENT**

**Le coût du projet Arc Express est estimé à 6 milliards d'euros, dont 5 milliards pour les deux arcs prioritaires.**

Les études sont inscrites au Contrat de projets Etat-Région 2007-2013 alors que concernant les frais d'investissement, 3,5 milliards sont prévus dans le plan de mobilisation de la région Ile de France, au volet du plan « préparer l'avenir ». Une participation de l'Etat et de nouvelles ressources régionales et nationales viendront compléter ce financement. Enfin, des réflexions et des discussions entre les différents partenaires sont en cours pour dégager la somme correspondante au financement non couvert par le plan de mobilisation.

**Les coûts du projet du réseau de transport public du Grand Paris sont estimés de 21,4 à 23,5 milliards d'euros dont :**

- 15 à 20% pour la ligne bleue (pour 40 à 45% du trafic journalier attendu)
- 35 à 40% pour la ligne rouge (pour 35 à 40% du trafic journalier attendu)
- 40 à 50% pour la ligne verte (pour 20% du trafic journalier attendu)

Le système de financement du réseau de transport du Grand Paris tel que décrit reprend certaines préconisations du rapport Carrez du 30 septembre 2009. Ainsi, en plus d'une dotation initiale de quatre milliards d'euros de l'Etat à la SGP, les coûts d'investissement seraient couverts par un recours à l'emprunt dont les annuités seraient compensées par la mise en place et/ou l'ajustement de certaines taxes :

- les recettes fiscales supplémentaires générées par le dynamisme économique du projet
  - la modernisation de la taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerce et de stockage et des surfaces de stationnement de plus de 500 m<sup>2</sup>. Le surcoût des recettes générées bénéficierait à la SGP et dans une moindre mesure à la Région Ile de France.
  - la création d'une Taxe Spéciale d'Equipement additionnelle qui s'ajoutent aux taxes locales actuelles pour les contribuables franciliens.
  - la valorisation foncière, c'est à dire les plus-values générées par les opérations d'aménagement ou de construction autour des gares du réseau de transport.
- Cependant, cette dernière disposition n'apparaîtrait plus dans le système de financement, ayant été jugée « confiscatoire » par les professionnels de l'immobilier. Elle serait remplacée par une « adaptation » des deux taxes précitées.

En l'état actuel du dossier nous pouvons donc légitimement craindre une augmentation de la fiscalité et le « détournement » d'une part des recettes devant revenir aux collectivités territoriales.

En termes de fonctionnement, les recettes seraient notamment constituées de la redevance domaniale payée par le futur exploitant (sur le modèle des réseaux autoroutiers) et des recettes commerciales apportées par les gares.

Ainsi, le système de financement du réseau de transport public du Grand Paris tel que présenté dans le rapport de consultation ne permet pas de lever les incertitudes sur les moyens de trouver les fonds nécessaires à la mise en place de ce nouveau réseau. Il est à noter de plus que le STIF s'en verrait in fine confier la gestion et donc la responsabilité financière.

Il en va de même pour le projet Arc Express pour lequel des questions restent encore en suspens, concernant les coûts non inscrits au plan de mobilisation de la Région ainsi que sur le sens des « *nouvelles ressources régionales et nationales* ».

**Cependant, il faut remarquer que le coût diffère de manière importante entre les deux projets. Or l'aspect financier a un impact direct sur la faisabilité du projet, le délai de réalisation et l'immédiateté des bénéfices pour les populations et actifs.**

#### **LE FUTUR RESEAU CONCERNE LES TERRITOIRES AU SUD ET A L'OUEST D'IVRY (CF. PLANS ANNEXES)**

**La ville d'Ivry sur Seine ne serait pas directement desservie** par les deux projets de métro automatique mais il y aurait des incidences importantes, notamment à travers le maillage des réseaux de transports actuels et futurs avec ce métro automatique.

Dans le projet de transport public du ***Grand Paris***, la ligne bleue (prolongement de la ligne 14) prévoit une gare à l'hôpital du Kremlin Bicêtre, ainsi qu'à l'Institut Gustave Roussy de Villejuif, qui serait en correspondance avec la ligne rouge. Une station est prévue à Vitry centre sur la RD5 (ex RN305), ainsi qu'aux Ardoines (correspondance avec le RER C).

Par contre, la gare Villejuif – Louis Aragon est inscrite comme facultative dans le dossier de consultation alors qu'elle permettrait de constituer un maillage avec le terminus de la ligne 7 du métro-branche Villejuif.

Le projet ***Arc Express***, quant à lui prévoit une gare Villejuif-Aragon mais propose deux variantes avec un tracé passant par la gare des Ardoines et un autre qui se maillerait avec le RER C à la gare de Vitry RER.

## **A IVRY, DEVELOPPER LE RESEAU ACTUEL POUR ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET PERMETTRE UN RABATTEMENT EFFICACE VERS LES GARES DU FUTUR RESEAU**

L'enjeu pour Ivry est d'avoir **un réseau de transports en commun qui permette le rabattement sur les gares du futur réseau** afin de profiter de ces nouvelles infrastructures tout en **développant le réseau de transport existant** pour faire face à l'important futur développement urbain.

Les projets de transport public doivent donc prévoir des gares en correspondance avec les réseaux de transports desservant actuellement Ivry même si le projet de tramway sur la RD5 n'est mentionné dans aucun des deux projets (le projet Arc Express mentionne le TCSP RD5). Aujourd'hui, les travaux de finalisation du site propre sur la partie nord de la RD5 (ex RN305) débutent et vont permettre à la ligne 183 d'être plus régulière et efficace même si cette ligne est déjà saturée (troisième ligne de l'Ile de France en termes de voyageurs transportés). Avec le développement urbain que connaît le Plateau, ainsi que les autres projets d'aménagement sur l'ensemble de la RD5, les villes de Seine Amont souhaitent un mode de transport plus capacitaire. C'est ainsi et comme le prévoient le Contrat Particulier Région-Département et le Plan de mobilisation de la Région qu'il est prévu de **transformer la ligne de bus 183 en tramway**. La gare de Vitry Centre prévue dans le projet de transport public du Grand Paris devrait donc permettre le maillage avec ce futur mode.

La **ligne 132** qui permet de relier la Bibliothèque François Mitterrand à la futur gare du réseau sur la RD5 à Vitry connaît une fréquence trop faible (un passage toutes les 5 à 15 minutes en heure de pointe) à l'heure actuelle pour permettre un rabattement efficace sur les grandes gares du futur et actuel réseau régional. Il est donc nécessaire pour permettre aux ivryens d'accéder au futur réseau d'ajuster l'offre de la ligne 132.

Le développement d'Ivry Confluences doit s'appuyer sur une desserte performante par les transports en commun dans une perspective d'évolution durable du tissu urbain.

Ainsi, la desserte de la ZAC Ivry Confluences s'appuie dans un premier temps sur deux TCSP (Transport en commun en site propre), un nord-sud dit **TCSP « Vallée de la Seine »** (Bibliothèque François Mitterrand / Les Ardoines) et un est-ouest, ce dernier devant constituer un rabattement efficace vers la gare du RER C, dont le schéma directeur prévoit le renforcement significatif des fréquences et dont la gare des Ardoines sera connectée au réseau Grand Paris.

Cependant l'étude sectorielle sur la desserte en transports collectifs de la Seine Amont nord réalisée par le STIF a montré que la desserte envisagée sur Ivry Confluence sur la base des deux TCSP, même renforcée à compter de 2020 par l'amélioration de la fréquence du RER C (annoncé : 20 trains/h à l'heure de pointe), sera à terme insuffisante. Le **prolongement de la ligne 10 du métro au moins jusqu'à la place Gambetta et à terme jusqu'à une gare du futur réseau est ainsi sollicité auprès du STIF et figure déjà** au plan de mobilisation actualisé de la Région.

**Toutefois, il convient de noter que le schéma directeur du RER C a connu en début d'année une situation de blocage non levée à ce jour. Par ailleurs, le STIF n'a pas donné d'échéance de mise en service du TCSP « Vallée de la Seine » dont, cependant, le Conseil Général a entrepris les travaux d'infrastructure nécessaires.**

*Ces deux projets ont un parcours similaire sur la partie située au sud d'Ivry sur Seine. Cependant, la différence principale se situe au niveau de l'ambition du projet. Arc Express a pour but de relier les territoires de proche banlieue entre eux (maillage plus fin mais vitesse commerciale moins élevée) alors que le projet du Grand Paris a pour objectif de relier rapidement les grands pôles économiques de la région (la Défense, Saclay mais aussi les gares TGV et aéroports entre eux).*

Au regard des deux projets les élus de la ville d'Ivry :

- affirment leur préférence pour une desserte fine et maillée du territoire, qui accompagne son développement urbain de façon durable par la mise à disposition des populations et actifs de transports collectifs performants.
- s'interrogent sur la pertinence de la ligne verte du projet de transport du grand Paris dans sa partie ouest en grande couronne au regard du rapport coût/prévision de trafic.
- insistent sur la nécessité de mise en œuvre rapide des projets en cours/programmés pour résoudre la situation existante : saturation de la ligne 183 nécessitant un mode plus capacitaire sur la RD5, blocage du schéma directeur de la ligne C et absence d'échéancier pour la mise en œuvre du TCSP « Vallée de la Seine », nécessité de programmation du prolongement de la ligne 10 du métro et sur le besoin d'amélioration des fréquences des lignes de bus : 125, 132, et même si elles bénéficient déjà des fréquences mobiliennes les lignes 323 et 180. Cette revendication pourrait notamment trouver une clé de financement à travers la réflexion relative à la partie ouest de la ligne verte.
- demandent des précisions sur le financement tant en investissement qu'en fonctionnement du projet de transport du grand Paris et s'opposent à l'hypothèse de retirer aux maires leur compétence aménagement autour des gares.
- ne souhaitent pas que le STIF soit dessaisi de sa compétence en matière de définition des schémas de transport franciliens.

En conséquence, je vous propose donc de :

1°) donner un avis défavorable sur le projet de transport public du Grand Paris.

2°) émettre un avis favorable au projet Arc Express, tout en requérant des précisions sur le financement, au travers d'un cahier d'acteurs commun aux deux projets : cf. projet ci-annexé.

PJ : annexes

## **INTERCOMMUNALITE**

### **Débat public sur les projets de Transport Public du Grand Paris et Arc Express**

Avis

LE CONSEIL,

sur la proposition de son président de séance,

vu le code général des collectivités territoriales,

vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, créant la Société du Grand Paris, établissement public d'Etat, qui sera le maître d'ouvrage du réseau de transport public du même nom, défini par la même loi et prévoyant également que les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme ou d'aménagement puissent donner leur avis sur le projet à la commission particulière du débat public du Grand Paris,

vu le dossier de consultation du public soumis par ladite commission,

considérant qu'il y a lieu pour la Ville d'Ivry-sur-Seine de revendiquer une desserte fine et maillée de son territoire, qui accompagne son développement urbain de façon durable par la mise à disposition des populations et actifs de transports collectifs performants, et non une desserte rapide uniquement vouée à relier les grands pôles économiques régionaux,

considérant la nécessité pour la Ville d'Ivry-sur-Seine de voir avancer les projets de transports collectifs programmés ou à l'étude qui, en plus d'améliorer la situation actuelle, permettront un rabattement efficace vers les nouvelles gares du réseau,

considérant dès lors l'intérêt pour la Ville d'Ivry-sur-Seine de proposer un cahier d'acteur en contribution aux débats publics sur les réseaux de transport public du Grand Paris et d'Arc Express,

vu le projet de cahier d'acteur, ci-annexé, (commun aux projets de Transport Public du Grand Paris et Arc Express),

### **DELIBERE**

par 38 voix pour, 5 voix contre, et 1 abstention

**ARTICLE 1 :** APPROUVE le cahier d'acteur commun aux projets de Transport Public du Grand Paris et Arc Express.

**ARTICLE 2 :** EMET un avis défavorable au projet de Transport Public du Grand Paris.

RECU EN PREFECTURE

LE 17 DECEMBRE 2010

TRANSMIS EN PREFECTURE

LE 17 DECEMBRE 2010

PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE

LE 17 DECEMBRE 2010