

*Réseau ferré de France***Décision du 12 mai 2005 relative au projet des travaux de l'opération de prolongement de la ligne T 2 à Porte-de-Versailles**NOR : *EQU0510134S*

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,
Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré 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 T 2 à Porte-de-Versailles tel que présenté à l'enquête publique de 2004 ;
Vu la proposition du syndicat des transports d'Ile-de-France, dans son courrier du 30 décembre 2004, de poursuivre le projet de prolongement du tramway T 2 en conservant le tracé en rive sud du périphérique ;
Vu les accords sur cette proposition donnés par courrier au syndicat des transports d'Ile-de-France par :
- le directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France ;
- le président du conseil régional d'Ile-de-France ;
- le maire de Paris et M. le maire du XV^e arrondissement ;
- la présidente de la Régie autonome des transports parisiens ;
- le président du conseil général des Hauts-de-Seine ;
- le maire d'Issy-les-Moulineaux ;
- le président de la communauté d'agglomération Arcs de Seine,
Considérant les éléments suivants :

I. - INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION**1. Présentation globale de l'opération**

Le projet de prolongement de la ligne de tramway T 2 à Porte-de-Versailles fait suite aux études menées sous l'égide du STP (Syndicat des transports parisiens) devenu STIF (syndicat des transports d'Ile-de-France) visant à assurer l'accessibilité au Sud-Ouest parisien et le maillage de la ligne de tramway T 2 avec le réseau métropolitain.

Deux variantes de tracé ont été envisagées pour le prolongement du tramway T 2 à 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 correspondant à ce choix a été approuvé par le 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 plateforme 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.

2. Objectifs d'intérêt général

Le prolongement de T 2 à Porte-de-Versailles figure au contrat de plan Etat - région Ile-de-France 2000-2006. Ce projet, qui participe à l'amélioration des moyens de transport en Ile-de-France, et plus particulièrement des liaisons de rocadés, 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 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 1 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 urbain d'Ile-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.

3. Adéquation du projet à ces objectifs

Le tracé projeté qui s'étend sur 2,3 kilomètres, 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 trois stations ayant comme dénominations provisoires « Porte-de-Sèvres », « Porte-d'Issy » et « Porte-de-Versailles ». Elles desservent des quartiers sud du XV^e arrondissement de Paris en limite d'Issy-les-Moulineaux et le nord d'Issy-les-Moulineaux. 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 T 2 à Porte-de-Versailles présentant le tracé au sud du périphérique répond ainsi pleinement aux objectifs d'intérêt général.

II. - CONCLUSION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET CONDITIONS DE POURSUITE DU PROJET

A l'issue de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 21 juin au 7 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 T 2 à Porte-de-Versailles, en remettant en cause le tracé soumis à l'enquête, et prônant la réutilisation de la petite ceinture ferroviaire.

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 Ile-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 ».

La commission a toutefois 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 onze 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.

Ces onze éléments d'appréciation n'emportent pas la conviction et, dès lors, la RATP entend poursuivre le projet. En effet :

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 répondent 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 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 T 2 diminuées par le tracé sur voirie :

Si la vitesse sur le prolongement (24 km/h) est inférieure à celle du T 2 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 :

Si 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 T 3 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 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 T 2 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 T 2 au sud du périphérique donne priorité à la desserte de quartiers isolés et répond pleinement au PDUIF par une excellente correspondance à Porte-de-Versailles.

Sur la présence de zones inondables :

Une partie de la ligne T 2 existante est déjà en zone inondable. Une montée des eaux aboutirait donc à cesser l'exploitation de T 2 quel que soit le tracé du prolongement à 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.

Et après en avoir délibéré ;

Décide :

Article 1^{er}

Est déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, le projet de prolongement de la ligne de tramway T 2 à Porte-de-Versailles présenté à l'enquête publique.

Article 2

La présente décision sera affichée dans les mairies de Issy-les-Moulineaux et de Paris XV^e et publiée au recueil des actes administratifs des préfectures des Hauts-de-Seine et de Paris, ainsi qu'au *Bulletin officiel* du ministère des transports et au *Bulletin officiel* de Réseau ferré de France consultable sur son site internet (<http://www.rff.fr>).

Fait à Paris, le 12 mai 2005.

Le président de séance,
J.-P. Duport