

*Direction générale de la mer
et des transports*

Déclaration de projet du 1^{er} avril 2005 le conseil d'administration de la RATP se prononce, par la présente déclaration, sur l'intérêt général de l'opération de prolongement de la ligne T2 à la Porte de Versailles

NOR : *EQU0510184X*

**PROLONGEMENT DE LA LIGNE T2
À LA PORTE DE VERSAILLES**

Le conseil d'administration de la RATP,
Vu l'ordonnance 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;
Vu le décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statuts de la Régie autonome des transports parisiens ;
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 du syndicat des transports d'Ile-de-France, dans son 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'Ile-de-France ;
Monsieur le président du conseil régional d'Ile-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,
Considérant les éléments suivants :

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

Considérant :
Que 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'Ile-de-France) visant à assurer l'accessibilité au sud-ouest parisien et le maillage de la ligne de tramway T2 avec le réseau métropolitain.
Que 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.
Qu'à la suite d'une nouvelle concertation préalable, la variante 2 a été retenue par le STIF et les collectivités concernées. Que le schéma de principe correspondant à ce choix a été approuvé par le STIF le 10 octobre 2002.
Que 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. Que la RATP est désignée coordonnateur de l'opération.

2. Objectifs d'intérêt général

Considérant :
Que le prolongement de T2 à la Porte de Versailles figure au contrat de plan État - Région 2000-2006. Que ce projet, qui participe à l'amélioration des moyens de transport en Ile-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 avec notamment l'implantation de la fondation Pinault sur l'île Seguin 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 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

Considérant :

Que le tracé projeté s'étend sur 2,3 km. Qu'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. Qu'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. Qu'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.

Que l'itinéraire est desservi par 3 stations ayant comme dénominations provisoires « Porte de Sèvres », « Porte d'Issy » et « Porte de Versailles ». Qu'elles desservent des quartiers sud du quinzième arrondissement de Paris en limite d'Issy-les-Moulineaux et le nord d'Issy-les-Moulineaux. Qu'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.

Que 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.

Que 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.

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

Considérant :

Qu'à 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 T2 à Porte de Versailles, en remettant en cause le tracé soumis à l'enquête, et prônant la réutilisation de la petite ceinture ferroviaire.

Que 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 ». Que 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 ». Que la commission conclut que ce « prolongement répond donc à une forte demande et apparaît comme une nécessité évidente ».

Que la commission a toutefois estimé, en second lieu, que la démonstration n'avait pas été faite que le tracé proposé fût le meilleur choix. Qu'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.

Que ces 11 éléments d'appréciation n'emportent pas la conviction et que, dès lors, la RATP entend poursuivre le projet. En effet :

Sur l'ambiguïté des deux périodes de concertation et de leur bilan

Considérant que les deux concertations ont donné lieu à de réels débats. Qu'elles ont permis à chacun de s'exprimer et d'être entendu à deux occasions. Que 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. Que 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. Que 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. Que 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

Considérant que 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

Considérant que 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. Que par ailleurs, la vitesse actuelle sur le tracé existant n'est pas changée.

Sur la desserte de nouveaux quartiers

Considérant que 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 du tissu urbain. Qu'en outre, la future ligne T3 permettra déjà une desserte des quartiers proches des boulevards des Maréchaux.

Sur la rentabilité du prolongement

Considérant que le taux de retour sur investissement du projet présenté à l'enquête publique est excellent. Que 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. Que 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

Considérant que le tracé proposé permet une réduction de la voirie et une redistribution des espaces en faveur des transports collectifs et des modes doux. Que 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

Considérant que 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. Que 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

Considérant que 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. Que 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

Considérant que 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. Que dès lors, le prolongement de T2 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

Considérant qu'une partie de la ligne T2 existante est déjà en zone inondable. Qu'une montée des eaux mènerait donc à cesser l'exploitation de T2 quel que soit le tracé du prolongement à Porte-de-Versailles. Que 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

Considérant que comme l'a indiqué la commission, l'enquête publique n'avait pas pour objet d'examiner autre chose que le tracé présenté. Que 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.

Se prononce dans ces conditions :

Article 1^{er}

La RATP déclare d'intérêt général le projet de prolongement de la ligne T2 à Porte-de-Versailles empruntant le tracé

présenté à l'enquête publique.

La présente délibération sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère des transports. Elle sera affichée au siège de la RATP (54, quai de la Rapée, Paris 12^e) et dans les mairies du 15^e arrondissement de Paris et d'Issy-les-Moulineaux. Il en sera fait mention dans les mêmes publications de presse que celles retenues pour l'avis d'enquête publique. Elle sera consultable au siège de la RATP (54, quai de la Rapée, Paris 12^e) et sur son site internet : <http://www.ratp.fr>.

Fait à Paris, le 1^{er} avril 2005.

A.-M. Idrac