MAIRIE DE PARIS

DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

2012 DVD 110 : Approbation des modalités de l'organisation de la concertation préalable pour le projet de tramway Paris-Orly sur la RD5.

PROJET DE DELIBERATION

Exposé des motifs

Mesdames, Messieurs,

La RD5 (ex RN305) est aujourd'hui desservie par la ligne de bus 183, longue de 16,5 km, qui relie la porte de Choisy, à Paris, au terminal Sud de l'aéroport d'Orly.

Compte tenu de son importante fréquentation actuelle et des perspectives de développement des territoires qu'elle traverse, l'évolution de la ligne 183 vers un tramway est envisagée de la Porte de Choisy jusqu'au centre-ville d'Orly, pour un linéaire de 10,3 km de long.

1. Contexte

La ligne de bus 183, exploitée par la RATP, a fait l'objet du premier projet de site propre bus en Île-de-France, inscrit au 12ème Contrat de Plan État Région (CPER) 2000-2006 en tant que projet de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) sous les appellations suivantes « TCSP RN305 –Section Nord » et « TCSP RN305 – Section Sud ».

Aujourd'hui, de nombreux secteurs situés à l'interface de la ligne 183 sont en cours de mutation et renforceront son attractivité à court et moyen termes. Près de 5 km de site propre sont aménagés, 850 mètres sont en cours d'aménagement à Ivry-sur-Seine et 1200 mètres sont en cours d'étude de la rue Grétillat à Vitry-sur-Seine au passage Bertrand à Choisy-le-Roi.

La ligne 183 est la première ligne du réseau de bus hors de Paris avec plus de 54 000 voyages par jour (2007), l'essentiel du trafic voyageur se faisant entre Porte de Choisy et l'arrêt Rouget de Lisle situé près du pôle de Choisy-le-Roi RER C. La ligne souffre cependant d'une baisse de la vitesse commerciale et d'irrégularités, dues principalement à l'augmentation de la congestion sur les voies de circulation générale et à la discontinuité du site propre. Du fait de sa très forte fréquentation, cette ligne est actuellement saturée et nécessite un saut capacitaire afin de répondre aux besoins de déplacements identifiés et à venir.

Le projet d'évolution du TCSP de la RD 5 en mode tramway est inscrit au projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2008 au titre du développement des lignes TCSP du bassin de vie : un tracé de « tramway, site propre bus (TCSP) » est représenté entre Paris et Orly Ville.

Dans le cadre du Contrat Particulier Région Île-de-France - Département du Val-de-Marne 2009-2013, l'évolution du TCSP RD 5 vers le mode tramway a été retenue comme un des projets prioritaires d'investissement. Le CPRD94 2009-2013 prévoit le financement des études et premières acquisitions foncières pour l'implantation du site de maintenance et de remisage à hauteur de 5 millions d'euros.

Le tramway de la RD5 figure également :

- en tant que projet prioritaire, à l'article 2 du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, approuvé par délibération du Conseil régional d'Île-de-France le 18 juin 2009, du Conseil de Paris lors de sa séance des 6 et 7 juillet 2009 et du Conseil général du Val-de-Marne le 5 octobre 2009.
- en études dans la convention particulière entre l'État et la Région Île-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011-2013, signée le 06 septembre 2011.

2. Les objectifs et les apports du projet

La réalisation du tramway de la RD5 répond à plusieurs enjeux actuels et futurs spécifiques au territoire, il s'agit :

- de l'amélioration de la qualité de la desserte en transports collectifs du territoire : le tramway de la RD5 fiabilisera l'offre de transport en remplacement de la ligne de bus RATP 183 entre la Porte de Choisy et Orly. Il sera en interconnexion avec le T3, la ligne 7 du métro, le RER C, et le réseau du Grand Paris Express à Vitry centre ;
- de la valorisation des modes alternatifs à la voiture : la requalification des espaces publics au profit des transports en communs et des modes actifs (piétons et cycles) permettra la création d'espaces publics accessibles par tous et sécurisés ;
- du développement local : l'objectif est d'améliorer la qualité de service et la vitesse commerciale du transport collectif proposé sur un secteur d'habitation et d'activités économiques denses et en mutation.

3. Tracé du projet

Le projet de tramway Paris-Orly consiste en la réalisation d'une ligne de tramway de 10,3 km entre la Porte de Choisy à Paris et le centre ville d'Orly.

L'itinéraire retenu au stade du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) dessert 20 stations avec une interstation moyenne de 520 mètres environ.

Le territoire parisien accueille le terminus Nord du tramway à la Porte de Choisy, en correspondance avec le T3 et la ligne 7 du métro. Le tramway s'insère ensuite en latéral sur l'avenue de la Porte de Choisy puis, après le franchissement du boulevard périphérique sur l'ouvrage existant, il rejoint Ivry-sur-Seine en axial sur la RD 5.

Il poursuit son tracé sur les territoires de Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais et Orly, où se situe son terminus sud au carrefour du Fer-à-Cheval.

Des caractéristiques plus détaillées figurent dans l'annexe jointe au présent projet de délibération.

4. Le coût du projet

Le coût global du projet est évalué à 332 M€ HT (aux conditions économiques de novembre 2011) pour la réalisation du tramway entre Paris (Porte de Choisy) et Orly (Ville), intégrant le coût du site de maintenance et de remisage (sur le site des Vœux).

Le matériel roulant est estimé à 71,5 M € HT pour 22 rames.

5. La concertation

Elle permettra aux élus, forces économiques, sociales, associatives et à chaque citoyen de s'informer et s'exprimer sur les enjeux sociaux, économiques et environnementaux du projet.

Son coût est pris en charge dans le cadre de la convention de financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique pour le Tramway Paris Orly sur la RD5. Cette convention a été conclue entre l'État, la Région Île-de-France, le Département du Val-de-Marne et le STIF.

Rappel des procédures

Au regard du coût estimatif de l'opération, et conformément aux dispositions prévues à l'article L121-8 du code de l'environnement, modifié par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010, la Commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie afin de statuer sur les modalités de participation du public au processus de décision à engager pour le projet de tramway de Paris - Porte de Choisy à Orly-Ville.

Dans le cas où la CNDP ne préconiserait pas l'organisation d'un débat public, le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports dans cette région, mènerait une concertation préalable au titre du code de l'environnement, pour une durée de 4 semaines minimum.

Les modalités de concertation proposées

Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales, entreprises et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- *Une publicité préalable* dans la presse locale, les sites Internet des communes et par voie d'affiches dans les mairies et les lieux de vie de la zone concernée par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- *La mise en place d'un site Internet* dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement de documents relatifs à la concertation (information, comptes-rendus des réunions,…) et le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- *Une information dans les mairies*, associée à un dispositif de recueil des avis ;
- *Un journal d'information* sur le projet et la concertation, qui sera appelé à se pérenniser pour assurer l'information du public tout au long du projet ;
- *Un dépliant d'information et de mobilisation du public* auquel sera joint une Carte T permettant de renvoyer gratuitement son avis sur le projet ;
- *Un dispositif de consultation du public* couvrant tout le territoire concerné par le projet, prévoyant notamment trois réunions publiques (à Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Orly), une rencontre avec les acteurs économiques à Ivry-sur-Seine et une rencontre de proximité avec les voyageurs du bus 183 Porte de Choisy afin de recueillir leur point de vue sur l'ensemble de la ligne et le pôle de la Porte de Choisy.

Un schéma illustrant ces modalités de concertation figure dans l'annexe jointe au présent projet de délibération.

L'avis des communes concernées

Les modalités citées plus haut ont été présentées par le STIF aux communes situées sur le périmètre réglementaire de la concertation, directement impactées par le tramway : Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais et Orly. Par courrier du 22 février 2012, le STIF leur a demandé de lui faire parvenir leur avis sur les modalités de la concertation.

Prochaines étapes

L’approbation du DOCP du projet de tramway Paris-Orly sur la RD5 et des modalités de concertation est prévue lors de la séance du Conseil du STIF du 11 avril 2012. Sur cette base, le STIF saisira la CNDP.

Dans l’hypothèse où la CNDP ne préconiserait pas l’organisation d’un débat public, les modalités ici présentées seraient mises en œuvre dans le cadre d’une concertation qui pourrait se dérouler à l’automne 2012.

6. Calendrier

- Automne 2012 : concertation préalable ;
- début 2013 : bilan ;
- 2013 : études du schéma de principe et dossier d’enquête publique ;
- début 2014 : enquête publique ;
- 2020 : mise en service.

Je vous demande donc de bien vouloir approuver les modalités d’organisation de cette concertation.

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

Le Maire de Paris