



**ville de vitry sur seine**  
**DIRECTION DES AFFAIRES REGLEMENTAIRES**  
**SERVICE DES TRAVAUX DU CONSEIL MUNICIPAL**

Année 2010  
CONSEIL MUNICIPAL 7<sup>ème</sup> séance

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**

**DELIBERATION DL1071**

**AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LES RESEAUX DE TRANSPORT  
GRAND PARIS ET ARC EXPRESS**

**SEANCE DU MERCREDI 15 DECEMBRE 2010**

L'an deux mille dix, le mercredi 15 décembre à 20 H 30, le conseil municipal de Vitry-sur-Seine, dûment convoqué le 25 novembre 2010 s'est assemblé à l'Hôtel de Ville, dans la salle du conseil municipal, sous la présidence de Monsieur Alain AUDOUBERT, Maire.

**ETAIENT PRESENTS :**

Monsieur AUDOUBERT, Maire ; Monsieur KENNEDY, Madame ETAVE (jusqu'à la question 8), Monsieur BOURJAC, Madame VEYRUNES-LEGRAIN, Monsieur LEPRETRE, Monsieur POTIER, Mesdames AGIER, GERMA, Monsieur MOINEAU, Monsieur CHICOT, Madame GUENINE, Monsieur TZINMANN, adjoints au Maire ; Madame DUBOUCHET, Messieurs BENYACAR, ABDOUN CHAREF, Mesdames RABARDEL, MONTOIR, SALLY-BOUNDE-CLEON, Messieurs COUTHURES, MOREAU, KONATE, Mesdames EBODE ONDOBO, TEYSSEYRON, Messieurs BEYSSI, RAMAEL, Mesdames BEDRINES, MARMIGNON, OGIER-BOSCHUNG, OUESLATI, Conseillers Municipaux

**ONT DONNE PROCURATION :**

Madame ETAVE à Monsieur KENNEDY (à partir de la question 9), Madame VIGUIE à Madame MONTOIR, Madame LE CORRE à Monsieur LEPRETRE, Madame HAYAT-BELLESA à Madame EBODE ONDOBO, Madame TROUDI à Monsieur MOREAU, Madame LORAND à Monsieur MOINEAU, Madame SYLLA à Madame TEYSSEYRON, Monsieur CABANES à Madame DUBOUCHET, Monsieur BROSSARD à Monsieur CHICOT, Monsieur PORPIGLIA à Monsieur BOURJAC, Monsieur OMOURI à Madame SALLY-BOUNDE-CLEON, Monsieur ZEHAF à Madame VEYRUNES-LEGRAIN, Monsieur LADIRE à Monsieur RAMAEL, Monsieur BELL-LLOCH à Madame GERMA.

**ETAIENT ABSENTS :**

Mesdames VASSALLO, DESABRES DOS SANTOS, BOUTABAA, Messieurs BEN-MOHAMED, HAMANI, TMIMI

La séance est ouverte à 21 heures.

Conformément à l'article L.2121-15 du code général des collectivités territoriales, l'assemblée a désigné, à l'unanimité, Monsieur KENNEDY pour remplir la fonction de secrétaire; Monsieur HELLIO, directeur général des services de la ville, qui assistait à la séance, lui a été adjoint à titre d'auxiliaire.

DL1071

**AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LES PROJETS DE RESEAU DE  
TRANSPORTS GRAND PARIS ET ARC EXPRESS**

**LE CONSEIL MUNICIPAL,**

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

VU le schéma directeur de la Région Ile de France approuvé par le Conseil régional le 25 septembre 2008,

VU la délibération de l'EPA-ORSA du 6 novembre 2009 définissant les principes du Plan guide des Ardoines,

VU sa délibération n°DL1061 du 17 novembre 2010 approuvant les principes du plan guide des Ardoines,

CONSIDERANT le débat sur le réseau de transport public du Grand Paris lancé par la Commission nationale du débat public (CNDP) le 30 septembre 2010,

CONSIDERANT le débat public portant parallèlement sur le projet de métro de rocade autour de Paris dénommé « Arc Express »,

CONSIDERANT la réunion du débat public commune aux deux projets qui s'est tenue à Vitry-sur-Seine le 1<sup>er</sup> décembre 2010 et son compte rendu réalisé par la CNDP,

CONSIDERANT que, dans le cadre du Débat Public et notamment lors de la réunion tenue le 1<sup>er</sup> décembre dernier à Vitry-sur-Seine, les deux projets de transports en commun structurants ont été présentés par leur maître d'ouvrage respectif : le projet Arc Express porté par le STIF et celui de la Société du Grand Paris,

**APRES EN AVOIR DELIBERE,**

*A la majorité de*

*42 voix pour : groupe des élus communistes, républicains et citoyens, groupe des élus socialistes, groupe des élus du parti radical de gauche, M.POTIER (groupe des élus du parti de gauche), Mme AGIER (groupe des élus Europe écologie les verts), M.COUTHURES*

*1 abstention : M.BENYACAR (groupe des élus Lutte ouvrière)*

- **Approuve la création d'un réseau de transport** en commun de type métro automatique en rocade en première couronne de Paris et en affirme l'urgence ;
- Constate qu'il y a lieu de trouver des **convergences entre les deux tracés** ;
- Après avoir rappelé que le tracé Orbival, étudié à l'initiative du Conseil Général en lien avec de nombreuses villes du Val de Marne dont la Ville de Vitry-sur-Seine, a fait l'objet d'un large consensus et a obtenu le soutien de près de 60.000 val-de-marnais et des acteurs économiques concernés, **constate avec satisfaction que le projet de la Société du Grand Paris a repris l'intégralité du tracé Orbival.**
- Souhaite que le tracé du Grand Paris fasse l'objet de **deux corrections** :
  - o la **station Villejuif Aragon** doit assurer l'interconnexion entre la ligne 7 du métro, le tramway T7 en cours de construction et une dizaine de lignes d'autobus. Elle ne peut être optionnelle comme proposé. Elle est **indispensable.**
  - o à l'est, le dispositif doit comporter en plus une rocade proche à partir de Champigny-sur-Marne et de Val de Fontenay pour rejoindre le système de transports du Nord de Paris. Cela est possible en utilisant des infrastructures ferroviaires existantes.
- souligne l'importance du **prolongement de la ligne 14** permettant de relier le CHU du Kremlin Bicêtre, Gustave Roussy Cancer Campus et allant d'une part vers Orly et sa future gare d'interconnexion des TGV et d'autre part vers le cœur de Paris et Roissy.
- met en avant que la **desserte du Plateau de Saclay**, si elle est intéressante, ne nécessite pas un métro en souterrain fort coûteux, plus adapté à la desserte de la zone dense. D'autres solutions de surface pourraient être étudiées à partir des gares RER existantes (tramway, tram-train...)
- ce réseau de transport en commun structurant est **un levier considérable pour le développement économique de la métropole, du Département et pour Vitry en particulier** car il permet des connexions vers les pôles d'emploi, de recherche et d'innovation franciliens. Le projet de métro automatique relie les principaux pôles d'emploi et centres administratifs (Paris, Ivry/Vitry/Choisy, plateformes aéroportuaires, MIN, Créteil...). Il offre aussi de meilleures connexions entre les centres d'innovation et de recherche (Vallée scientifique de la Bièvre, Ardoines, Plaine Centrale, Est Parisien, Paris...) et les pôles universitaires (Paris, Créteil, Cachan) et renforcera leur attractivité. Il connectera, à terme, 120 établissements liés à la santé et aux biotechnologies : Campus Cancer-IGR, hôpitaux Paul Brousse et Paul Guiraud, Sanofi-Aventis, CHU Henri Mondor,...

Par exemple, le futur métro mettra le pôle biotechnologique des Ardoines à 2 stations de Créteil et du CHU, à 2 stations du Cancer Campus-IGR ou bien encore à 10 mn des centres universitaires parisiens.

La desserte du territoire vitriot par ce métro aura un rôle de levier déterminant pour l'attractivité économique de la Ville, en particulier pour le secteur de projet d'intérêt national des Ardoines dont le développement s'appuie sur la constitution d'un pôle d'ampleur dédié aux technologies innovantes autour de la gare des Ardoines, et d'un futur pôle d'interconnexion du Sud Est parisien. L'objectif de densification et de

diversification de l'emploi sur ce secteur est ainsi conditionné à la desserte par le futur métro en rocade.

- réaffirme la nécessité de **deux stations à Vitry-sur-Seine**,
  - o l'une sur la **RD 5 aux environs de l'Hôtel de Ville**. Cette gare desservira environ 30 000 habitants dans un rayon de 500m autour de la gare, ainsi qu'un tissu économique (d'environ 3000 emplois) et commercial et des équipements culturels, administratifs ou naturels majeurs (MAC/VAL, Exploradôme, Théâtre Jean-Vilar, Hôtel-de-Ville, Parc départemental des Lilas...). La nouvelle station du métro permettra la connexion avec le futur tramway sur la RD 5 dont les études sont déjà engagées, et le réseau de bus en surface qui accueille aujourd'hui près de 56 000 personnes chaque jour.
  - o l'autre en **interconnexion avec la gare RER des Ardoines**. Les Ardoines sont un pôle actuel d'emplois et d'activités majeur de 300 hectares, 9000 emplois et 400 établissements (dont le centre de production et de recherche de Sanofi-Aventis, le centre de maintenance du RER C, l'agence d'essais ferroviaires SNCF, Air Liquide, le centre de production EDF...). Conduit par l'Établissement public d'aménagement d'Orly-Rungis Seine-Amont (EPA ORSA) dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont, en lien avec les collectivités, le projet urbain conçu autour de la gare des Ardoines prévoit 40 000 nouveaux emplois à long terme, de nouveaux franchissements de la voie ferrée et de la Seine, un pôle d'interconnexion de transports en commun du Sud Est parisien à la gare des Ardoines. Avec l'arrivée du métro en rocade aux Ardoines, cette gare deviendra effectivement un pôle d'interconnexion régional entre le RER C modernisé, le transport en commun Nord/Sud, le transport en commun Est/Ouest et les dessertes locales de bus.
- soutient la **nécessité d'engager les travaux prioritairement sur l'arc sud**, compte tenu notamment de la carence actuelle du réseau de transports en commun structurants dans le Val-de-Marne en comparaison des autres départements de petite couronne.
- D'autre part, approuve les engagements pris par le STIF dans le **Plan de mobilisation des transports** concernant notamment:
  - o **l'amélioration de la ligne C du RER** par un cadencement des rames comparable à celui du métro soit 4 trains au quart d'heure tant pour la gare de Vitry-Centre que pour la gare des Ardoines.
  - o La construction dans le prochain contrat de projet Etat-Région du **tramway sur la RD 5**, pour lequel les études sont en cours,
  - o La mise en place d'une **ligne de bus préfigurant le futur TCSP Vallée de la Seine** reliant la Bibliothèque Nationale François Mitterrand jusqu'à Choisy-le-Roi, desservant ainsi les quartiers situés à l'est de la voie ferrée.
- souligne que **les financements** sont abordés de façon imprécise par les deux projets. On ne dispose pas de plans de financement prévisionnels permettant d'évaluer l'équilibre des projets, et de mesurer par exemple le poids des différents modes de financement envisagés, ainsi que la durée d'amortissement. Sur le volet fonctionnement du plan de financement, on ne dispose pas non plus des coûts envisagés.

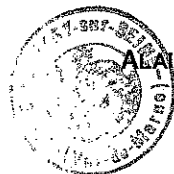
Il ne saurait être question que la réalisation de ce grand projet de transport mette en cause la remise à niveau prévue dans le plan de mobilisation des transports. Le financement ne pourra pas non plus être assuré par une contribution supplémentaire des usagers et une mise à contribution des communes et communautés de communes dans un contexte où l'Etat réduit leurs capacités financières. L'Etat devra donc clarifier ses engagements financiers vis-à-vis d'une part du Plan de mobilisation pour les transports et d'autre part du futur métro en rocade. Les collectivités devront pouvoir être en mesure d'accompagner le développement de l'habitat par des équipements sociaux et culturels induits. La participation des entreprises au financement est donc une piste à approfondir.

Le Conseil Municipal s'affirme attaché à la réalisation dans la partie dense de l'agglomération parisienne d'un système de transport cohérent et rapide, assurant l'interconnexion avec tous les grands moyens de transports radiaux, desservant les principaux pôles d'emplois et d'habitat, apportant ainsi une amélioration des conditions de déplacement des habitants.

**Certifié exécutoire, compte tenu de sa transmission au contrôle de légalité de la  
préfecture de Créteil le 22 DEC. 2010**

**Et de son affichage le 22 DEC. 2010**

Pour extrait conforme au registre des délibérations



LE MAIRE,

ALAIN AUDOUBERT