



Le Maire de Chaville certifie que la convocation du Conseil municipal a été affichée à la Mairie, conformément aux articles L.2121-10 et L.2121-12 du Code général des collectivités territoriales.



Jean-Jacques GUILLET
Maire de Chaville

CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 13 décembre 2010

EXTRAIT DU REGISTRE DES

DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Délibération n°3668

PREFECTURE DES HAUTS-DE-SEINE

Récépissé de dépôt :

NANTERRE, le : 17 DEC 2010

Publication par affichage

Le : 20 DEC 2010

L'an deux mille dix, le treize décembre à dix-neuf heures quinze minutes, le Conseil municipal, légalement convoqué, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Jean-Jacques GUILLET, Maire.

Présents :

M. LIÈVRE, Mme RÉ, M. TAMPON-LAJARRIETTE, Mme PROUTEAU, M. PAILLER, M. BÈS, Mme DAËL (arrivée à 19h25), Mme TILLY, Mme GRANDCHAMP (départ à 21h45 / retour à 22h25), Maires adjoints.

M. LABILLE, M. BLANDEAU (arrivée à 19h28), Mme BROSOLETT (arrivée à 19h35), Mlle MIGNARD, M. CARDIN, M. COTHENET (arrivée à 19h25), M. BOUNIOL (arrivée à 19h58), M. DE SAINT-SERNIN (arrivée à 19h32), Mme PRADET, Mme LE VAVASSEUR (arrivée à 19h25), Mme GAVOIS (arrivée à 19h32), Mlle MESADIEU, Mme DUCHASSAING-HECKEL, Mlle DESNÉE, M. RIVIER, M. LEVAIN, Mme GRIVEAU, M. BESANÇON, Mme QUONIAM, M. AVELINO, M. PANISSAL, Conseillers municipaux.

Représentés : M. BISSON (pouvoir à Mme GRANDCHAMP), Mme FLORENT (pouvoir à M. RIVIER).

Mlle DESNÉE, désignée à l'unanimité par l'assemblée communale en qualité de secrétaire de séance, a procédé à l'appel des conseillers municipaux.

Objet : Débat public « Réseau de Transport Public du Grand Paris » - Avis de la Commune

Objet : Débat public « Réseau de Transport Public du Grand Paris » - Avis de la Commune

1. Rappel du contexte

Le 3 juin 2010, la loi relative au Grand Paris a été adoptée. Elle précise les projets de développement de la Région Capitale et définit plusieurs outils pour faciliter leurs réalisations.

Outre l'aménagement du Réseau de Transport Public du Grand Paris, qui sera détaillée en annexe, elle pose les bases d'autres infrastructures de portée nationale comme une liaison fret « à haut niveau de performance » vers les ports de Rouen et du Havre.

Elle crée les établissements publics « Société du Grand Paris » et « Paris Saclay », respectivement chargés de la réalisation du réseau de transport public et du développement du Plateau de Saclay, en définit les fonctionnements et les objectifs.

Elle modifie certaines dispositions du Code de l'urbanisme et crée les « Contrats de Développement Territorial ». L'objet de ces contrats est particulièrement large, puisqu'ils définissent « *les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles* ».

Enfin, elle précise les conditions du déroulement du débat public relatif au Réseau de Transport Public du Grand Paris, organisé conjointement avec celui du projet « Arc Express ».

Un débat public est organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), autorité administrative indépendante, saisie par le maître d'ouvrage du projet concerné. Cette commission a confié l'animation de chaque débat à deux Commissions Particulières du Débat Public (CPDP) distinctes.

La CPDP du Réseau de Transport Public du Grand Paris est composée de 12 membres et présidée par François LEBLOND, Préfet honoraire ; celle d'Arc Express est composée de 6 membres et présidée par Jean-Luc MATHIEU, Conseiller Maître honoraire à la Cour des Comptes.

Il est prévu une cinquantaine de réunions pour le Réseau de Transport Public du Grand Paris et une vingtaine pour Arc Express, dont une dizaine communes.

La CNDP peut organiser des réunions supplémentaires si nécessaire. Par ailleurs, certaines réunions seront communes avec d'autres débats publics en cours sur le prolongement du RER E vers l'Ouest et l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France.

Conformément à la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité (articles L.121-11 et L.121-13), le débat public ne peut excéder quatre mois.

Le 7 juillet dernier, la CNDP a fixé les dates des débats publics du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. La CNDP peut cependant les prolonger de deux mois par décision motivée. Dans les deux mois qui suivent la conclusion du débat, la CPDP établit le compte rendu synthétique et le présente au président de la CNDP, qui dresse le bilan du débat (soit avant le 31 mars 2011). Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public Société du Grand Paris, par un acte motivé qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public.

C'est dans le cadre de ces débats publics que l'ensemble des partenaires, dont les acteurs institutionnels, sont appelés à émettre un avis.

2. Quelle desserte du territoire de Grand Paris Seine Ouest ?

2.1. Comparaison des deux projets

Une rocade métro paraît aujourd'hui nécessaire pour faciliter les nombreux déplacements de banlieue à banlieue et permettrait de désaturer les lignes radiales dans le cœur de l'agglomération parisienne.

En effet, seuls des transports performants peuvent entraîner une réduction de l'utilisation de la voiture, et donc améliorer la qualité de l'air, préserver l'environnement et la santé.

Le réseau de transport du Grand Paris a été conçu à l'échelle métropolitaine, visant un développement généralisé de l'agglomération parisienne avec un réseau reliant les grands pôles économiques et les bassins de vie à plus grande vitesse (65 km/h) qu'Arc Express (40 km/h). Dans une logique métropolitaine, cette vision à plus long terme apparaît la plus pertinente pour porter la réalisation d'une telle infrastructure.

Arc Express répond aux problèmes plus immédiats de transports, mais ne prend pas réellement en compte le développement de la métropole.

Limité à une rocade en proche couronne, il ne luttera pas efficacement contre l'étalement urbain en grande banlieue et n'améliorera pas suffisamment le maillage d'une large agglomération parisienne.

De plus, Arc Express ne prévoit pas une réalisation immédiate de la totalité de la rocade. Les deux arcs disjointes seront donc moins performants que le Réseau de Transport du Grand Paris qui doit être réalisé d'un seul tenant.

Grand Paris Seine Ouest est particulièrement concerné par cette différence car situé à l'extrémité de l'arc sud d'Arc Express ne desservant que partiellement le territoire (Vanves, Issy ou Meudon). En effet, cette liaison, orientée vers le Val-de-Marne, n'offre des correspondances qu'avec les lignes sud parisiennes.

2.2. Les enjeux de la desserte du territoire par le réseau de transport du Grand Paris

La « ligne rouge » du réseau de transport du Grand Paris permettrait une desserte immédiate du cœur de l'agglomération. Elle serait le seul mode lourd à traverser la Seine et relierait la ligne 9, le T2 et la ligne Transilien Saint-Lazare offrant ainsi un maillage performant du territoire et de nouvelles liaisons vers La Défense, les aéroports parisiens, et plus généralement de tous les territoires de projet de la métropole.

Le projet du réseau de transport du Grand Paris propose deux variantes pour Boulogne-Billancourt avec, soit une gare au Pont de Sèvres, soit sur l'île Seguin.

- Une solution intermédiaire avec une gare au plus proche du Pont de Sèvres, permettrait d'assurer une correspondance performante avec la ligne 9 du métro et la gare routière accueillant une dizaine de lignes en provenance de Sèvres, Chaville, Ville d'Avray ou Vélizy-Villacoublay. Compte tenu de la proximité de l'île, cette gare pourrait desservir par un lien direct l'île Seguin (plus de 10 000 emplois plus des équipements culturels à rayonnement national et international ainsi qu'un pôle à destination commerciale important) et le trapèze de la ZAC Seguin – Rives de Seine (15 000 habitants, 12 000 emplois).

L'arrivée de cette nouvelle infrastructure nécessiterait un ajustement du modèle de développement des transports. Ainsi, sur l'agglomération et plus particulièrement dans la ZAC Seguin – Rives de Seine, les schémas de principe déjà existants du Transport en commun en Site Propre (TCSP) du Val de Seine et du transport en déclivité de Meudon devront être activés afin d'assurer une connexion efficiente avec la gare du Pont de Sèvres / Ile Seguin.

L'intérêt pour la ville de Chaville sera de se retrouver directement reliée à la gare proche du Pont de Sèvres par la ligne de bus 171 qui passe par la Voie Royale.

Une gare est également prévue au niveau de la station de T2 « Les Moulineaux ». Cette implantation ne concernerait que l'extrémité ouest de la ville d'Issy-les-Moulineaux alors que ce quartier s'avère d'ores et déjà desservi par le tramway T2 et de nombreuses lignes de bus. La configuration de la voirie (trottoirs étroits, pénurie foncière, réseaux souterrains) rendrait difficile la réalisation de la station.

En outre, plusieurs projets urbains issus (ZAC bords de Seine, Fort d'Issy) ou quartier en devenir (secteur de la place Léon Blum / avenue de Verdun / avenue Victor Cresson) mériteraient une accessibilité renforcée.

- Déplacée à proximité de la place Léon Blum, la station du réseau de transport du Grand Paris sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest créerait un nouveau pôle d'échanges avec le RER C à Issy, la ligne 12 du métro (dont le prolongement est inscrit au Schéma Directeur d'Ile-de-France et au Schéma de Cohérence Territoriale des Coteaux et du Val de Seine) et avec le futur TCSP Croix du Sud en provenance de la Croix de Berny et porté par le Conseil général des Hauts-de-Seine. Le quartier des Epinettes bénéficierait également de cette implantation notamment grâce à une accessibilité facilitée par un projet d'escaliers mécaniques actuellement en cours d'études par la Communauté d'agglomération, ou toute autre infrastructure pertinente.

Pour la ville de Chaville, la liaison directe à la ligne 12 du métro, dont l'extension est proposée, sera assurée via la ligne du RER C à la gare Chaville/Vélizy.

Aux abords de Vanves et d'Issy-les-Moulineaux, une gare supplémentaire en interconnexion avec la gare de Clamart permettrait de relier le réseau ferré de Paris Montparnasse (ligne N du Transilien) et assurerait une desserte efficace du Fort d'Issy et de la ville de Vanves, notamment le quartier du Clos Montholon qui connaît aujourd'hui un déficit de desserte en transport en commun.

- Dans l'attente, il est proposé une préfiguration de la liaison entre Vanves, la gare de Clamart, le Fort Numérique, Les Epinettes, le RER C « Issy », Les Moulineaux, la ZAC Seguin – Rives de Seine et le Pont de Sèvres par une ligne de bus, dont la prise en considération par le Syndicat des Transports en Ile-de-France est soutenue de longue date par la Communauté d'agglomération. En effet, actuellement, aucune liaison n'assure cette desserte.

La ville de Chaville bénéficiera de l'ensemble de ce nœud ferroviaire par la gare Chaville Rive Gauche.

Le bassin de desserte élargi de la Communauté d'agglomération serait également concerné par deux gares situées à proximité de son territoire :

- La gare prévue à Saint-Cloud serait accessible depuis Chaville, Sèvres et Ville d'Avray par les lignes L et U du Transilien ainsi que par le réseau de bus ;
- La « ligne verte » (entre Roissy et Orly, via La Défense) est présentée avec deux options de tracés entre Rueil-Malmaison et le plateau de Saclay. Il apparaît que le tracé privilégiant la gare de Versailles Chantiers assurerait une meilleure liaison en desservant un important nœud ferroviaire bénéficiant déjà du TGV, du TER Centre, du RER C et des deux lignes Transilien (N et

U). Versailles Chantiers serait ainsi renforcé dans son rôle de pôle multimodal à rayonnement régional et faciliterait la liaison vers Chaville, Sèvres et Ville d'Avray par la ligne Transilien Saint-Lazare.

L'élargissement du bassin de desserte de la Communauté d'agglomération avec un tracé privilégiant la gare Versailles Chantiers permettra de relier directement la ville de Chaville également via la gare Chaville Rive Gauche.

Enfin, il convient de noter que sur l'ensemble du territoire de Grand Paris Seine Ouest, l'accessibilité des gares existantes doit être confortée pour optimiser leur attractivité avérée. Par exemple, un nouvel accès à la gare Issy – Val de Seine, actuellement étudié par le Syndicat des Transports en Ile-de-France, doit permettre de faciliter les déplacements vers le quartier d'affaires isséen. De même, l'opération de réaménagement des abords de la gare de Meudon – Val Fleury renforcera l'accessibilité de la commune au RER C.

En effet, cette ligne assurerait alors la jonction entre la « ligne rouge » et la « ligne verte » du réseau de transport du Grand Paris.

Le réseau de transport du Grand Paris permettrait en outre de renforcer l'attractivité des lignes de bus existantes et de créer de nouvelles lignes de rabattement des quartiers.

Sur la base de ces éléments et dans le cadre du Débat Public, il est proposé d'affirmer le soutien du Conseil municipale au projet de Réseau de Transport du Grand Paris.

Ainsi, les infrastructures et liaisons existantes ou projetées seront renforcées pour pérenniser et accompagner de façon exemplaire le développement de notre territoire, acteur du projet du Grand Paris.

Les membres de la commission organique permanente « urbanisme, environnement, travaux, équipement, développement durable » ont examiné l'objet de la présente délibération le 2 décembre 2010.

***Le Conseil municipal,
Après en avoir délibéré,
Au scrutin public, par 25 voix pour et 8 abstentions,***

APPROUVE le projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris.

DEMANDE que la future gare « Pont de Sèvres » soit dotée d'une sortie directe vers l'Île Seguin.

DEMANDE que la gare prévue initialement à la station de T2 « Les Moulineaux » soit désormais envisagée aux abords de la gare d'Issy RER C (place Léon Blum).

DEMANDE qu'une gare supplémentaire en correspondance avec la gare SNCF de Vanves-Clamart soit créée.

SOULIGNE l'importance d'une relation structurante entre le territoire de Grand Paris Seine Ouest et le plateau de Saclay.

DEMANDE que le tracé de la « ligne verte » par la gare de Versailles-Chantiers soit privilégié.

CONFIRME son soutien au projet de prolongement de la ligne 12 du métro à Issy RER et au carrefour de la Ferme.

SOUTIENT le projet de transport en commun en site propre (TCSP) appelé Croix du Sud, prolongé à Issy-les-Moulineaux et porté par le Conseil général des Hauts-de-Seine.

DEMANDE que le niveau de desserte des communes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Meudon, soit reconsidéré notamment par une réévaluation du projet de Transport en commun en site propre du Val de Seine.

DEMANDE la mise en œuvre du projet de transport en déclivité de Meudon, approuvé par le Syndicat mixte des Coteaux du Val de Seine, afin de renforcer l'attractivité et l'intermodalité dans le secteur de la future gare du Pont de Sèvres.

DEMANDE que l'accessibilité aux différentes gares et stations du territoire soit renforcée pour assurer un maillage cohérent et complémentaire avec le réseau de transport du Grand Paris, notamment par une modernisation du réseau d'autobus et par les nécessaires opérations d'aménagements des gares.

AUTORISE le Maire à engager toutes les démarches nécessaires pour accompagner la réalisation du Réseau de Transport Public du Grand Paris.



Jean-Jacques GUILLET
Maire de Chaville

Date de réception de l'accusé de réception : 17 DEC 2010

CONSEIL MUNICIPAL DU 13 DECEMBRE 2010



Débat public « Réseau de Transport Public du Grand Paris » - Avis de la Commune

Annexe

1. Présentation du Réseau de Transport du Grand Paris

1.1. Historique et objectifs

Le projet «réseau de transport public du Grand Paris» (RTGP), repose sur la création d'un réseau de métro automatique autour de la ville capitale. Il doit contribuer à l'émergence d'une métropole parisienne plus unie, dense et multipolaire. Le projet inclut un développement à l'échelle locale pour atténuer la distinction entre Paris et sa périphérie, réduire les déséquilibres sociaux et territoriaux. Mais aussi à l'échelle nationale et internationale en ouvrant la zone agglomérée de Paris, notamment vers sa façade maritime, pour en faire un moteur de croissance.

(Source : Société du Grand Paris)

Porté par la Société du Grand Paris, le Réseau de Transport du Grand Paris a été présenté au printemps 2009. Il fait suite à la volonté du Président de la République de lancer une réflexion globale autour d'un « Grand Paris ». Les dix équipes pluridisciplinaires retenues suite à une consultation internationale ont exposé leur travail au printemps 2009 au cours de l'exposition « Le Grand Pari(s) ». La problématique de la mobilité au sein de la Métropole est un des points les plus présents dans les rendus.

Le réseau de transport du Grand Paris a pour objectifs de :

- Dynamiser le développement de la Région Ile-de-France : Le projet implique une cohérence entre développement économique, urbanisme et architecture de la ville capitale. Il assure une desserte rapide et des liaisons entre les grands pôles économiques, tout en reliant le cœur de Paris. Le Réseau de Transport du Grand Paris permettra également de relier les trois aéroports de la Région Capitale et huit gares TGV.
- Améliorer le fonctionnement quotidien des transports en commun : Aujourd'hui, 80% des déplacements de périphérie à périphérie s'effectuent en voiture. Le réseau du Grand Paris vise à permettre des déplacements plus directs et rapides de banlieue à banlieue, sans passer par Paris, tout en privilégiant des gares d'interconnexion avec les réseaux existants (prévision de diminution de la charge des lignes de métro en correspondance : de 10 à 15% en moyenne, de 25% sur la ligne 13). Le réseau de bus sera aménagé pour favoriser les correspondances.
- Accompagner une nouvelle politique d'aménagement pour préserver l'environnement.

L'implantation des gares du futur métro vise à favoriser le rapprochement des populations et des emplois, à désenclaver et à réaménager des territoires aujourd'hui marginalisés par le manque de desserte en transports en commun, et à libérer de nouveaux potentiels.

Le report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun, contribue à réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Caractéristiques

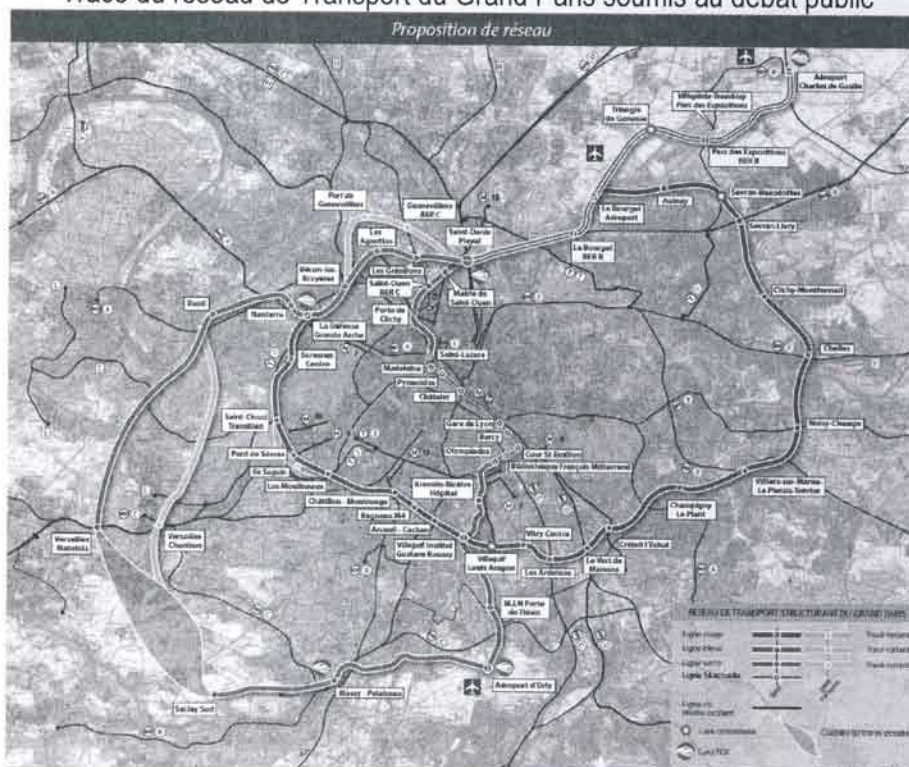
Le projet de Réseau de Transport du Grand Paris, soumis aujourd'hui au débat public, consiste à réaliser 155 kilomètres de lignes de métro automatique.

Le réseau ainsi obtenu, dont l'actuelle ligne 14 du métro est la colonne vertébrale, relie efficacement les principaux pôles de développement de l'agglomération parisienne.

Il sera organisé en trois lignes :

- Ligne bleue : Roissy CDG ↔ Le Bourget ↔ St-Denis Pleyel ↔ Paris (par ligne 14 : St-Lazare ↔ Châtelet ↔ Bibliothèque François Mitterrand) ↔ Villejuif ↔ Orly
- Ligne verte : Roissy CDG ↔ Le Bourget ↔ St-Denis Pleyel ↔ Gennevilliers ↔ La Défense ↔ Versailles ↔ Plateau de Saclay ↔ Orly
- Ligne rouge : La Défense ↔ **Boulogne / Issy** ↔ Villejuif ↔ Vitry / Seine Aval ↔ Marne la Vallée / Cité Descartes ↔ Clichy / Montfermeil ↔ Le Bourget

Tracé du réseau de Transport du Grand Paris soumis au débat public



(source : Société du Grand Paris)

Le nombre réduit de gares, espacées de 2 à 2,5 kilomètres, permet une vitesse de circulation élevée.

La Société du Grand Paris est chargée de la réalisation des infrastructures. Elles seront ensuite remises au STIF et à la RATP pour l'exploitation, revenant dans un régime de droit commun.

Le réseau de transport public du Grand Paris correspond à :

- un réseau en rocade composé de 3 lignes ;
- 155 km de métro automatique ;
- 40 gares nouvelles ;
- 65 km/h de vitesse commerciale en moyenne ;
- fréquence de passage pouvant descendre à 85 secondes ;
- 2 à 3 millions de voyageurs par jour ;
- des travaux de 2013 à 2023, avec des premières mises en service dès 2018 ;
- Un coût estimé entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros.

(source : Société du Grand Paris)

2. Présentation d'Arc Express

2.1. Historique / Objectifs

Arc Express est un projet de métro automatique en rocade ayant vocation à former une boucle autour de Paris. Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en assure la maîtrise d'ouvrage. Principal projet des opérations de transport en commun prévues au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), la rocade Arc Express a pour objectif de palier la saturation des réseaux et l'accroissement des déplacements de banlieue à banlieue, lesquels représentent près de 70% des déplacements.

(source : STIF)

Ce métro offrirait un niveau de service équivalent à celui de l'actuel métro parisien en mettant la priorité sur les correspondances avec les lignes de transports collectifs qui structurent déjà le réseau (métros, RER, trains de banlieue et tramways) ou sur des prolongements qui seront bientôt achevés. Le réseau de bus sera aménagé pour favoriser les correspondances. La tarification devrait être la même que sur les autres lignes du réseau ferré francilien.

En facilitant l'accès aux quartiers d'habitat, existants ou à venir, aux équipements culturels ou aux zones d'activité, Arc Express entend engendrer une dynamique de développement des territoires traversés par cette nouvelle desserte. Il s'agit également de favoriser l'émergence de nouveaux projets urbains, notamment aux abords des stations. Arc Express vise à rééquilibrer la desserte du territoire régional. Il se veut enfin un « projet durable », tant sur le plan de la mobilité en incitant à l'usage des transports en commun plutôt qu'à la voiture particulière, que sur le plan de l'aménagement en évitant l'urbanisation des zones rurales de l'Ile-de-France.

2.2. Caractéristiques

La rocade envisage de traverser 74 communes situées sur les départements de petite couronne. Il s'agira à terme d'une rocade complète dont le démarrage se fera sur les territoires qui ont été jugés prioritaires :

- Arc Nord : La Défense ↔ Asnières / Gennevilliers ↔ St-Denis Pleyel ↔ Bobigny
- Arc Sud : Issy / Meudon ↔ Villejuif ↔ Vitry / Seine Aval ↔ Créteil ↔ Fontenay / Noisy



Chacun des arcs présente plusieurs variantes soumises au débat public. Les connexions entre ces deux premiers tronçons ne sont encore que des fuseaux d'étude.

De par sa proximité de Paris, Arc Express sera connecté à la totalité des lignes de métro et RER. Le projet met en avant une desserte fine avec des interstations de 1 à 1,5 kilomètres.

(source : STIF)

Le projet Arc Express peut se synthétiser comme suit :

- une rocade (2 arcs disjoints dans un premier temps) ;
- 60 kilomètres de métro automatique ;
- environ 50 stations (une quarantaine sur les deux premiers arcs) ;
- 40 km/h de vitesse commerciale en moyenne ;
- fréquence de passage pouvant descendre à 90 secondes ;
- 1 millions de voyageurs par jour ;
- début des travaux fin 2012, premières mises en service dès 2017 ;
- un coût estimé de 6 milliards d'euros (5 milliards pour les deux premiers arcs).

(source : STIF)