

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Décembre 2010

## IVRY-SUR-SEINE



Ivry-sur-Seine, commune du Val-de-Marne, limitrophe de Paris est un territoire majeur de la Seine Amont avec 56 000 habitants. Après les années de la désindustrialisation, la commune connaît un nouveau dynamisme depuis une dizaine d'années.

Des projets de renouvellement urbain et de requalification du tissu industriel permettent à Ivry de redevenir attractive après quelques années d'apathie. La volonté de la ville est de profiter de ce dynamisme pour accueillir de nouvelles populations et activités tout en permettant aux Ivryens actuels de bénéficier de ces améliorations. Ainsi, afin d'accompagner son développement urbain de façon durable, la ville revendique un réseau de transport public structurant et performant.

### MAIRIE D'IVRY-SUR-SEINE

Esplanade Georges Marrane  
94205 Ivry-sur-Seine Cedex  
Tél. : 01 49 60 25 08  
Courriel : ljeannin@ivry94.fr

## Développer un réseau de transport public lourd de rocade sans oublier le maillage fin du territoire

La ville d'Ivry-sur-Seine n'est pas directement concernée par les projets Arc Express et de transport public du Grand Paris. Néanmoins, les enjeux sont importants quant au maillage de ce futur réseau avec l'actuel afin que le territoire ivryen en pleine mutation puisse en bénéficier.

### Soutien d'un projet de métro de rocade à l'image d'Orbival

La ville d'Ivry-sur-Seine, à l'instar des autres collectivités de l'Association Seine Amont Développement, soutient le projet Orbival, réseau de métro automatique de rocade permettant une desserte locale du territoire tout en créant un maillage régional.

Les deux projets mis en débat présentent dans la partie ouest du Val-de-Marne (arc sud et ligne rouge) des similitudes importantes avec le tracé Orbival. Les seules différences se situent au niveau de la gare de Villejuif – Louis-Aragon, facultative dans le projet du Grand Paris, et de la variante de l'arc sud d'Arc Express par la gare de Vitry RER.

### Exigence du maintien des projets d'amélioration du réseau de transport actuel

La ville d'Ivry-sur-Seine revendique le fait que les projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris ne se fassent pas au détriment des projets programmés ou à l'étude permettant une amélioration de l'existant. De plus, bien que les gares du réseau futur ne soient pas situées sur Ivry, il est important que le rabattement vers ces gares soit organisé de manière à irriguer son territoire.



# Enjeux pour le territoire ivryen

Le territoire d'Ivry-sur-Seine se caractérise par une desserte en transports en commun essentiellement Nord Sud qui commence, dès aujourd'hui, à montrer des signes de saturation et un réseau de bus en rocade très peu compétitif par rapport à l'auto-solisme. Ces différents réseaux, pas assez performants aujourd'hui, vont être encore plus sollicités avec les nouveaux projets d'aménagements, à court terme sur le Plateau et à moyen terme avec Ivry Confluences.

Dans ce cadre, la ville d'Ivry-sur-Seine revendique une amélioration du réseau existant afin d'accompagner son développement urbain et pour permettre un accès facilité pour les Ivryens aux nouvelles gares du futur réseau de métro automatique.

Aujourd'hui, les travaux de finalisation du site propre sur la partie nord de la RD5 (ex RN305) débutent et vont permettre à la ligne 183 d'être plus régulière et efficace, même si cette ligne est déjà saturée (troisième ligne de l'Île-de-France en termes de voyageurs transportés). Avec le développement urbain que connaît le Plateau, ainsi que les autres projets d'aménagement sur l'ensemble de la RD5, les villes de Seine Amont souhaitent un mode de transport plus capacitaire.

Ainsi, et comme le prévoient le Contrat Particulier Région-Département et le Plan de mobilisation actualisé de la Région, la Ville demande **la transformation de la ligne de bus 183 en tramway**. La gare de Vitry-Centre prévue dans les deux projets de transport public pourrait alors permettre le maillage avec ce futur mode.

**La ligne 132** qui permet de relier la Bibliothèque François Mitterrand à la futur gare du réseau sur la RD5 à Vitry connaît une fréquence trop faible (un passage toutes les 5 à 15 minutes en heure de pointe) à l'heure actuelle pour permettre un rabattement efficace sur les grandes gares de l'actuel et futur réseau régional. Il est donc nécessaire pour permettre aux Ivryens d'accéder au futur réseau d'ajuster l'offre de la ligne 132.

Le développement d'Ivry Confluences qui s'étend sur 145 hectares (pour 1,3 million m<sup>2</sup> de SHON avec la réalisation de 5 600 logements) doit s'appuyer sur une desserte performante par les transports en commun dans une perspective d'évolution durable du tissu urbain.

Ainsi, la desserte de la ZAC Ivry Confluences s'appuie dans un premier temps sur deux TCSP, un nord-sud dit **TCSP « Vallée de la Seine »** (Bibliothèque François Mitterrand / Les Ardoines) et un est-ouest, ce dernier devant constituer un rabattement efficace vers la gare du RER C, dont le

## Desserte actuelle en transports en commun :

- Métro, Ligne 7, deux stations : Mairie d'Ivry et Pierre et Marie Curie
- RER C : gare d'Ivry-sur-Seine
- Ligne de bus :
  - Mobiliennes : 180, 183, 323, 325
  - Autres : 125, 132, 182

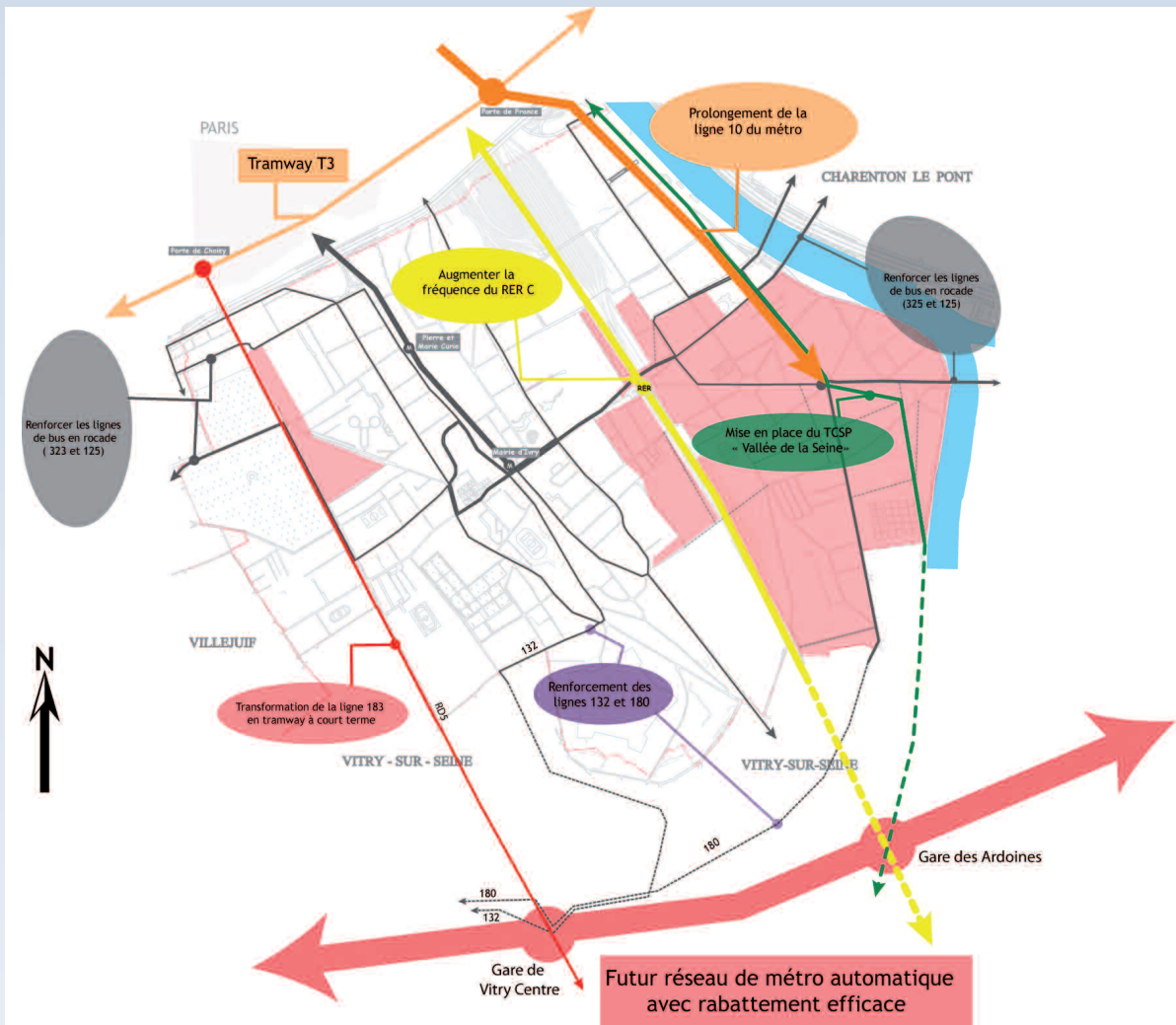
schéma directeur prévoit le renforcement significatif des fréquences et dont les gares des Ardoines ou de Vitry RER seront connectées au futur réseau.

**La ville d'Ivry soutient donc ce projet et demande une programmation précise de mise en service du TCSP « Vallée de la Seine ».**

Cependant, l'étude sectorielle sur la desserte en transports collectifs de la Seine Amont nord réalisée par le STIF a montré que la desserte envisagée sur Ivry Confluence sur la base des deux TCSP, même renforcée à compter de 2020 par l'amélioration de la fréquence du RER C (annoncé : 20 trains/h à l'heure de pointe), sera à terme insuffisante. **Le prolongement de la ligne 10 du métro, porté par les villes de Paris, Ivry et le conseil général du Val-de-Marne au moins jusqu'à la place Gambetta et à terme jusqu'à une gare du futur réseau**, alors nécessaire, est ainsi sollicité auprès du STIF et figure au plan de mobilisation actualisé de la Région.

**La ville demande le déblocage du schéma directeur du RER C qui prévoit une augmentation de la fréquence en gare d'Ivry-sur-Seine-RER.** De nombreuses autres villes de petite couronne bénéficient déjà de fréquences de desserte nettement plus élevées. Il paraît alors normal et juste qu'Ivry à son tour puisse avoir un niveau de desserte comparable. Cela est d'autant plus important que cette gare déjà saturée va connaître un important afflux de voyageurs avec le développement d'Ivry Confluences dont la première phase débute. À ce titre, la reconfiguration complète du bâtiment gare, aujourd'hui principalement orienté vers le centre-ville, et la modification des ses accès doivent être envisagées.

La ville d'Ivry-sur-Seine demande également une interconnexion ligne 7 / ligne 14 à hauteur de l'actuelle station Maison Blanche.



## Quelques éléments de repères du développement ivryen

### Secteur du Plateau, livré entre 2008 et 2014 :

- 1 072 logements
  - 1 140 emplois
  - une crèche et une école
- Après 2015 : un collège

Ligne de bus 183, 2<sup>de</sup> ligne la plus fréquentée du Val-de-Marne, saturée avec 16,5 millions de voyageurs par an

### Ivry Confluences, livrable à partir de 2014 :

- 5 600 logements familiaux
- 2 600 à 3 000 logements spécifiques (étudiants, personnes âgées, jeunes salariés)
- 18 000 nouveaux emplois
- un collège de 600 élèves
- des ensembles universitaires représentant plus de 3 000 étudiants (Universités Paris 6 et Paris 7)
- 60 à 80 classes d'écoles
- de nombreux équipements de proximité

Gare Ivry RER : 1 RER toutes les 15 min à tout moment de la journée  
Ligne 325 : 1 bus toute les 7 à 9 min en heure de pointe

# Pour une complémentarité des deux projets sans nuire aux projets inscrits dans le cadre du plan de mobilisation de la Région Île-de-France

La ville d'Ivry-sur-Seine se prononce pour une complémentarité des deux projets concernant l'arc sud d'Arc Express et la ligne rouge du Réseau de transport du Grand Paris. La ville revendique un transport permettant une desserte fine et maillée du territoire au service des habitants et non une desserte rapide uniquement vouée à relier les grands pôles économiques.

La ville soutient le projet Arc Express et sa mise en œuvre rapide (arc sud mis en service pour 2017) tout en soulignant la nécessité de faire avancer les projets de transports collectifs programmés ou à l'étude qui permettront un rabattement efficace vers les nouvelles gares du réseau.

## Néanmoins, la Ville d'Ivry-sur-Seine demande des précisions :

### pour le projet Arc Express :

- sur les modalités de financement du projet et notamment sur les « nouvelles ressources régionales et nationales à hauteur de 2,4 milliards d'euros »

### pour le projet de Réseau de transport public du Grand Paris :

- sur le financement ;
- sur la pertinence de la ligne verte au regard du coût par rapport au nombre de passagers prévus ;
- le choix du matériel roulant moins capacitaire qu'un RER ;
- sur les transports de marchandises par voies ferrées et fluviales ;
- demande que le STIF soit le pilote du futur projet de transport commun et que la compétence des maires en matière d'urbanisme et aménagement soit conservée autour des gares.



*Vue d'Ivry-sur-Seine depuis Alfortville.*