

## **Prolongement du métro 10 en Val-de-Marne: un projet stratégique pour la rive gauche, qui peine à émerger**

**Entre la zac Rive gauche à Paris et ses tours Duo, le futur quartier Bruneseau au pied du périphérique, Ivry Confluences et encore la double zac de Vitry-sur-Seine, c'est une succession de nouveaux quartiers de ville qui éclosent les uns après les autres en bord de Seine depuis la gare d'Austerlitz jusqu'à celle des Ardoines à Vitry. Un continuum de projets mixtes résidentiel-bureaux-commerces promis à un bel avenir à la condition cruciale d'être correctement innervé par les transports. Pour ce changement de Seine qui symbolise le Grand Paris, le prolongement de la ligne 10 du métro n'est pas une option. A ce stade pourtant, la partie est loin d'être gagnée pour le faire arriver à l'heure. 94 Citoyens fait le point sur la question.**

Actuellement, ces zac successives, qui doivent représenter à terme 60 000 nouveaux habitants, 100 000 nouveaux salariés et 30 000 étudiants, ne sont pas desservies par le métro. Seule la ligne de RER C suit ce trajet. La ligne 7 du métro, qui passe par la place d'Italie, s'arrête à la mairie d'Ivry. Pour mailler ce nouveau morceau de ville, deux nouveaux projets de transports en commun doivent donc s'articuler. Depuis la banlieue, la futur métro périphérique du Grand Paris Express connectera Vitry-sur-Seine aux autres villes de petite couronne. Depuis Paris, c'est le prolongement de la ligne 10 du métro qui doit desservir tous ces projets urbains de bord de Seine puis s'interconnecter au Grand Paris Express.

### **Un prolongement en deux temps : 5 nouvelles stations vers Ivry-sur-Seine puis le cap vers Vitry-sur-Seine**

Le projet est prévu en deux phases, avec un premier prolongement de Gare d'Austerlitz à Ivry Gambetta avec au passage 4 arrêts à Chevaleret (interconnecté à la ligne 6), Bibliothèque François Mitterrand (interconnecté à la ligne 14, la ligne de RER C et le TZen5, Bruneseau (interconnecté avec le tramway T3A), Ivry Port Mandela (relié au TZen5) et Ivry Gambetta, également relié au TZen. La seconde phase concerne le prolongement à Vitry-sur-Seine.



Pour rappel, la ligne 10 démarre actuellement de Boulogne Billancourt et traverse la capitale en traversant les 15ème, 7ème, 6ème et 13ème arrondissements. Voir le tracé actuel ci-dessous :



## Un projet officialisé depuis plusieurs années

Dans le Contrat de Plan Etat-Région 2020-2025 (CPER), document qui engage l'Etat et la région sur le financement des grands projets prioritaires dans un calendrier pluriannuel, le projet de prolongement de la ligne 10 figure bien à l'agenda ([voir page 10](#))

## Version révisée par avenant du 7 février 2017

- **Préparer les futurs projets**

Au-delà de ces opérations, le contrat identifie les projets dont les études doivent être lancées ou se poursuivre sur 2015-2020, avec le cas échéant le lancement des premiers travaux éventuels, l'essentiel des travaux de ces projets relevant a priori de la prochaine période de programmation, après 2020. A ce titre, une provision est prévue pour permettre le lancement ou la poursuite des études, les premières acquisitions foncières et les premiers travaux éventuels. C'est notamment le cas de la Tangentielle Nord – phase 2 (tronçons Sartrouville et Epinay et Le Bourget et Noisy-le-Sec), du prolongement des lignes 1 et 10, du prolongement du T8 au sud jusqu'à la gare Rosa Parks et de l'amélioration de la ligne P ou encore du RER E à l'Est.

CPER

dans le cadre des projets dont les études doivent être lancées et éventuellement les premières acquisitions foncières réalisées. *“C'est notamment le cas de la Tangentielle Nord – phase 2 (tronçons Sartrouville et Epinay et Le Bourget et Noisy-le-Sec), du prolongement des lignes 1 et 10, du prolongement du T8 au sud jusqu'à la gare Rosa Parks et de l'amélioration de la ligne P ou encore du RER E à l'Est”*, est-il listé dans le CPER.

### **Mais resté coincé à la première étape**

Dans les projets en cours comme les tours Duo, l'existence du métro a même été anticipé dans les soutènements. Mais depuis le dernier CPER, le dossier n'a franchi qu'une étape significative, celle du dossier d'émergence, financé depuis fin 2016 et achevé depuis deux ans. *“Ce dossier a démontré que le projet était viable et d'utilité publique car il s'agit d'une zone en fort développement. Mises bout à bout, ces zac constituent le plus grand projet de continuum urbain de France! Cette zone immense a fatalement besoin de transports en commun lourds pour les habitants et pour permettre l'installation de nouvelles entreprises,* insiste Clément Pecqueux, maire-adjoint d'Ivry-sur-Seine et président de l'association La Grande 10 qui réunit à la fois des élus représentant les villes concernées (Ivry, Vitry, Paris) le département du Val-de-Marne et le territoire Grand Orly Seine Bièvre (GOSB) mais aussi des acteurs économiques. *Ce prolongement va s'interconnecter à plusieurs autres lignes de métro 6, 14, 15 Sud... et a tout son sens avec le Grand Paris Express aux Ardoines.”*

### **Le futur contrat de plan Etat-Région : un moment décisif**

Problème : après le dossier d'émergence, il reste beaucoup d'autres étapes pour ficeler le projet, à commencer par le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) qui permet de chiffrer le projet et d'en évaluer l'impact socio-économique et environnemental. Une phase d'étude évaluée à 4 millions d'euros qui n'ont pour l'heure pas encore été financés et budgétés, bloquant le projet dans les limbes en empêchant de passer aux étapes suivantes que sont la concertation avec les citoyens, l'enquête publique, la déclaration de projet et encore la déclaration d'utilité publique pour pouvoir lancer les premières acquisitions foncières et poursuivre les études complémentaires. On est donc très loin du premier coup de pioche.

Alors que le Grand Paris Express et d'autres prolongements de ligne comme le RER E à l'ouest, le métro 11 à l'est... sont en plein chantier, avec des surcoûts parfois colossaux, l'heure n'est guère à se plonger dans les projets de moyen terme mais plutôt à venir à bout de l'existant, d'autant que la crise sanitaire a violemment impacté la situation financière de l'Autorité organisatrice des transports dans la région, Ile-de-France Mobilités (IDFM). Les [péripéties autour de l'enquête publique relative au prolongement de la ligne 1 du métro](#), sur la rive droite du Val-de-Marne, témoignent des réticences à se projeter dans les nouveaux projets. Et si le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Fontenay-sous-Bois est évalué à 1,5 milliard d'euros, le prolongement de la ligne 10 devrait se tenir dans une fourchette proche.

Dans ce contexte, le moment décisif pour ce projet va être la négociation du prochain contrat plan Etat Région dont le volet transports tarde à être discuté et fait craindre aux porteurs de projets qu'il soit remis après les élections. Ce contrat, clef pour les financements, va en effet faire l'objet d'âpres débats et choix politiques difficiles. *"Les places dans le prochain CPER seront chères, surtout si les surcoûts des projets existants y sont intégrés. Cela obérerait déjà quelque 2 milliards d'euros des 7,5 milliards d'euros prévus"*, prévient un fin connaisseur du dossier.

### **Courrier au ministre**

Pour faire réagir l'Etat sur le sujet, le président de la Grande 10 a écrit au ministre des Transports Jean-Baptiste Djebbari en décembre dernier. *"Les transports disponibles sur notre territoire, notamment T3a et RERC, oscillent entre sursaturation et difficultés d'exploitation récurrentes. Les autres transports en sites propres, notamment le TZen5, ne cessent de prendre du retard pour leur mise en service. Enfin, l'avènement prochain du Grand Paris Express (ligne 15) oblige l'Etat et la Région à penser et engager en urgence la poursuite de ses futurs liens avec le réseau de métro existant par des radiales structurantes. Ce qui soulage la petite couronne en renforçant les transports en commun, soulage les transports en commun de la grande couronne, nous en sommes convaincus. Vous n'êtes pas sans savoir dorénavant que les tours Duo se dressent entre Paris et Ivry-sur-Seine avec 6500 nouveaux salariées de Natixis et de la BPCE qui seront là très prochainement. L'Université de Chicago arrive aussi à proximité de l'Avenue de France. D'ici 4 ans, 3000 salariés de la Caisse des Dépôts et Consignations seront transférés à Ivry Confluence ! Le métro 10 doit desservir au plus vite notre territoire, c'est incontournable"*, écrivait l' élu. Depuis, la CDC a lâché l'éponge, en raison notamment du manque de transports en commun à proximité.

### **Isabelle Santiago questionne le gouvernement**

De son côté, Isabelle Santiago, députée PS d'Alfortville-Vitry-sur-Seine, a déposé une question écrite au gouvernement pour avoir une réponse. *"Avez-vous*

*l'intention de donner une impulsion nouvelle à ce projet indispensable au développement de nos territoires, tant sur un plan socioéconomique qu'environnemental ? Le cadre du prochain CPER peut en ce sens être adéquat afin de renouveler l'engagement de l'Etat, ainsi que d'en fixer le tracé définitif et les dates de commencement des travaux",* pose directement la parlementaire.