PROJET DE RÉSEAU DE TRANSPORT
PUBLIC DU GRAND PARIS

CAHIER D'ACTEURS

Novembre 2010

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE VAL DE BIÈVRE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE VAL DE BIÈVRE
7-9 av, François Vincent Raspail
94114 Arcueil cedex
Tél. : 01 55 01 03 03
Fax: 01 55 01 05 10
e-mail :
deplacements@agglo-valdebievre.fr

Améliorer notre quotidien et dynamiser notre territoire

Mieux se déplacer, valoriser nos projets

La Communauté d'agglomération de Val de Bièvre, créée en 2000, regroupe 7 communes du Val-de-Marne : Arcueil, Cachan, Fresnes, Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre, L'Haÿ-les-Roses et Villejuif. Couvrant un bassin de population de 198 000 habitants dont 87 000 actifs, accueillant 8 000 établissements dont 4 000 entreprises, et comptant 65 000 emplois, la Communauté d'agglomération agit dans le cadre des compétences qui lui ont été transférées par les villes : le développement économique, l'aménagement du territoire, les transports, l'habitat, la politique de la ville, mais aussi l'eau, la voirie et l'assainissement, l'environnement, les équipements nautiques et culturels et la gestion des ordures ménagères.
À travers l'exercice de sa compétence Aménagement, et dans l'objectif d'un développement urbain équilibré et durable de son territoire, la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre soutient et porte des projets d'amélioration d'axes de déplacements structurants (prolongement du Trans-Val-de-Marne, tramway T7, couverture de l'A6b) et de développement de pôles d'envergure métropolitaine telle que l'opération d'aménagement d'intérêt communautaire Cancer Campus.

Dans le cadre de sa politique en faveur des transports collectifs, la CAVB a défini un Plan Local de Déplacements (PLD) et représente les communes auprès du STIF. Depuis 2007, elle a souhaité, pour mettre en œuvre les dispositions de son PLD, bénéficier d'une délégation de compétences du STIF pour l'organisation de services réguliers locaux. Elle est aujourd'hui reconnue autorité organisatrice de proximité (AOP) du réseau de transport intercommunal Valouette.

Conjuguer une meilleure desserte et l'essor du territoire

Poursuivant l'objectif du Plan de Déplacements Urbain de la Région Île-de-France de favoriser les transports en commun et de réduire l'utilisation de l'automobile, la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre soutient la nécessité d'un nouveau réseau de transport collectif lourd maillé sur le réseau existant et comportant une ligne en rocade afin d'assurer une liaison entre les lignes radiales (RER B, M7, futur T7). Ce futur métro automatique, en desservant les •••

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

cndp
Commission particulière du débat public
Réseau de transport public du Grand Paris

territoires traversés, permettra non seulement aux populations éloignées des transports d'accéder aux zones d'emploi mais, aussi, constituera un levier de développement pour les secteurs situés dans la zone d'influence des nouvelles gares.

Quelles préconisations ?

L'amélioration des conditions de déplacement des populations

Situé en première couronne, jouxtant directement Paris, le territoire du Val de Bièvre est desservi par deux axes lourds de transports collectifs -la ligne 7 du métro (4 stations) et le RER B (4 gares)- et une vingtaine de lignes de bus. Le réseau est dense mais orienté principalement vers Paris. Les lignes de rocade sont peu nombreuses plaçant des zones fortement peuplées à l'écart d'un mode lourd (seulement 30 % de la population se situent dans l'aire d'influence d'un RER ou d'un métro et 48 % dans celle d'un RER, métro ou bus Mobilien).

Les seules lignes de rocade sont le T3 à Paris et le Trans-Val-de-Marne au sud du territoire. Les liaisons banlieue-banlieue de ce fait sont difficiles avec bien souvent un passage obligé par Paris compte tenu de la structuration du réseau de transport en radiales, surchargeant le réseau et augmentant les temps de transport. Ce développement historique du réseau en étoile depuis l'hypercentre est accentué par la présence d'infrastructures routières et un relief de plateau et vallée marquant de fortes coupures urbaines. Les liaisons transversales sont donc délicates, notamment vers Créteil ou Ivry-sur-Seine mais aussi au sein des communes du Val de Bièvre : aucune liaison directe n'existe entre Villejuif et Cachan.

Face à ces constats, la CAVB a décidé d'agir. Tout d'abord en élaborant un Plan Local de Déplacements, adopté en 2006, afin de fixer des objectifs d'amélioration du système de déplacements sur le territoire ; un des enjeux étant notamment le renforcement de l'attractivité des transports collectifs. Ensuite, en adhérant, en 2006, à l'association Orbival de promotion d'un projet de métro en rocade dans le Val-de-Marne assurant la desserte de la zone dense du département et situé entre le Tramway des Maréchaux Sud et le Trans-Val-de-Marne. Enfin, en devenant, en 2007, autorité organisatrice de proximité. La CAVB a obtenu une délégation de compétence du STIF pour améliorer la desserte locale à travers la mise en place d'un réseau intercommunal de bus qui vient compléter le réseau de la RATP dit de référence.

Aujourd'hui la CAVB défend un projet de métro qui permette :

- de relier les grandes radiales de mode « lourd » en créant une rocade, qui contribue à désaturer le réseau et réduire les temps de transport ;
- de contribuer à la décongestion des axes autoroutiers A6 / A86 constituant l'un des points noirs du trafic routier francilien, permettant ainsi aux habitants et aux salariés des déplacements de banlieue à banlieue facilités et une meilleure desserte des nombreuses zones d'emplois ;
- le maillage complet avec le réseau existant :
  - à l'ouest avec la ligne 13 du métro (Châtillon-Montrouge) et la ligne 4 du métro prolongée à Bagneux,
  - sur le territoire du Val de Bièvre avec le RER B (au niveau du pôle d'échanges Arcueil-Cachan), avec la ligne de métro 7 et le futur T7 à Villejuif,
  - à l'est au niveau de Vitry-sur-Seine avec le futur transport en commun en site propre sur la RD5 et le RER C,
  - au nord dans le 13e arrondissement de Paris avec le T3 et la ligne 7 du métro (inscrit au SDRIF),
  - et au sud avec le TVM, le RER C à Rungis et la future gare TGV à Orly (correspondance avec le T7 et Orlyval),
  - la création de liaisons efficaces aux pôles majeurs de l'économie de la connaissance constitués par les établissements de la Vallée Scientifique de la Bièvre (entreprises, formation, équipements scientifiques) situés dans le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine, par les établissements de recherche, d'enseignement et de soins du quartier Latin à Paris (faculté de Sciences de Jussieu, faculté de médecine, hôpitaux du Val de Grâce et Cochin…), et par le pôle tertiaire, universitaire et administratif de Créteil,
  - la liaison avec le pôle d'Orly situé au carrefour de deux Opérations d'Intérêt National avec, l'OIN Orly-Rungis-Seine Amont d'une part, et Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint Quentin en Yvelines d'autre part. L'accès facilité à l'aéroport est une condition d'émergence du grand projet Santé-Biotechnologies de visibilité internationale situé le long de l'axe Paris-Val de Marne-Essonne ;
- la desserte fine du territoire, notamment :
  - le secteur du CHU du Kremlin-Bicêtre : desserte du pôle hospitalier (CHU avec service d'urgences, Faculté de médecine de l'Université Paris XI, école d'infirmières et future école de sages-femmes), des rives requalifiées de l'autoroute A6b et des cités de logements sociaux regroupant 9 000 habitants, ainsi que le secteur de développement économique situé au niveau du carrefour Malleret-Joinville (ZAC du Coteau regroupant activités et logements et quartier du Ricardo en cours d'aménagement) ;

- le secteur du projet Cancer Campus, notamment par le désenclavement de l'Institut Gustave Roussy, défini comme Pôle Grand Générateur de Trafic (PGGT) au titre du PDUIF, (interconnexion avec la ligne de rocade et le prolongement de la M14) ;
- le secteur d'habitat collectif dense mais très enclavé dit des « 3 communes » à la croisée de Villejuif, L'Haÿ-les-Roses et Chevilly-La-Rue, où les conditions de mobilité des habitants doivent être améliorées parallèlement à la restructuration de ces grands ensembles (Les Lozaits, le Jardin Parisien, Lallier et les Sorbiers soit près de 17 000 habitants, ainsi que la zone d'activités de l'Epi d'Or comprenant plus de 1 000 emplois).

Ces éléments conduisent à **proposer des gares supplémentaires** ne figurant pas sur le projet de tracé du réseau Grand Paris :

- une station à **Paris 13e arrondissement** : connexion M7 et T3 permettant notamment la liaison avec les établissements scientifiques et d'enseignement du Quartier Latin avec lesquels les établissements de santé du Val de Bièvre travaillent étroitement ;
- une station au lieu-dit des **« Trois Communes »** pour la desserte des grands ensembles en mutation de Villejuif, L'Haÿ-les-Roses et Chevilly-La-Rue ;
- une station en connexion avec le **RER C à Rungis, à hauteur de la station Pont de Rungis ou Rungis la fraternelle.**

La valorisation des potentiels de développement

Au-delà de l'amélioration manifeste de la desserte des populations et des conditions générales de déplacements, l'arrivée d'un système de transport performant de type métro automatique agira comme un véritable levier de développement pour les secteurs autour des nouvelles gares, qui pourront être d'autant mieux valorisés qu'ils bénéficieront d'une nouvelle desserte efficace et lisible.

Pour le Val de Bièvre, certains de ces secteurs sont déjà des pôles d'échanges constitués dont l'objectif est de renforcer l'intermodalité entre les différents modes de déplacements. Certains secteurs comptent également des emprises foncières potentiellement mutables importantes. Enfin d'autres zones sont déjà porteuses de projets d'aménagement.

Le secteur d'Arcueil-Cachan :

Il comprend d'importantes emprises foncières, principalement au niveau du faisceau ferroviaire à proximité de la gare de RER Arcueil-Cachan, mais aussi au niveau des campus de l'École Nationale Supérieure et de l'École Spéciale des Travaux Publics ainsi qu'un potentiel de développement sur les rives de la RD 920. Le potentiel de constructibilité dans un rayon de 900 m autour de la gare qui compte 11 000 entrants/jour a été estimé à 664 000 m².

Le secteur de l'IGR :

L'institut Gustave Roussy à Villejuif, avec les établissements hospitaliers Paul Guiraud et Paul Brousse tout proches, constitue un important pôle d'emplois, qui s'inscrit dans la Vallée Scientifique de la Bièvre, ensemble d'établissements hospitaliers et industriels, centres de recherche publics et privés, universités et grandes écoles, dédiée à la recherche scientifique et technologique et acteur majeur du pôle de compétitivité mondial Medicen. L'IGR est un pôle PDU défini comme grand générateur de trafic et a fait l'objet de mesures d'améliorations des conditions de desserte et d'accessibilité depuis 2004, cependant encore insuffisantes aujourd'hui.
Dans ce cadre la CAVB porte l'opération d'aménagement « Cancer Campus » (800 000 m² constructibles) qui a pour objet la création d'un campus scientifique en matière de biotechnologies et de technologies médicales dans le domaine du cancer, s'appuyant sur la présence de l'IGR, l'un des premiers centres européens de recherche et de traitement du cancer.

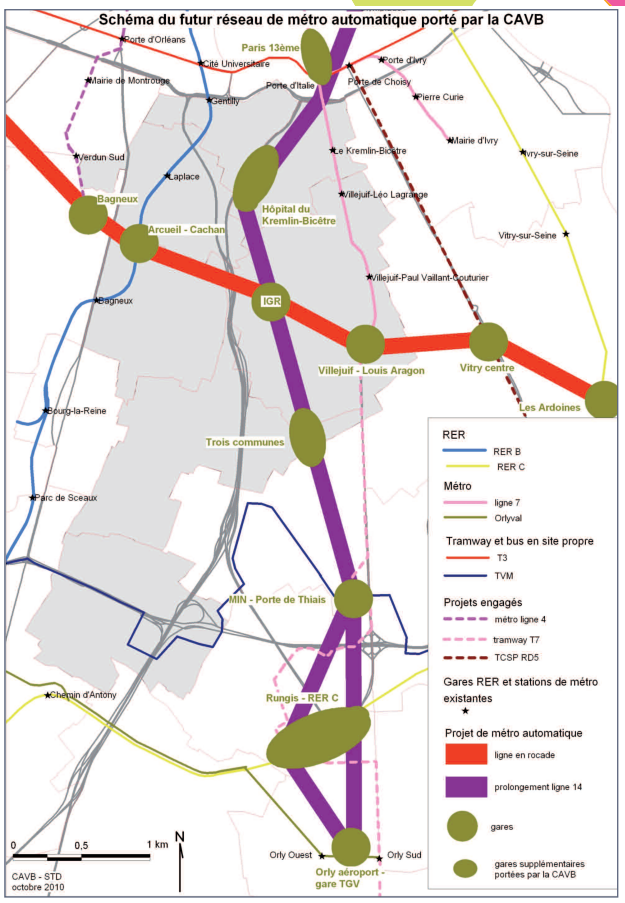
La programmation urbaine prévisionnelle

de Cancer Campus, dont l'ambition est étroitement liée à la future infrastructure de transport collectif, s'élève à plus de 800 000 m² SHON :

- immobilier économique et scientifique (santé, recherche et développement, enseignement supérieur, activités tertiaires) = 440 000 m² ;

- immobilier résidentiel (logements banals, logements dédiés pour étudiants, personnels de santé, chercheurs…) = 300 000 m² ;

- équipements, services, commerces, loisirs (écoles, crèche, sports, hôtels…) = 70 000 m².



Carte du schéma du futur métro soutenu par la CAVB (tracé, dessertes et connexions avec le réseau existant souhaitées). Source CAVB-STD – septembre 2010

Le développement de ce projet bénéficierait pleinement de sa future position stratégique à l'interconnexion de la future ligne de rocade et du prolongement de la M14.

Le secteur de Villejuif Louis Aragon :

Pôle d'échanges multimodal d'intérêt régional, le terminus de la ligne 7 du métro (3e ligne la plus fréquentée du réseau avec 120 millions de voyageurs par an) et du futur tramway Villejuif-Juvisy, liaison avec l'Essonne, est doté d'un parc relais et d'une gare routière accueillant 10 lignes de bus. Il bénéficie d'une situation privilégiée dans le centre-ville de Villejuif et le long de la RD7 en pleine mutation urbaine.

Outre les gares nouvelles proposées par la CAVB, ces éléments conduisent à conforter les gares proposées par le projet de tracé du réseau Grand Paris :

➢ gare d'Arcueil-Cachan (connexion avec le RER B et fort potentiel de développement dans le rayonnement de la nouvelle gare) ;

➢ gare de Villejuif-Institut Gustave Roussy (interconnexion rocade de métro et M14 prolongée et importante opération de développement Cancer Campus à rayonnement international) ;

➢ gare de Villejuif-Louis Aragon (connexion avec le M7 et le T7 liaison avec la grande couronne parisienne) qui ne doit pas rester optionnelle ;

➢ et à proposer un nouveau positionnement de la station Kremlin-Bicêtre – Hôpital, le long de l'autoroute A6b pour desservir les communes d'Arcueil, Gentilly et Kremlin-Bicêtre afin d'assurer la desserte du pôle hospitalier, des cités de logement social et du secteur de développement économique Malleret-Joinville.

Conclusion

La CAVB rappelle la nécessité d'améliorer le fonctionnement du réseau existant, et soutient le plan de mobilisation pour les transports publics initié par la Région Île-de-France, notamment en ce qui concerne le Val de Bièvre, la modernisation des lignes de RER et la réalisation du tramway T7.

La CAVB soutient le projet Orbival qui structure le développement territorial du sud francilien.

La CAVB soutient les propositions de gares sur la ligne de rocade à Arcueil-Cachan et à Villejuif-IGR mais réaffirme la nécessité de desservir également Villejuif-Louis Aragon.

Pour le tracé de prolongement sud de la ligne de métro 14, la desserte du secteur du CHU du Kremlin-Bicêtre, du MIN/Porte de Thiais et de l'aéroport d'Orly est indispensable mais il faut envisager avec les mêmes impératifs la création d'une station dans Paris 13e, aux « 3 communes » Villejuif/L'Haÿ-les-Roses/Chevilly-La-Rue ainsi qu'à Rungis, en interconnexion avec le RER C.

La CAVB membre de la conférence de la Vallée Scientifique de la Bièvre soutient les propositions portées par les communes des Hauts-de-Seine visant à la réalisation du prolongement du tramway Châtillon-Montrouge/Viroflay jusqu'au plateau de Saclay.

031-Communauté d'agglomération du Val de Bièvre