

Deuxième partie

Les enjeux de l'Arc Sud

L'Arc Sud s'étend, de Meudon ou Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) jusqu'aux limites de la Seine-Saint-Denis pour les deux terminus possibles que sont Val-de-Fontenay ou Noisy-le-Grand Mont d'Est. Il traverse toute la petite couronne du Val-de-Marne. Le territoire de l'Arc Sud se caractérise par une densité de population moins importante que dans le Nord de la petite couronne mais où de nombreux secteurs denses ou en mutation demeurent très mal desservis par les transports en commun. **Arc Express** permettrait donc d'améliorer sur cet Arc Sud une desserte très largement insuffisante, concernant principalement le département du Val-de-Marne.



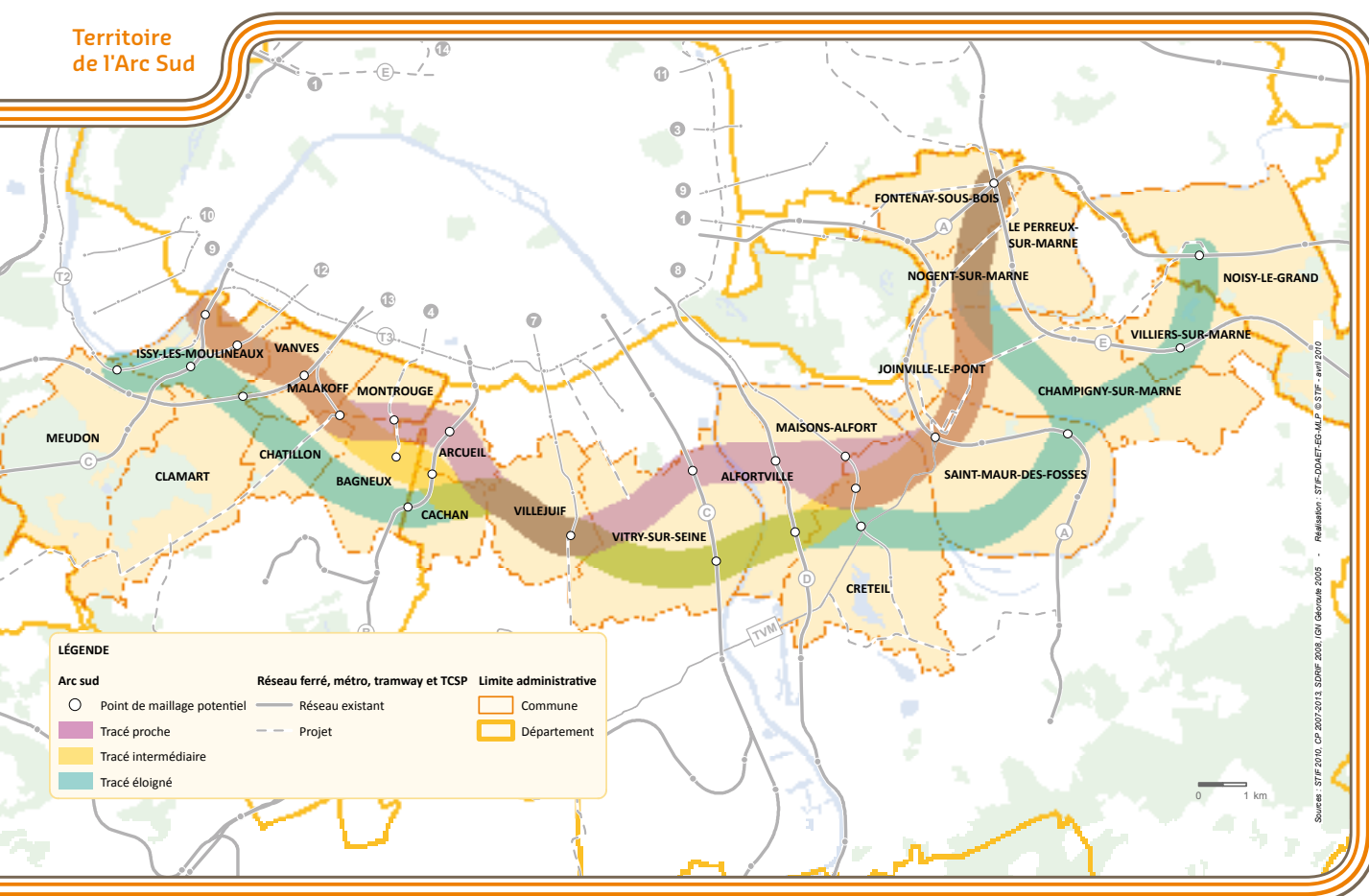


LES ENJEUX URBAINS DU TERRITOIRE TRAVERSÉ PAR L'ARC SUD

Le territoire concerné par l'Arc Sud du projet **Arc Express** s'étend du Sud du département des Hauts-de-Seine (secteur d'Issy-les-Moulineaux / Meudon) jusqu'à la limite Sud-Est du département de la Seine-Saint-Denis (secteur de Val-de-Fontenay / Noisy-le-Grand). L'Arc Sud traverse ainsi le département du Val-de-Marne de part en part.

Ce territoire présente un relief très marqué, rythmé par une succession de plateaux et de vallées : Coteaux et Val de Seine à Issy-les-Moulineaux/Meudon, vallée de la Bièvre, plateau de Villejuif, territoire de la Seine Amont, boucle de la Marne. Ceci explique la présence d'espaces à dominante résidentielle plutôt dans le quart Sud-Ouest et à l'Est, avec notamment des quartiers d'habitat social essentiellement concentrés autour de la RN20, au niveau de la vallée de la

Territoire de l'Arc Sud



↓ ISSY/BOULOGNE
Projet Île Seguin

Seine en Seine Amont et à l'Est de la vallée de la Marne. De grands sites industriels sont saturés sur les bords de Seine. Leur transformation en quartiers de bureaux est en cours pour certains (par exemple à Issy-les-Moulineaux ou Meudon), pour d'autres le potentiel de mutation urbaine reste important (Seine Amont autour des Ardoines en particulier).

Même si la densité décroît rapidement dès que l'on s'éloigne de Paris, ce territoire reste dynamique, avec un nombre de logements construits qui se situe dans la moyenne régionale et un développement de bureaux sur plusieurs sites à proximité de Paris (Issy/Boulogne, Charenton, le long du périphérique) et sur l'axe du RER A (Val-de-Fontenay / Noisy-le-Grand).



LES COTEAUX ET LE VAL DE SEINE

(MEUDON, ISSY-LES-MOULINEAUX, VANVES)

Le territoire des Coteaux et du Val de Seine situé dans le Sud-Ouest du département des Hauts-de-Seine, regroupe 11 communes autour de la boucle de la Seine qui ont constitué un syndicat mixte pour élaborer un schéma de cohérence territoriale (SCoT), depuis la plaine de Boulogne-Billancourt jusqu'aux Coteaux de Ville d'Avray et de Meudon. **Parmi ces communes, trois sont directement concernées par l'Arc Sud : Meudon, Issy-les-Moulineaux et Vanves.**

Ce territoire se caractérise par une densité de population très élevée dans les communes situées en immédiate périphérie de Paris : Issy-les-Moulineaux et Vanves. Au-delà, la densité décroît rapidement dès que l'on s'éloigne de Paris, en passant d'un tissu d'habitat collectif dense à un tissu pavillonnaire. L'ensemble de ce territoire a connu

une croissance démographique récente. C'est le cas de la ville d'Issy-les-Moulineaux qui a gagné 15 000 habitants entre 1990 et 2006, et dont la croissance devrait se poursuivre du fait des nombreuses Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) à venir sur la commune.

Les communes du territoire des Coteaux et du Val de Seine directement concernées par **Arc Express** présentent une relative mixité sociale, avec toutefois très peu de quartiers d'habitat social.

Le territoire présente une très forte densité d'entreprises. Issy-les-Moulineaux constitue avec Boulogne, situé de l'autre côté de la Seine, un pôle d'emploi majeur de la proche couronne au même titre que la Défense (en 2006, on dénombrait 76 000 emplois à Boulogne et 46 000 emplois à Issy-les-Moulineaux).

Il s'agit en outre d'un secteur en plein développement, poussé par une forte dynamique de construction de bureaux sur la dernière décennie, localisée essentiellement sur les anciens sites

↓ ISSY/BOULOGNE
ZAC des Bords de Seine



industriels en bord de Seine. Cela s'est traduit par une forte croissance des emplois : entre 1994 et 2005, Boulogne a gagné 18 000 emplois salariés privés, Issy-les-Moulineaux près de 20 000 (source : GARP, Groupement des Assedic de la Région Parisienne). Ce développement devrait se poursuivre, au vu des nombreuses ZAC en cours ou en projet notamment sur les bords de Seine.

Pour exemple sur ces territoires, le Fort d'Issy est concerné par une opération d'aménagement qui vise à créer un quartier tourné vers les nouvelles technologies et le développement durable et comprendra 1 500 logements. D'autres ZAC sont d'ores et déjà en projets : la ZAC Bords de Seine avec la création d'un écoquartier comprenant logements et activités, la ZAC du Quai des Charreaux...

À Meudon, c'est tout un quartier en bord de Seine, historiquement, le Bas Meudon, rebaptisé Meudon-sur-Seine qui a vu progressivement le jour depuis 1988, date de création de cette ZAC de 10 hectares, soit 10 % du territoire communal. L'aménagement du secteur des Montalets avec plus de 670 logements, des commerces et des équipements y a notamment contribué. Le reste du quartier verra prochainement la construction de nouveaux équipements publics, ainsi que de logements et de près de 10 000 m² de commerces et de locaux d'activités.



**Boulogne-
Billancourt
le premier
parc
d'activités
d'Île-de-
France,
après Paris**



LA VALLÉE SCIENTIFIQUE DE LA BIÈVRE ET LE PLATEAU DE VILLEJUIF

(CLAMART, CHÂTILLON, MONTROUGE,
MALAKOFF, BAGNEUX, ARCUEIL, CACHAN,
VILLEJUIF)

La Vallée scientifique de la Bièvre s'étend sur les départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, de Clamart à Villejuif et de Fresnes à Gentilly. Elle rassemble 18 communes et 500 000 habitants.

Le territoire présente une densité de population plutôt élevée dans sa partie Nord et Ouest, surtout à proximité immédiate de Paris, et une densité un peu plus faible au Sud-Est, au niveau du Plateau de Villejuif. La population de l'ensemble des communes de ce territoire a crû entre 1999 et 2006, avec une augmentation plus marquée sur les communes de Châtillon, Montrouge, Cachan, Le Kremlin-Bicêtre et Villejuif.

Plusieurs quartiers, situés au Nord et à l'Ouest dans la partie la plus dense de ce territoire, bénéficient actuellement de programmes de rénovation urbaine : La Vache Noire à Arcueil, Le Chaperon Vert sur Arcueil et Gentilly, ainsi que Les Blagis à Bagneux.

Plus globalement, le territoire de la Vallée scientifique de la Bièvre se caractérise par la présence de plusieurs établissements d'enseignement supérieur en particulier, l'École Normale Supérieure de Cachan et l'École Supérieure des Travaux Publics qui accueillent chercheurs et ingénieurs. La Maison des examens est localisée à proximité de la gare du RER B Laplace.

De nombreux laboratoires de recherche d'organismes publics ou privés sont aussi situés sur ce territoire. Les activités les plus représentées concernent en particulier la recherche et les technologies de la santé, avec plusieurs domaines



d'excellence (lutte contre les maladies du système nerveux, lutte contre le cancer, sciences et techniques du médicament, imagerie biomédicale).

Le plateau de Villejuif est marqué par la présence de l'Institut Gustave Roussy (IGR). Créé en 1926, il s'agit du premier centre européen de lutte contre le cancer. Il emploie 2 100 personnes. Son expertise est reconnue tant au niveau national (il fait partie du pôle de compétitivité Médicen Santé) qu'au niveau mondial.

Autour de l'Institut Gustave Roussy, devrait voir le jour le projet de développement d'un campus alliant recherche, innovation et implantation d'entreprises de santé, dans le cadre du Cancéropôle francilien et du pôle de compétitivité Médicen Santé.

Le « Cancer Campus » a vocation à rassembler sur une vingtaine d'hectares à proximité de l'IGR, un ensemble de recherche et de formation au meilleur niveau, de grandes et jeunes entreprises innovantes, ainsi que des structures hospitalières performantes, afin de constituer l'un des premiers « clusters » (parcs de recherche et d'innovation) européens en sciences de la vie.

↖
BAGNEUX
Quartier
des Blagis

→
ALFORTVILLE
Quartiers Sud

↓
ARCUEIL
La Vache Noire



LE TERRITOIRE DE SEINE AMONT

(VITRY-SUR-SEINE, ALFORTVILLE)

Le territoire de Seine Amont s'étend de part et d'autre de la vallée de la Seine en amont de Paris, et reste fortement marqué par l'industrie, notamment au niveau des communes d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine.

Ce secteur comporte des zones très denses en population, en particulier à Ivry-sur-Seine, dans la partie nord d'Alfortville et dans certains secteurs de Vitry-sur-Seine (centre-ville notamment). À elles trois, ces communes regroupent plus de 180 000 habitants. Les quartiers d'habitat collectif côtoient des secteurs d'habitat pavillonnaire. Ce territoire comporte en outre plusieurs quartiers concernés par un programme de rénovation urbaine : les cités Balzac et Les Montagnards à Vitry-sur-Seine et les Quartiers Sud du Grand Ensemble à Alfortville.

Le caractère encore très industriel de la vallée de la Seine reste très marqué au niveau d'Ivry-sur-Seine et surtout de Vitry-sur-Seine, avec la présence de vastes emprises telles que celles de Sanofi Aventis, des dépôts de carburant, une centrale électrique, etc. Ce territoire Nord de la Seine Amont ne comporte actuellement aucune grande polarité de bureaux. Cela explique la densité d'emplois relativement faible, même si quelques secteurs atteignent des densités plus importantes, grâce au développement récent de la construction de bureaux en périphérie immédiate de Paris, à Ivry-sur-Seine, mais aussi à Charenton-le-Pont qui lui fait face en rive droite de la Seine.

Le territoire de la Seine Amont Nord fait partie d'un secteur plus vaste, Orly-Rungis/Seine Amont (ORSA) qui a été déclaré Opération d'Intérêt National (OIN) en 2006. Il possède en effet un remarquable potentiel de développement à proximité immédiate de Paris, grâce à ses

↓ VITRY-SUR-SEINE
Quartier Balzac



↓ **VITRY-SUR-SEINE**
Secteur des Ardoines



nombreuses disponibilités foncières (friches industrielles notamment).

Ainsi, d'importants potentiels de développement urbain subsistent dans le secteur d'Ivry Port à la confluence de la Seine et de la Marne, dans le Sud d'Alfortville, et surtout dans le secteur des Ardoines à Vitry-sur-Seine.

Le secteur des Ardoines s'étend sur environ 300 hectares au sud-est de la commune de Vitry-sur-Seine et accueille actuellement près de 9 000 emplois répartis dans 400 établissements. Ce site bénéficie de grandes emprises de 5 à 20 hectares sous-utilisées ou à l'état de friches partielles. Dans le cadre de l'OIN, plusieurs zones devraient être réaménagées à moyen terme pour permettre l'implantation d'activités innovantes, dans le domaine des matériaux et des biotechnologies, à l'image de l'entreprise Sanofi Aventis. Le déplacement des dépôts pétroliers stratégiques implantés aux Ardoines est également une priorité tant pour réduire les risques et les nuisances que pour assurer le développement de ce territoire. Enfin, ce site est très marqué par la présence du réseau ferroviaire, dont la largeur à cet endroit constitue à ce jour une coupure urbaine quasi infranchissable.

Le projet de développement des Ardoines a été présenté par l'OIN fin 2009. Il prévoit dans un premier temps d'ici à 2020 la construction dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs d'un quartier nouveau de 3 400



ALFORTVILLE
Quartiers Sud



**LA PLAINE CENTRALE
DU VAL-DE-MARNE ET
LA BOUCLE DE LA MARNE**

(CRÉTEIL, MAISONS-ALFORT,
SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS)

La Plaine Centrale du Val-de-Marne regroupe plusieurs communes autour de Créteil. La Boucle de la Marne concerne la ville de Saint-Maur-des-Fossés. Avec le secteur de Seine Amont, ces territoires font partie d'une vaste plaine traversée par la Seine et la Marne, bordée à l'Ouest par le plateau de Villejuif et à l'Est par les coteaux de Chennevières-sur-Marne.



**Le caractère
encore très
industriel
de la vallée
de la Seine
reste très
marqué
en amont
de Paris**



Deuxième partie

Les enjeux de l'Arc Sud

↓ **CRÉTEIL**
Port de Bonneuil



Créteil et Saint-Maur-des-Fossés sont les deux communes importantes du secteur, avec respectivement 90 000 et 77 000 habitants en 2006.

Les villes de Maisons-Alfort et de Créteil présentent une densité de population élevée sur une part importante de leur territoire. La ville de Créteil comporte de nombreux quartiers d'habitat social (le taux de logement social y est supérieur à 40 %), dont certains font l'objet d'un programme de rénovation urbaine : un premier ensemble formé par les quartiers des Planètes, des Bleuets et des Bordières, un second ensemble constitué des quartiers du Palais et des Sablières.

La commune de Saint-Maur-des-Fossés, à caractère essentiellement résidentiel, est globalement moins dense et présente un tissu majoritairement pavillonnaire avec peu d'habitat social. Néanmoins, certains quartiers limitrophes de Créteil présentent des densités relativement élevées.

Globalement, ces communes ont connu une croissance démographique modérée dans la période

récente, notamment Créteil qui a gagné près de 7 000 habitants entre 1990 et 2006.

La densité d'emplois est relativement faible sur ce territoire. Toutefois, Créteil regroupe près de 53 000 emplois. En effet, cette commune concentre un grand nombre d'équipements administratifs et judiciaires : préfecture du Val-de-Marne, Tribunal de Grande Instance, tribunal de commerce et archives départementales du Val-de-Marne. Créteil accueille en outre sur son territoire plusieurs grands hôpitaux d'envergure régionale (notamment l'hôpital Henri Mondor).

Siège de l'académie qui couvre les départements du Val-de-Marne, de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis, la ville de Créteil constitue en outre un pôle universitaire majeur (Université Paris XII) qui compte près de 32 000 étudiants.

Créteil présente encore plusieurs ZAC en cours ou en projet, notamment sur la partie sud de son territoire. Il s'agit cependant des derniers secteurs à aménager de cette ville qui a pris son essor dans les années 1960-1970 lorsqu'il a été décidé d'y implanter la préfecture du Val-de-Marne.

↑ **CRÉTEIL**
Hôpital Henri Mondor

VAL-DE-FONTENAY ↓

L'EST PARISIEN

(JOINVILLE-LE-PONT, CHAMPIGNY-SUR-MARNE, NOGENT-SUR-MARNE, FONTENAY-SOUS-BOIS, LE PERREUX-SUR-MARNE, VILLIERS-SUR-MARNE, NOISY-LE-GRAND)

Ce secteur s'étend sur les communes de Champigny-sur-Marne, Joinville-le-Pont, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand. Les problématiques sont différentes selon que l'on se situe sur la partie Est ou Ouest de ce territoire.

CHAMPIGNY-SUR-MARNE
Les Mordacs



de-Fontenay. Ainsi ce pôle émergent (situé sur la commune de Fontenay-sous-Bois), a été le siège d'une dynamique récente de construction de bureaux, qui doit se poursuivre dans les années à venir. Ce sont près de 300 000 m² de bureaux qui pourraient être construits à terme sur le secteur dit du « Péripôle », dont la moitié ont déjà été livrés ou seront livrés à court ou moyen terme.

Le secteur de Champigny-sur-Marne à Noisy-le-Grand

Ce territoire concentre de nombreux quartiers d'habitat social, dont certains sont concernés par un programme de rénovation urbaine. Il s'agit des quartiers des 4 Cités (au niveau des Boullereaux), du Bois l'Abbé et des Mordacs à Champigny-sur-Marne, du site des Hautes Noues à Villiers-sur-Marne et des quartiers du Pavé Neuf et de Mont d'Est à Noisy-le-Grand.

On y trouve un pôle d'emplois important : Noisy-le-Grand Mont d'Est. Au sein de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, Noisy-le-Grand constitue



Le secteur de Joinville le Pont à Fontenay-sous-Bois

Cette partie du territoire a une vocation plutôt résidentielle, avec un habitat à dominante pavillonnaire qui ne devrait pas connaître d'évolutions fortes. La densité de population y est relativement élevée, notamment à Fontenay-sous-Bois et Nogent-sur-Marne.

Si la densité d'emplois est globalement peu élevée, ce secteur présente toutefois un pôle d'emplois important autour de la gare de Val-

le premier pôle tertiaire de l'Est parisien, avec 2 100 établissements qui regroupent 28 000 emplois.

Le secteur est par ailleurs concerné par plusieurs pôles de compétitivité : « Ville et mobilité durable », dont le secteur Ouest de Marne la Vallée constitue le cœur, et « Cap Digital » qui concerne notamment Champigny-sur-Marne.



↑ VAL-DE-FONTENAY

Enfin, plusieurs projets de développement urbain vont voir le jour dans ce secteur de l'Est Parisien.

Au cœur de la ville de Noisy-le-Grand, à proximité du quartier du Mont d'Est, la ZAC Maille Horizon doit accueillir le second Lycée International d'Île-de-France, équipement d'envergure régionale dont l'implantation vise à pallier un double déficit d'image et d'équipements de rayonnement régional et national de l'Est parisien. Ce projet Maille Horizon prévoit également 400 000 m² de bureaux et activités à terme, une extension du Centre commercial de Mont d'Est, ainsi que plusieurs opérations totalisant plusieurs milliers de logements.

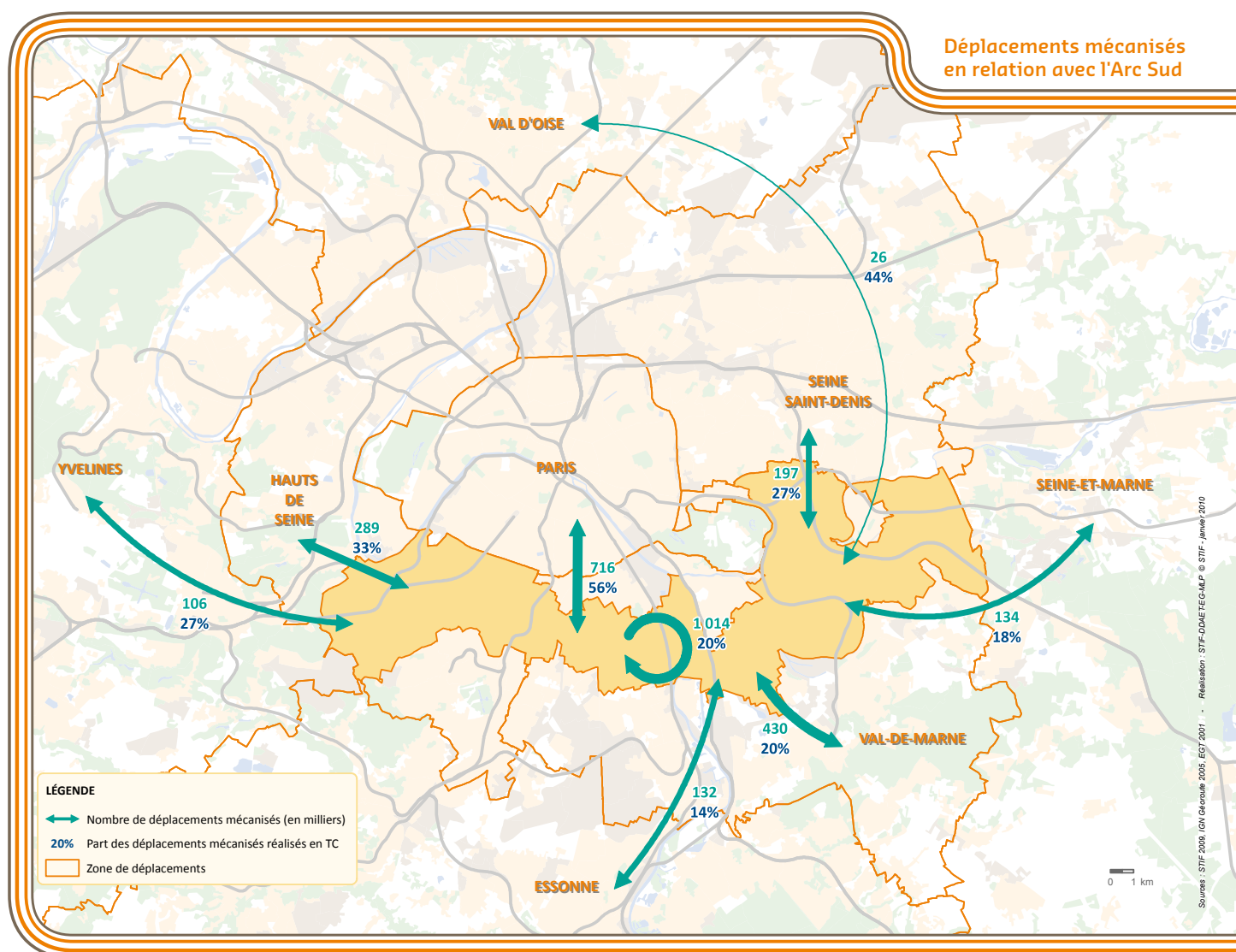
De même, la libération des emprises réservées pour la réalisation d'une liaison autoroutière A4 - RN4 à Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne va permettre de réaliser de nouveaux quartiers d'activités et d'habitat, ce qui pourrait représenter à terme près de 10 000 habitants et 20 000 emplois supplémentaires.

→
NOISY-LE-GRAND
ZAC Maille Horizon



LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS

Les communes concernées par les tracés de l'Arc Sud enregistrent plus de 4 millions de déplacements par jour (déplacements ayant une origine ou une destination dans l'une des communes traversées par l'Arc Sud). Parmi ces déplacements, 3 millions utilisent un mode de transport mécanisé (c'est-à-dire hors marche à pied)*.



* Source : Enquête globale de transport de 2001



L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS PEUT ÊTRE FORTEMENT DÉVELOPPÉ

Les transports collectifs sont utilisés majoritairement (56 %) pour les déplacements entre le territoire de l'Arc Sud et Paris et encore très fortement pour les déplacements en lien avec le reste de la petite couronne. Leur part tombe cependant à 20 % pour les déplacements internes au territoire concerné par l'Arc Sud. Ainsi, la part des transports collectifs s'avère la plus faible pour les déplacements internes au territoire de l'Arc Sud (voir carte page 23).

QUEL PROJET DE TRANSPORTS COLLECTIFS POUR RÉPONDRE À CES BESOINS DE DÉPLACEMENTS ?

Répondre aux besoins de déplacements implique donc de concevoir un projet de transports collectifs qui facilite les déplacements domicile - travail et permette aussi les déplacements hors périodes de pointe.

Il faut donc à la fois desservir les habitants et les emplois mais aussi offrir des destinations variées (centres urbains, centres commerciaux, équipements, parcs et jardins...) et assurer une desserte fréquente pendant l'ensemble de la journée (par exemple, heures creuses de journée pour les achats ou les affaires personnelles, heures creuses de soirée pour certains motifs de loisirs et déplacements de travail en horaires décalés). Il importe aussi de concevoir un projet en correspondance avec le reste du réseau de transports collectifs afin de proposer des alternatives à l'usage de la voiture pour les déplacements qui ont une extrémité en dehors du secteur d'étude.

LES DÉPLACEMENTS SONT MAJORITAIREMENT EN RELATION AVEC LE RESTE DE L'ÎLE-DE-FRANCE

Pour ces déplacements mécanisés :

>> 33 % sont des déplacements internes au territoire de l'Arc Sud. Ce sont pour beaucoup des déplacements courts (2,3 km en moyenne) correspondant essentiellement à des motifs de déplacement de proximité (affaires personnelles, achats, école, loisirs) ;

>> 67 % sont des déplacements en lien avec le reste de la petite couronne, Paris, et dans une moindre mesure la grande couronne. Ces déplacements sont nettement plus longs (9,2 km en moyenne) et sont majoritairement liés au travail.

LES DÉPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL

Les déplacements domicile - travail représentent 23 % des déplacements tous modes liés au territoire de l'Arc Sud. Pour autant, ce sont ceux qui sollicitent les réseaux (transports collectifs et route) aux heures de pointe.



Proposer des alternatives à la voiture pour les déplacements



LES ENJEUX LIÉS AU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

UN RÉSEAU FERRÉ UNIQUEMENT RADIAL ET TRÈS FORTEMENT SOLLICITÉ

Le territoire de l'Arc Sud est desservi par de nombreuses lignes de transports collectifs ferroviaires (voir page 26).

Lignes de métro

- >> **Ligne 4** : Porte d'Orléans – Porte de Clignancourt
- >> **Ligne 7** : La Courneuve 8 mai 1945 – Villejuif Louis Aragon – Mairie d'Ivry
- >> **Ligne 8** : Balard – Créteil Préfecture
- >> **Ligne 12** : Porte de la Chapelle – Mairie d'Issy
- >> **Ligne 13** : Châtillon-Montrouge – Asnières-Gennevilliers Les Courtilles – Saint-Denis Université

Lignes de RER

- >> **Ligne A** : Boissy-Saint Léger, Marne-la-Vallée Chessy, Cergy le Haut, Poissy, Saint-Germain-en-Laye
- >> **Ligne B** : Aéroport Charles de Gaulle, Mitry-Claye, Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Robinson
- >> **Ligne C** : Pontoise, Argenteuil, Versailles Rive Gauche, Saint-Quentin-en-Yvelines, Dourdan la Forêt, Saint-Martin d'Etampes
- >> **Ligne D** : Orry-la-Ville Coye, Malesherbes, Melun
- >> **Ligne E** : Haussmann Saint Lazare, Chelles, Tournan-en-Brie

Lignes de trains de banlieue

- >> **Transilien Montparnasse** : Rambouillet, Houdan, Mantes-la-Jolie

Selon les lignes, la fréquence de desserte est très différenciée. Les lignes de métro offrent une fréquence de desserte extrêmement élevée. Cependant, la ligne 7, compte tenu de sa structure en fourche, ainsi que les lignes 8 et 12 offrent comparativement moins de rames par heure que la ligne 13.

Les gares du réseau ferré sont moins desservies à l'exception des gares du RER A (Vincennes, Val-de-Fontenay) ou de Bourg-la-Reine sur le RER B. A contrario, plusieurs gares sont mal desservies au regard de leur localisation en proche couronne.

Le trafic observé aux différentes gares est souvent corrélé à la qualité de l'offre.

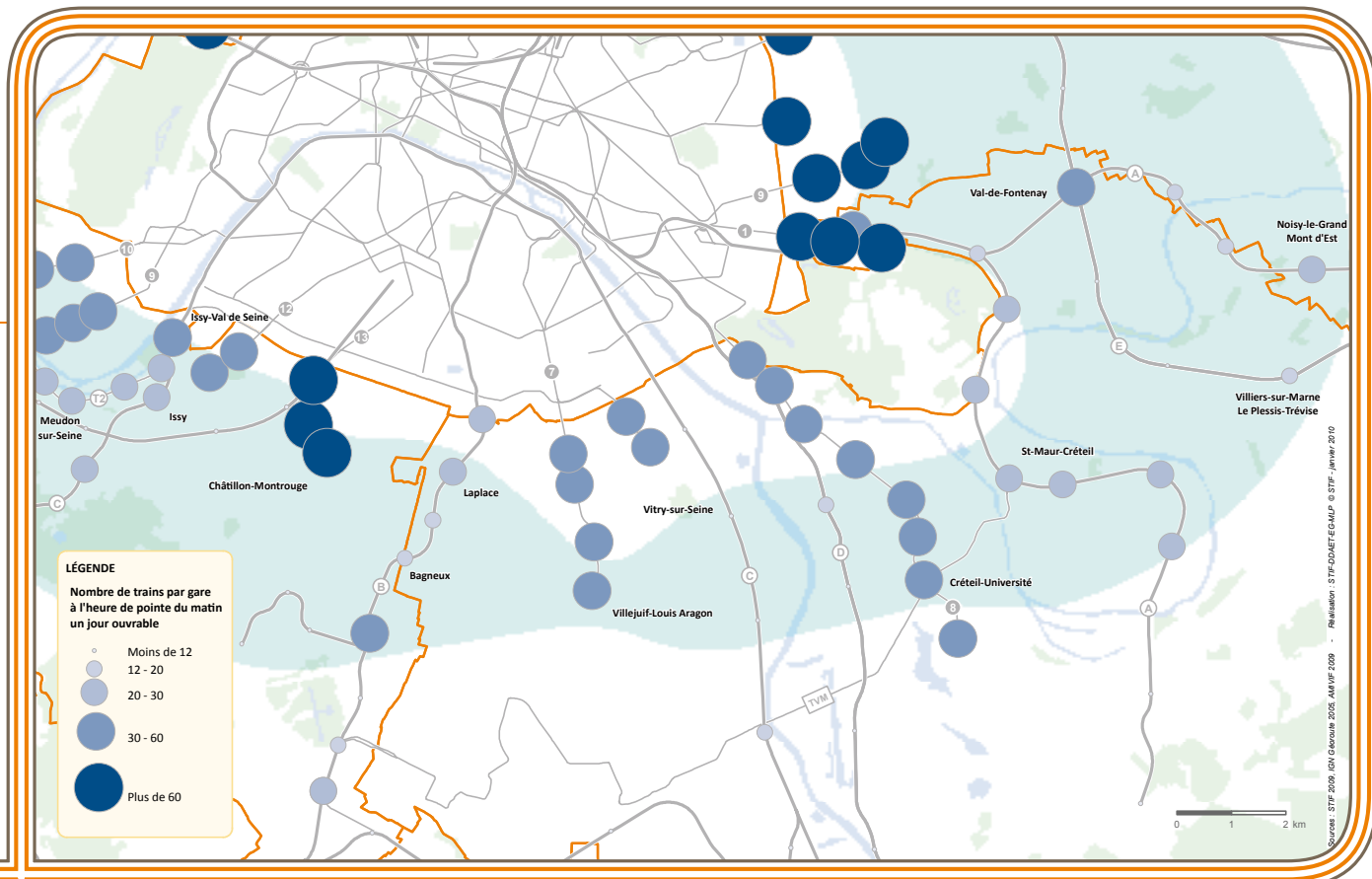
Globalement le réseau ferré concerné par l'Arc Sud est fortement utilisé. Les gares de Val-de-Fontenay et de Noisy-le-Grand Mont d'Est présentent un très fort trafic qui s'explique par l'offre importante qui les dessert (RER A et E pour la première, RER A seul pour la seconde). Sur les lignes de métro, Châtillon-Montrouge, terminus de la ligne 13 est la station avec le plus fort trafic ; elle constitue aussi un pôle important de rabattement bus, et dans l'avenir tramway.



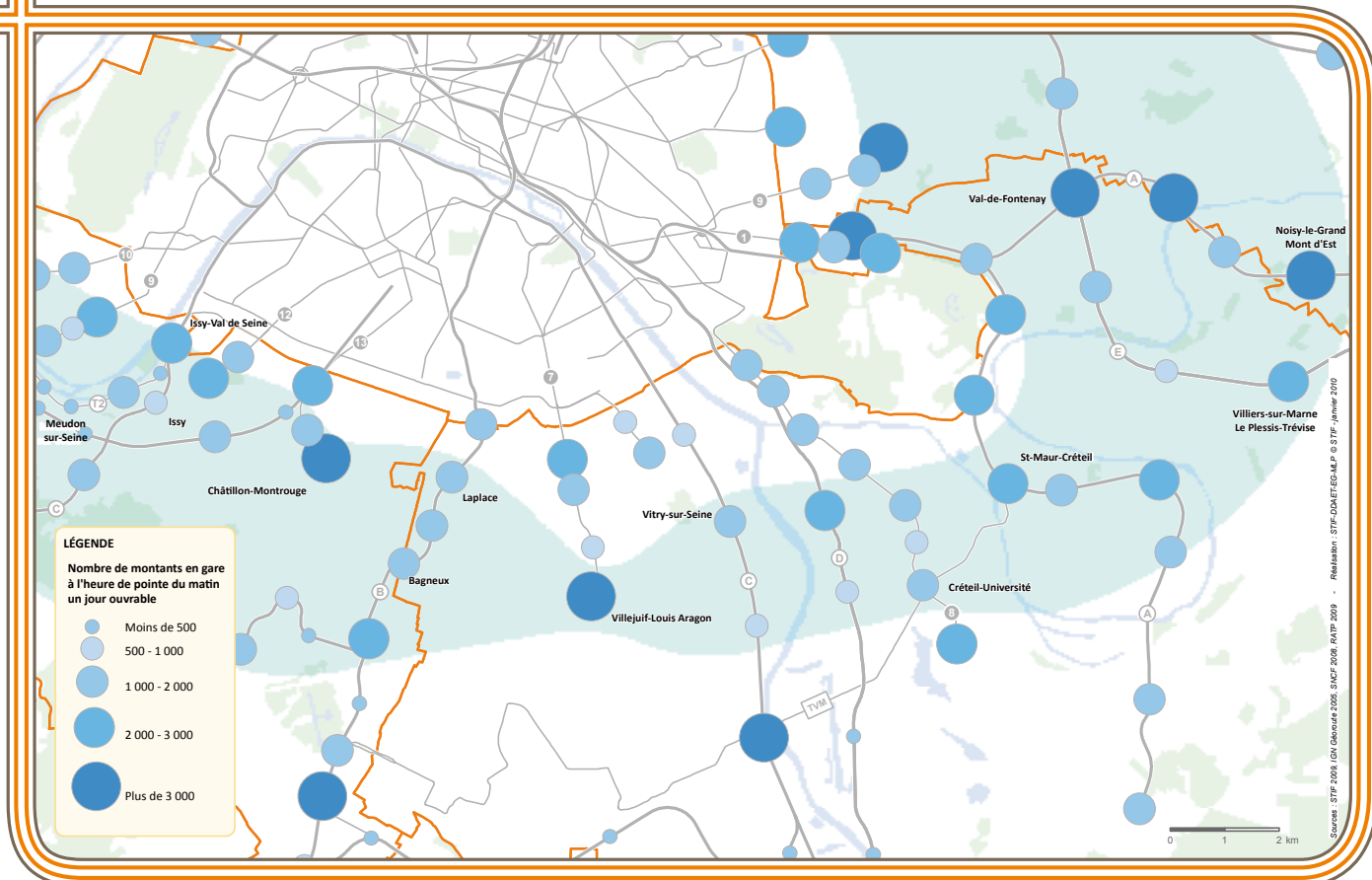
Deuxième partie

Les enjeux de l'Arc Sud

Nombre de trains par gare à l'heure de pointe du matin un jour ouvrable



Fréquentation actuelle des gares à l'heure de pointe du matin



UNE DESSERTE DE SURFACE (BUS ET TRAMWAY) PERFORMANTE DONT CERTAINES LIGNES SONT TRES CHARGÉES

De nombreuses lignes de bus irriguent le territoire concerné par l'Arc Sud. Ces lignes assurent notamment des liaisons de rocade. Plusieurs d'entre elles ont une fréquence de circulation élevée avec plus de 20 passages par sens à l'heure de pointe du matin (soit un bus toutes les 3 minutes ou moins). Ces lignes connaissent un fort trafic et il n'est pas toujours possible d'ajouter des passages supplémentaires. En effet, la circulation des bus dépend des conditions de circulation sur le réseau de voirie. Un réseau viaire peu dense et étroit est peu

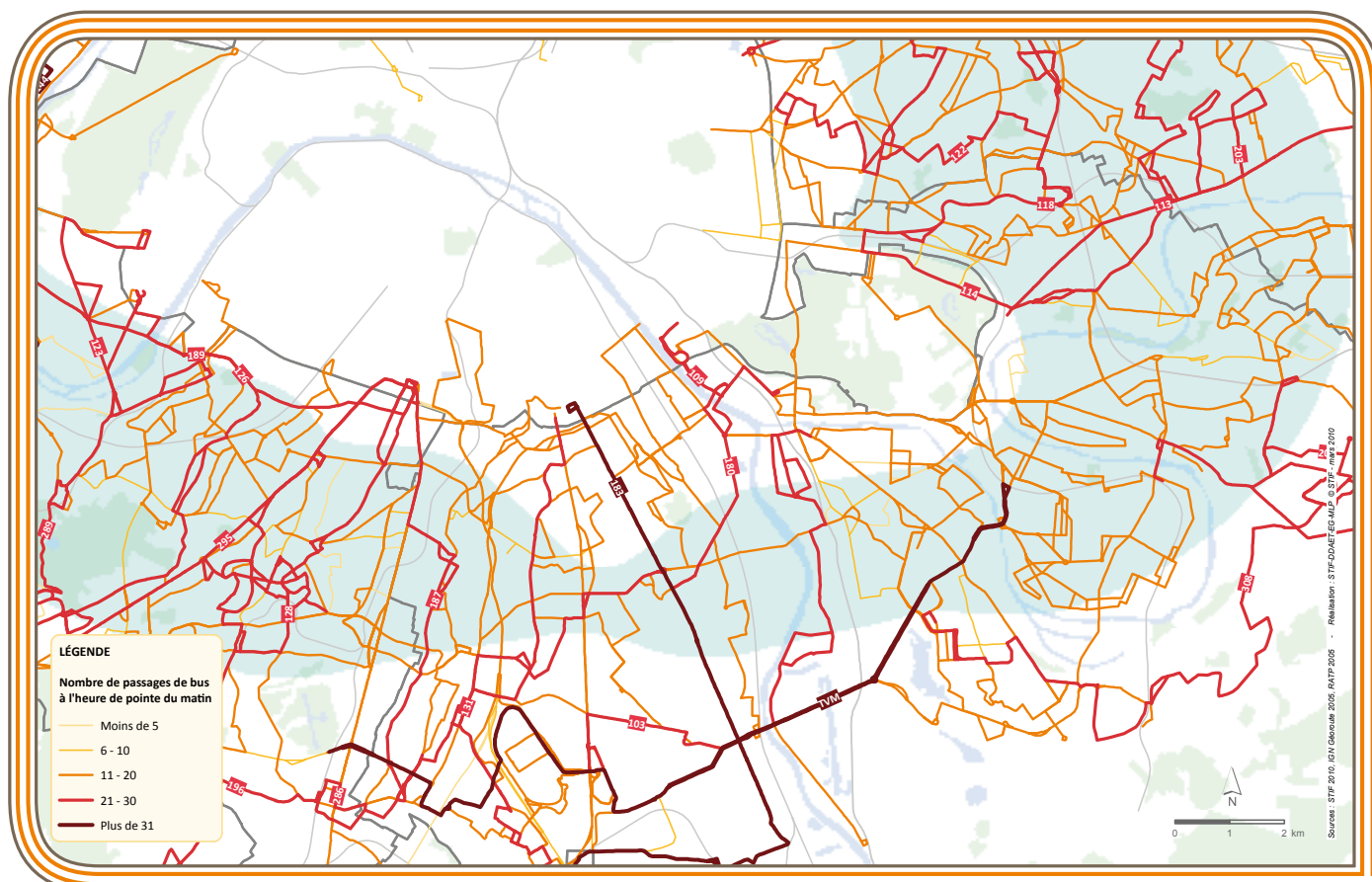
adapté à une offre soutenue et régulière. En heure de pointe, il arrive de constater que plusieurs bus se suivent. Ces « trains de bus » sont générés par les carrefours routiers les plus critiques.

Il est donc bien souvent impossible d'ajouter des bus dans un système routier où ils ne peuvent pas circuler.

La création de site propre intégral pour les autobus permet une amélioration significative de l'offre. Toutefois, compte tenu de la traversée des carrefours, il n'est en général pas possible d'assurer la priorité au-delà de 2 minutes entre deux bus.

Le Trans Val-de-Marne (TVM) qui relie aujourd'hui les gares de Croix-de-Berny et Saint-Maur Créteil constitue la seule ligne de rocade importante du territoire.

Fréquence des lignes de bus de banlieue du réseau RATP sur le territoire de l'Arc Sud



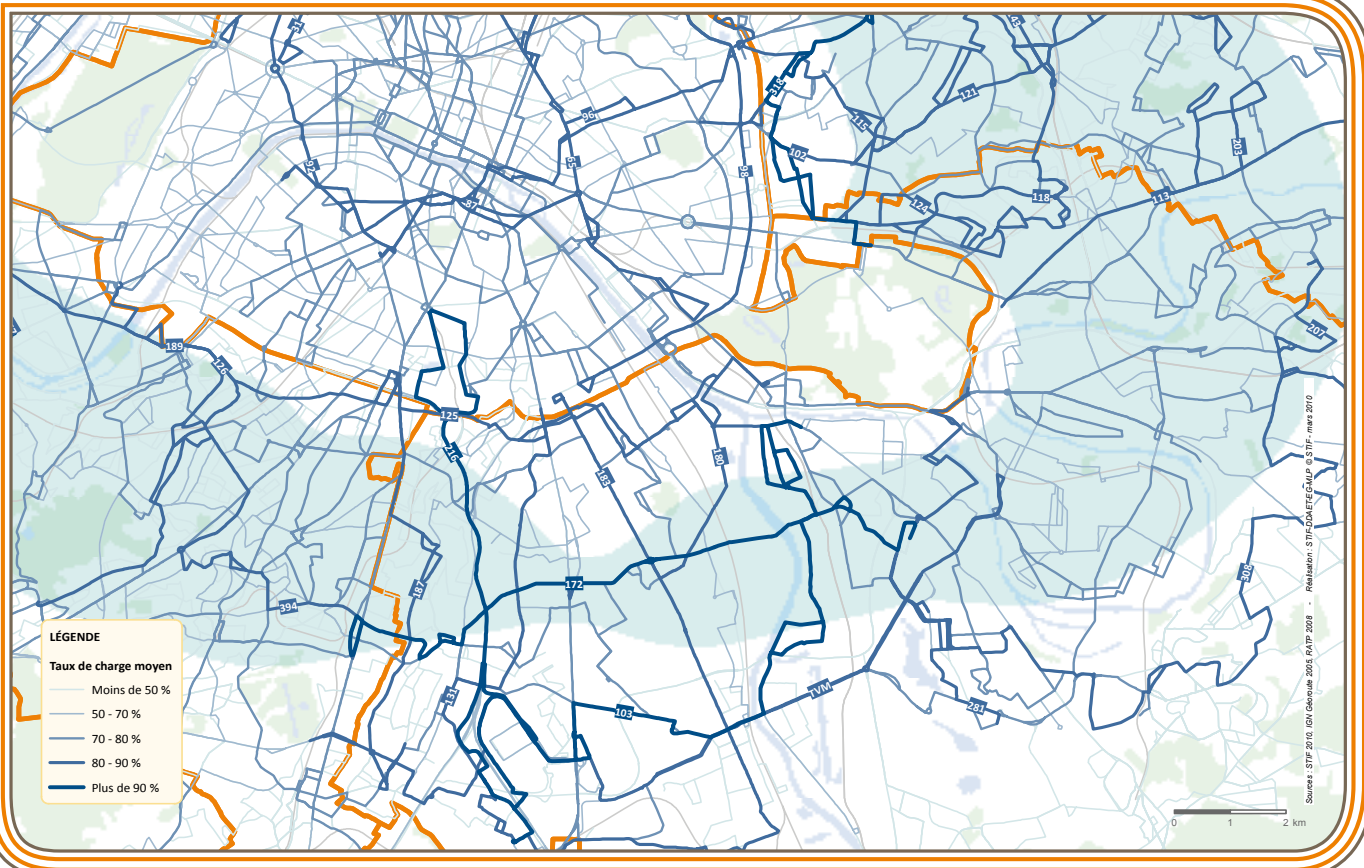
Deuxième partie

Les enjeux de l'Arc Sud



De nombreuses lignes de bus sur le territoire de l'Arc Sud

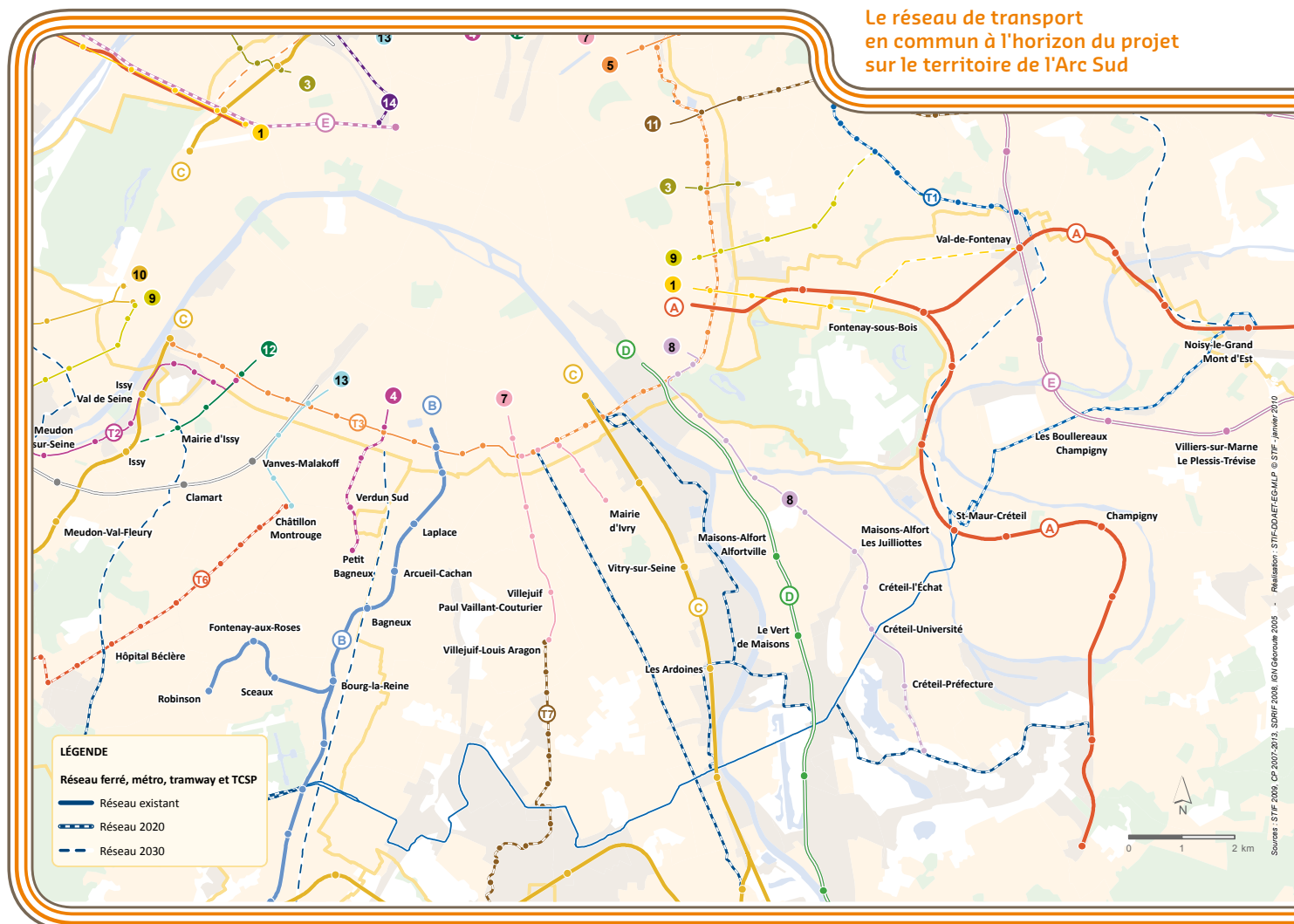
Taux de charge des lignes de bus du réseau RATP sur le territoire de l'Arc Sud



DE NOMBREUX PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN EN COURS DE RÉALISATION OU PROGRAMMÉS

Outre Arc Express, de nombreux projets vont venir compléter le réseau actuel de transport en commun ferré (métros, RER, lignes Transilien et tramways). Certains projets font déjà l'objet d'une décision pour réalisation ou études approfondies. D'autres sont inscrits au projet de SDRIF mais n'ont pas encore fait l'objet de programmation de réalisation.

Le réseau de transport en commun à l'horizon du projet sur le territoire de l'Arc Sud



Deuxième partie Les enjeux de l'Arc Sud

↓ La ligne 8 sera prolongée à Créteil Parc des sports

→ Entre Porte de Choisy et Orly, le TCSP pourrait être remplacé par un tramway



Les projets en cours réalisation ou en phase d'études approfondies

Le tramway Châtillon-Viroflay (T6) : Depuis les terminus de la ligne 13 à Montrouge, ce tramway traversera les communes de Châtillon, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Meudon, Vélizy-Villacoublay et Viroflay. Il permettra ainsi une desserte des zones d'emplois enclavées de Vélizy 2 et de Clamart. Après les travaux de réseaux en 2009, le chantier du tramway débute en 2010 pour une mise en service à partir de fin 2012 pour la section de surface et en 2013 pour la totalité de la ligne.

Le prolongement de la ligne 4 au Sud : Le prolongement de la ligne 4 au Sud de la Porte d'Orléans est engagé avec une première phase permettant de rejoindre la Mairie de Montrouge mi-2012. À terme, le prolongement se poursuivra à Verdun-Sud puis à Bagneux (quartier Petit-Bagneux).

Le tramway Villejuif- Athis-Mons-Juvisy (T7) : La création de ce tramway va permettre la desserte du pôle d'activités d'Orly-Rungis (70 000 emplois) en traversant Villejuif Sud, Vitry-sur-Seine, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Villeneuve-le-Roi, Paray-Vieille Poste et Athis-Mons dans une première phase. La mise en service de ce tronçon est prévue pour 2013. Un prolongement ultérieur jusqu'à Juvisy a fait l'objet d'une concertation préalable en 2008.

Le tramway de la Porte de Choisy à Orly : Le TCSP (transport en commun en site propre) mis en service sur la RD 5 (ex RN 305) pourrait être remplacé par un tramway pour répondre à la demande de transport sur cet axe. Des crédits sont inscrits au Contrat Particulier Région-Département du Val-de-Marne 2007-2013 pour les études de ce passage au mode tramway.

Le TVM : Le trans Val-de-Marne (TVM) a pour terminus actuel Saint-Maur Créteil RER. Un projet de nouvelle liaison entre Créteil et Noisy-le-Grand, baptisé « Est TVM » a été étudié et a fait l'objet d'une concertation préalable en 2006/2007. Il pourrait être complété par une deuxième branche en direction de Val-de-Fontenay dont le tracé reste à préciser. Des financements ont été inscrits au Contrat Particulier Région-Département du Val-de-Marne 2007-2013 en vue de la réalisation d'une 1^{ère} phase jusqu'à Champigny Les Boullereaux.

La ligne 8 : Depuis son terminus actuel de Créteil-Préfecture, la ligne 8 sera prolongée à Créteil-Parc des Sports. Les travaux sont en cours.

Les projets inscrits au projet de SDRIF

Le prolongement de la ligne 12 au Sud : Actuellement terminus à Mairie d'Issy, un prolongement de la ligne 12 est envisagé jusqu'à Issy RER.

La ligne 1 : Ayant actuellement pour terminus Château de Vincennes, la ligne 1 pourrait se voir prolongée jusqu'au pôle de Val-de-Fontenay.

La Tangentielle Nord : Le projet de SDRIF prévoit un possible prolongement de la Tangentielle Nord desservant à terme Sartrouville à Noisy-le-Sec vers Noisy-le-Grand Mont d'Est.



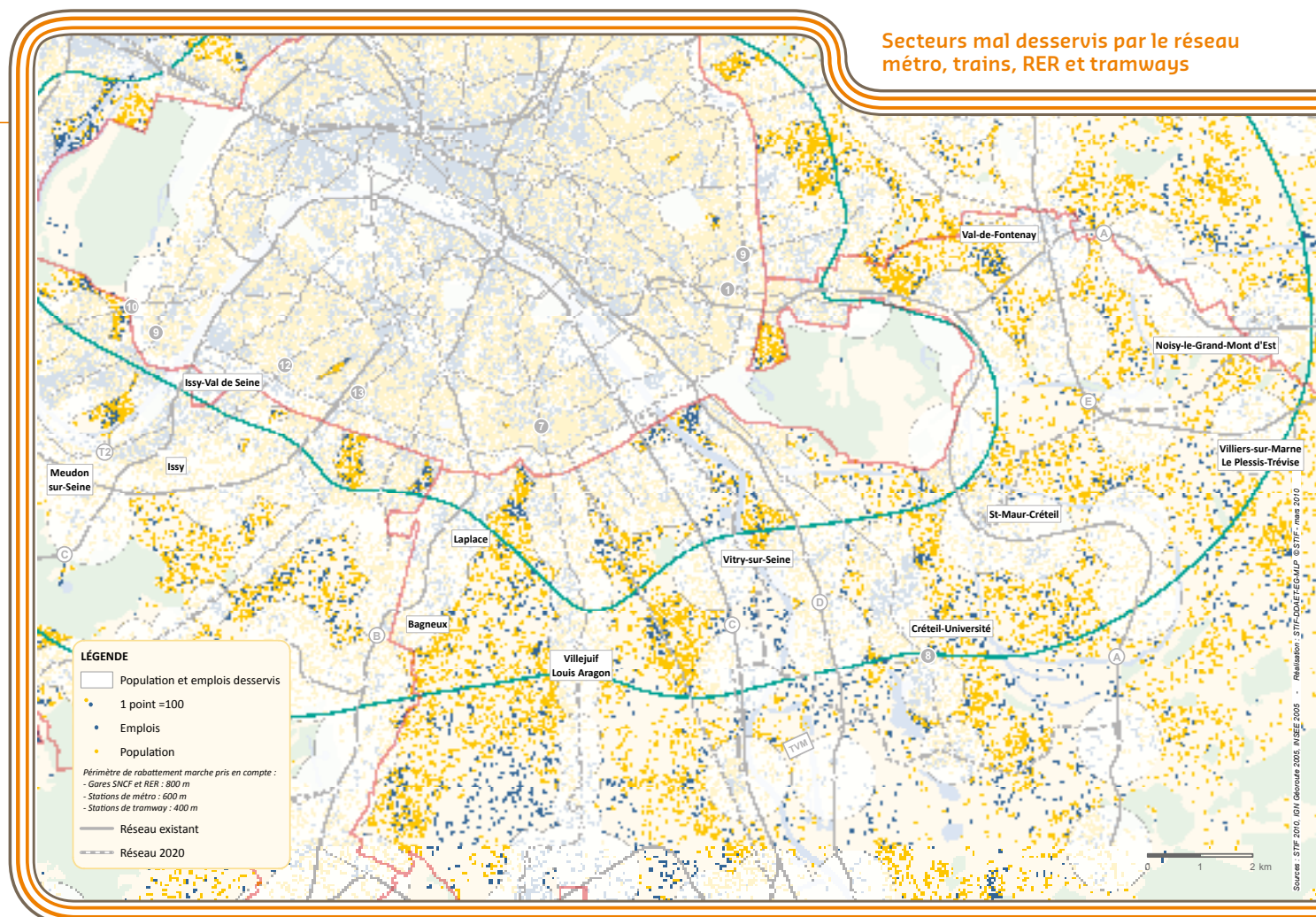
Compléter
la couverture
du territoire
concerné par
l'Arc Sud en
désenclavant
certains
secteurs



Comprendre la carte

Sur la carte ci-contre, les points de couleur vive correspondent aux habitants (points orange) et aux emplois (points bleus) qui ne peuvent accéder à pied au réseau de métro, RER, trains de banlieue ou tramway car trop éloignés (situés en dehors des cercles blancs).

Secteurs mal desservis par le réseau métro, trains, RER et tramways



DES BESOINS DE DESSERTE SUBSISTENT APRÈS LA RÉALISATION DES PROJETS EN COURS

La carte ci-dessus montre que les populations et emplois du secteur de l'arc Sud sont majoritairement situés à proximité des gares et stations du réseau de métro, trains, RER et tramway.

Les projets de transports collectifs en cours devraient permettre de compléter la couverture du territoire concerné par l'Arc Sud en désenclavant certains secteurs. C'est notamment le cas du prolongement de la ligne 4 à Montrouge et Bagneux, du futur tramway Châtillon - Vélizy - Viroflay, du tramway T7 Villejuif- Athis-Mons-Juvisy au Sud de Villejuif.

Toutefois, des quartiers importants seront encore à l'écart du réseau ferré même après la réalisation des différents projets de transport programmés. Ce sera ainsi le cas de certains quartiers de Clamart, de certains quartiers des communes de Châtillon et de Bagneux, de certains secteurs d'Arcueil, Cachan et Villejuif, du centre-ville de Vitry-sur-Seine, desservi toutefois par une importante ligne de transport en commun en site propre sur la RD 5, de certains secteurs denses de Maisons-Alfort et Créteil, et dans une moindre mesure de Saint-Maur-des-Fossés. Enfin, ce sera également le cas pour une part importante de la commune de Champigny-sur-Marne, toutefois moins dense que d'autres secteurs du fuseau de l'Arc Sud.

L'ARC SUD DOIT RÉPONDRE AUX BESOINS DES FRANCILIENS ET AUX ENJEUX RÉGIONAUX

AMÉLIORER SIGNIFICATIVEMENT LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS

Compte tenu de la demande très forte observée sur les réseaux routiers et de transports collectifs, faire face à la croissance des déplacements dans le cœur d'agglomération passera nécessairement par des investissements massifs dans le développement de modes de transports respectueux de l'environnement, au premier rang desquels les transports collectifs.

Le projet **Arc Express** apportera une réponse significative à cet enjeu.

L'absence actuelle d'une telle liaison explique le faible taux d'utilisation des transports collectifs pour les déplacements internes au territoire de l'Arc Sud. Cette liaison doit offrir une capacité de transport importante, mais également une attractivité (fiabilité et rapidité) pour décharger les lignes du réseau qui arrivent en limite de capacité. Il s'agira également d'offrir une desserte performante des quartiers aujourd'hui à l'écart du réseau ferré et de proposer ainsi une alternative crédible à l'usage de la voiture.

RÉÉQUILIBRER LA DESSERTE DU TERRITOIRE

Desservir les populations existantes

Le projet **Arc Express** doit permettre d'améliorer le service de transport offert aux Franciliens en créant de nouvelles stations de métro, en rendant possibles des déplacements aujourd'hui difficiles ou trop longs à effectuer.

Sur le territoire de l'Arc Sud, toutes les communes verront leur desserte améliorée par la création d'une liaison de rocade performante. Le tracé de l'Arc Sud répond aussi aux carences de desserte les plus fortes, en particulier celles observées sur le territoire de la Vallée de la Bièvre et du Plateau de Villejuif, de certains secteurs autour de Créteil, de la ville de Champigny-sur-Marne.

Conforter les pôles économiques existants et faciliter l'accès à l'emploi

Il est essentiel qu'**Arc Express** favorise les déplacements domicile – travail sur l'ensemble de l'Île-de-France afin d'élargir les bassins de recrutement des entreprises franciliennes, c'est-à-dire les rendre plus accessibles et ainsi contribuer au développement économique.

En parallèle, **Arc Express** et plus particulièrement l'Arc Sud doit jouer un rôle essentiel dans la desserte des pôles économiques forts déjà constitués comme Issy-les-Moulineaux/Boulogne ou Noisy-le-Grand, ou en développement comme Val-de-Fontenay. Il s'agit notamment d'apporter à ces pôles une capacité supplémentaire de transport par la création de nouvelles liaisons de transports collectifs, en particulier depuis les quartiers d'habitat du territoire de l'Arc Sud.



Améliorer
l'accessibilité
aux emplois



ACCOMPAGNER ET ENCOURAGER L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Desservir les projets de développement prévus

La dynamique de projets est forte dans certains secteurs concernés par l'Arc Sud (Issy-les-Moulineaux / Boulogne, Val-de-Fontenay, extension de Noisy-le-Grand Mont d'Est, urbanisation des emprises réservées pour la réalisation d'une liaison autoroutière A4 - RN4 à Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne). En apportant une nouvelle desserte aux projets engagés, l'Arc Sud permettra de conforter leur réalisation.

Susciter et accompagner la régénération urbaine et la densification des tissus

Le territoire de l'Arc Sud se caractérise par un potentiel de développement urbain très important.

>> Plusieurs sites d'activité anciens sont susceptibles de **reconversion**. Des projets urbains d'envergure peuvent y être envisagés avec l'arrivée du métro (site des Ardoines à Vitry-sur-Seine notamment).

>> Ce territoire de l'Arc Sud est également concerné par des tissus urbains susceptibles de **densification** s'ils étaient mieux desservis qu'il s'agisse de tissus urbains à dominante résidentielle ou à dominante économique (Vallée de la Bièvre, Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne).

