

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

## VILLE DE L'HAÏ-LES-ROSES



Membre de l'Association « ORBIVAL », un métro pour la banlieue qui défend la réalisation d'un métro en rocade traversant le Val-de-Marne.

Membre de la conférence de la Vallée Scientifique de la Bièvre

### VILLE DE L'HAÏ-LES-ROSES

Hôtel de Ville

41, rue Jean-Jaurès

94240 L'Haÿ-les-Roses

Tél. : 01 46 15 33 33

[contacter-la-mairie@ville-lhay94.fr](mailto:contacter-la-mairie@ville-lhay94.fr)

[www.lhaylesroses.fr](http://www.lhaylesroses.fr)

## Le transport en Île-de-France, une question cruciale pour les L'Haÿssiens

L'Haÿ-les-Roses, sous-préfecture du Val-de-Marne, est située au sud de la Porte d'Italie dont elle n'est distante que de 5 km. Avec près de 30 000 habitants, elle est la deuxième ville de la Communauté d'Agglomération de Val-de-Bièvre (CAVB), au sein de laquelle elle bénéficie d'une position centrale.

Cette situation devrait permettre à la Ville de L'Haÿ-les-Roses de participer aux objectifs de « reconstruction de la ville sur la ville » et de développement des activités et d'habitat, retenus par le SDRIF. Or, L'Haÿ-les-Roses souffre, par ailleurs, d'un enclavement au regard des transports en commun et d'un manque de transport lourd desservant la ville. En effet, à l'heure actuelle, elle

n'a accès qu'indirectement au maillage de Transport en commun par une desserte de bus, très insuffisante en quantité et qualité par rapport aux besoins de mobilité de sa population, et ce, malgré la politique volontariste mise en place par la CAVB. Cette situation porte préjudice aux projets de développement et d'aménagement de son territoire communal et, notamment ceux de la ZAC du centre-ville ou de l'ECOZAC Paul Hochart.

Il est indispensable que le déplacement des L'Haÿssiens vers les pôles d'activité structurants Orly ou Rungis, ou d'envergure métropolitaine telle que l'opération d'aménagement d'intérêt communautaire Cancer Campus, soit facilité.



# Une ville écologique et solidaire engagée en faveur d'un développement durable donnant la priorité aux transports en commun pour faciliter la vie de ses habitants et limiter ses émissions de gaz à effet de serre

Depuis une dizaine d'années, les transports collectifs d'Île-de-France ne cessent de se dégrader engendrant inconfort et retards pour les Franciliens qui sont contraints de les utiliser ; les L'Hâyssiens connaissent et subissent tout particulièrement cette situation, car ils sont nombreux à emprunter le RER B, dont la saturation et la vétusté génèrent quasi quotidiennement retards et dysfonctionnements.

Les deux projets de transports collectifs, Arc Express (AE) et le Réseau de transports du Grand Paris (RTGP), affirment tous deux leur volonté de remédier à cette situation et leur ambition de réduire la fracture territoriale en facilitant la mobilité et l'accessibilité.

Toutefois, la logique de développement économique et social à laquelle répond chacun des deux projets est fondamentalement différente.

La Ville de L'Hây-les-Roses exprime ses plus fortes réserves sur le RTGP dont la philosophie repose sur la desserte de quelques futurs pôles d'excellence et impose des transferts de compétences en matière d'aménagements urbains dépossédant la commune de toute maîtrise sur ces derniers.

C'est pourquoi la Ville de L'Hây-les-Roses, qui s'est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme, réaffirme sa volonté de préserver ses compétences d'urbanisme, et de maîtrise de son devenir en ce qui concerne ses projets d'aménagement ou de développement futur, tant dans le cadre des contrats de développement territorial que dans le périmètre possible d'intervention de la Société du Grand Paris.

En revanche, la ville de L'Hây-les-Roses apporte son soutien au projet AE dont l'objectif est de répondre à des besoins des populations, et qui s'inscrit, à la fois, dans le plan de mobilisation des transports adopté par le conseil régional et dans les objectifs du SDRIF voté par le même conseil.

À L'Hây-les-Roses, le besoin de déplacements est d'abord interne à la banlieue (près de 4,3 millions des déplacements motorisés journaliers en proche couronne, contre 3 millions dans Paris intra muros), pour des déplacements bien souvent de proximité.

Le but qui doit être recherché en priorité est de répondre à la demande actuelle de rapprochement entre bassins d'habitat, bassins de vie et pôles d'emplois ainsi qu'à l'accroissement du nombre de logements.

La priorité absolue est donc à la fois, d'améliorer le réseau existant, ainsi que vient de le relever le rapport de la Cour des Comptes, et de desservir nos zones urbaines actuellement enclavées ainsi que nos secteurs déjà dédiés à l'activité et dont le potentiel de développement en logements et en emplois est élevé. Dans le sud Val-de-Marne, plusieurs projets d'amélioration d'axes de déplacements structurants (Prolongement du Trans-Val-de-Marne, tramway T7), sont en cours et il est impératif que leur réalisation ne prenne aucun retard.

La Ville de L'Hây-les-Roses demande que le projet qui sera retenu permette une desserte des habitants, à la croisée des trois communes de Chevilly-Larue, Villejuif et L'Hây-les-Roses. Elle permettrait de mieux prendre en compte les besoins des L'Hâyssiens, au sein 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, Ligne 7, futur T7) de renforcer des liaisons inter banlieues et de faciliter l'accès des salariés aux emplois (qu'ils habitent ou qu'ils travaillent à L'Hây-les-Roses), des étudiants aux universités et aux écoles.



# Un projet de métro en rocade qui respecte les préconisations du projet Orbival

Aujourd'hui, pour améliorer le déplacement des populations, la ville de L'Haÿ-les-Roses défend le projet de métro AE dont certaines améliorations au niveau du tracé permettraient :

- une liaison entre grandes radiales de mode « lourd » en créant une rocade, qui contribue à désaturer le réseau et réduire les temps de transport ;
- un maillage complet du 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 13<sup>e</sup> arrondissement 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) ;
- des 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 et par le pôle tertiaire, universitaire et administratif de Créteil ;

- une liaison avec le pôle d'Orly situé au carrefour des 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-Biotechnologie de visibilité internationale situé le long de l'axe Paris-Val de Marne-Essonne ;
- une desserte fine du territoire.

Le tracé du futur métro automatique en rocade doit également agir comme un 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 et qu'ils seront conduits par les communes dans le cadre de leur PLU.

Ces éléments conduisent à :

- 1) Confirmer l'importance stratégique de la création des gares d'Arcueil-Cachan, de Villejuif-Institut Gustave Roussy, de Villejuif Louis Aragon, du Kremlin-Bicêtre-Hôpital, avec un nouveau positionnement le long de l'autoroute A6b.
- 2) Proposer des gares supplémentaires : Paris 13<sup>e</sup> (connexion Ligne 7 et T3), secteur dit des « 3 communes » à la croisée de Villejuif, L'Haÿ-les-Roses et Chevilly-Larue.
- 3) Examiner la question de l'interconnexion entre le nouveau réseau et celui des TGV.

## Le prolongement de la ligne 14 : une opportunité de requalifier les abords de l'autoroute A6

Les prolongements ont été inscrits dans le schéma départemental d'aménagement du Val-de-Marne adopté le 24 avril 2006 et le plan de déplacements du Val-de-Marne adopté le 16 mars 2009.

Les débats publics ont fait apparaître une évolution convergente des projets en faveur d'un prolongement de la ligne de métro automatique 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly. Ce prolongement peut être une réelle opportunité pour le développement du sud Val de Marne et de notre ville, à condition que son territoire soit réellement desservi.

Il mettrait la ville en relation directe avec un réseau de transport fortement maillé, permettant la desserte de secteurs en

développement mais encore enclavés (Val-de-Bièvre, Lallier-Paul Hochart – 4 750 habitants, Jardin Parisien – 4 200 habitants) qui font l'objet de projets de rénovation et de qualification urbaines.

Il permet également de relier la ville aux secteurs de développement territorial de la Vallée scientifique et Technologique de la Bièvre, pôles de santé (institut Gustave Roussy) et de recherche médicale comme Cancer Campus qui intéressent les L'Haÿssiens autant comme d'offre de soins qu'en termes d'emplois. Il viendra en appui du développement de l'activité économique et notamment la création de l'ECO-ZAC Paul-Hochart.

Il inscrit L'Haÿ-les-Roses dans l'axe des deux aéroports qu'il relie et des grandes gares parisiennes et des gares TGV en projet (Orly, Pleyel).

C'est pourquoi, dans le cadre du prolongement sud de la ligne 14, la Ville de L'Haÿ-les-Roses demande qu'une gare soit implantée sur son territoire et privilégie comme tracé :

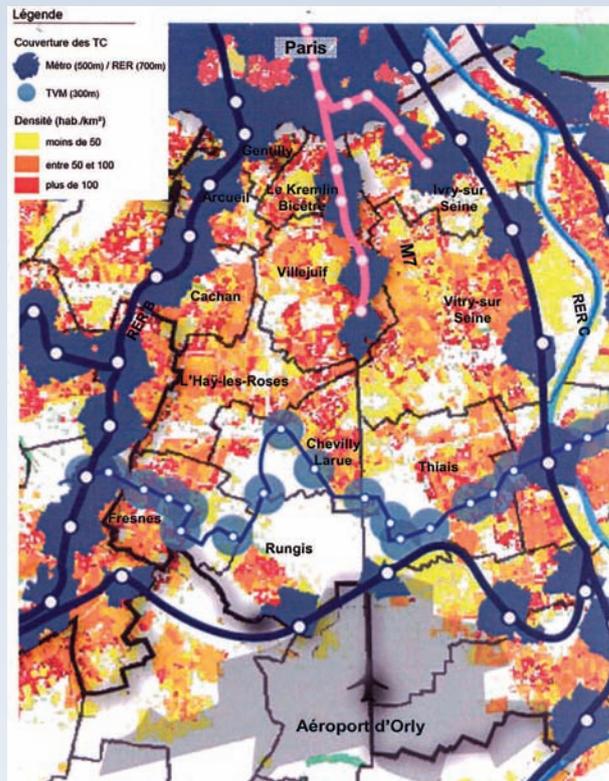
- soit le scénario Ouest en viaduc au-dessus de l'autoroute A6 à la condition qu'une gare soit implantée au cœur du territoire l'haÿssien, et que sa réalisation soit l'occasion de requalifier l'insertion paysagère avec couverture de l'autoroute dans la ville afin de lutter contre ses nuisances sonores et la pollution atmosphérique qu'elle engendre.

- soit le scénario d'un métro pour la desserte des grands ensembles d'habitat social des quartiers Est de la ville (Les dahlias, Paul Hochart, le Jardin Parisien), et de quartiers limitrophes de Villejuif (Lebon, les Lozais) et de Chevilly-Larue (les Sorbiers, Saussaie).

Cette station de métro dite des trois communes permettrait la desserte des villes de l'Haÿ - Villejuif - Chevilly et desservirait plus de 13 000 habitants des quartiers de grands ensembles.

Cette station est également une chance pour la requalification des quartiers Est dans le cadre du PLU engagé par la Ville.

Dans les deux cas, la desserte de la gare par les transports en commun tant à partir des quartiers éloignés de L'Haÿ-les-Roses que des villes avoisinantes devra être prévue en même temps que les études d'implantation.



## C'est pourquoi

L'Haÿ-les-Roses a toute sa place dans le débat et défend un projet de métro en rocade qui respecte les préconisations d'Orbival. Dans le même temps, le prolongement de la ligne 14 avec l'implantation d'une gare au plus près des L'Haÿssiens présente une réelle opportunité pour nos habitants et notamment ceux des quartiers enclavés.

Les futures infrastructures devront s'inscrire dans une démarche respectueuse du développement durable et des populations. Il est indispensable que :

- la concertation préalable soit la plus large possible, avec le souci d'être ouverte et accessible à tous,
- les compétences d'urbanisme de la ville en matière d'aménagement de son territoire soient totalement préservées,
- les futurs tracés et équipements soient financièrement

viables, sans recours à des grilles tarifaires dérogatoires,

- l'accès à la mobilité pour tous reste l'objectif prioritaire et permette de réduire la fracture territoriale qui divise nos populations en matière d'accès à l'emploi notamment.

Et qu'enfin l'impact sur l'environnement soit écologiquement soutenable.

C'est à ces conditions que l'aspiration des L'Haÿssiens à circuler librement et efficacement sera légitimement et utilement satisfaite.