

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

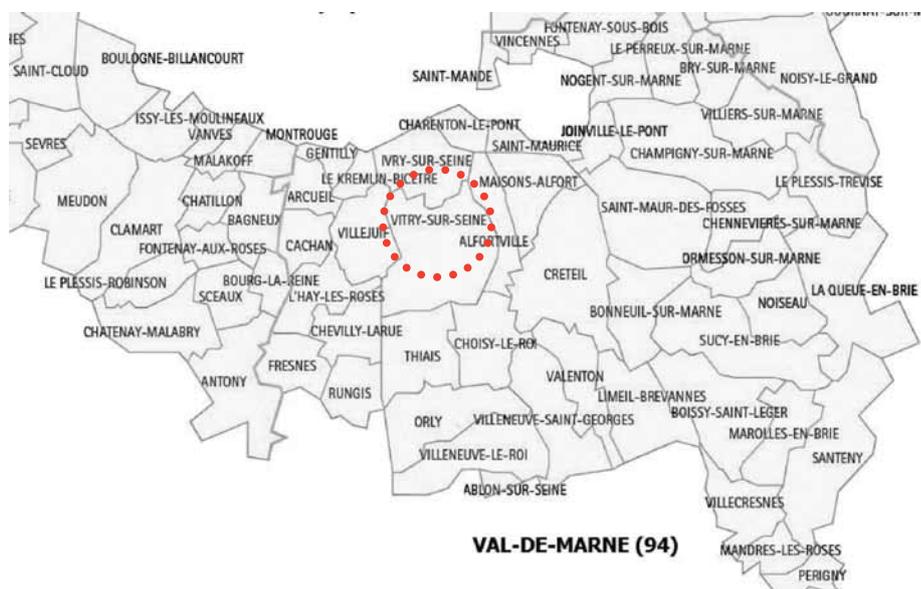
Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Janvier 2011



Vitry-sur-Seine, 84 369 habitants, sur un territoire de 1200 hectares se situe dans le Val-de-Marne, en bord de Seine. Desservie par l'A86, la RD 7 et 5, par 2 stations de RER C et par un réseau de bus structurant (notamment ligne 183 sur RD5), Vitry-sur-Seine est aussi un important pôle d'emplois (Centre de recherche et de production Sanofi-Aventis, Air Liquide, centre d'essais SNCF, production énergétique EDF, activités innovantes, tissu de PME-PMI...), soient 3 000 entreprises et 26 000 salariés. Dotée d'équipements tels que le Mac-Val et Exploradôme, Vitry-sur-Seine favorise le développement de l'art Contemporain et la culture scientifique. Outre la présence de la Seine, Vitry possède de grands espaces verts et notamment le Parc Départemental des Lilas d'une centaine d'hectares. Ville résidentielle, ville productive, Vitry-sur-Seine est aussi une ville de projets avec la mise en œuvre de l'Opération d'Intérêt National sur le secteur des Ardoines conduit par l'Etablissement Public d'Aménagement Orly-Rungis-Seine Amont avec une forte ambition de développement économique.

VILLE DE VITRY-SUR-SEINE



La ville de Vitry sur Seine approuve le principe de création d'un réseau de transport en commun de type de métro automatique en rocade et en affirme l'urgence. Le tracé Orbival, étudié à l'initiative du Conseil Général en lien avec de nombreuses villes du Val de Marne dont la

Ville de Vitry-sur-Seine, a fait l'objet d'un large consensus et a obtenu le soutien de près de 60.000 val-de-marnais et des acteurs économiques concernés. La ville de Vitry sur Seine constate avec satisfaction que le projet de la Société du Grand Paris a repris l'intégralité du tracé Orbival.

VILLE DE VITRY-SUR-SEINE

2, avenue Youri Gagarine
94407 Vitry-sur-Seine cedex
Tel : 01 46 82 80 00
www.mairie-vitry94.fr

Deux projets de métro automatique : des convergences à trouver

Le développement du métro automatique doit permettre de répondre à un double enjeu :

- celui du développement économique du territoire et celui de l'amélioration notable des déplacements et de la mobilité. Dans cette perspective, il semble essentiel que des convergences entre les deux tracés soient étudiées afin de répondre à l'ensemble des besoins des franciliens.

1- Une proposition de maillage en concordance avec les besoins du territoire

Ce réseau de transport en commun structurant est **un levier considérable pour le développement économique de la métropole**, du Département et pour Vitry en particulier car il permet des connexions vers les pôles d'emploi, de recherche et d'innovation franciliens. Le projet de métro automatique relie les principaux pôles d'emploi et centres administratifs (Paris, Ivry/Vitry/Choisy, plateformes aéroportuaires, MIN, Créteil...). Il offre aussi de meilleures connexions entre les centres d'innovation et de recherche (Vallée scientifique de la Bièvre, Ardoines, Plaine Centrale, Est Parisien, Paris...) et les pôles universitaires (Paris, Créteil, Cachan) et renforcera leur attractivité. Il connectera, à terme, 120 établissements liés à la santé et aux biotechnologies : Campus Cancer-IGR, hôpitaux Paul Brousse et Paul Guiraud, Sanofi-Aventis, CHU Henri Mondor...

Par exemple, le futur métro mettra le pôle biotechnologique des Ardoines à 2 stations de Créteil et du CHU, à 2 stations du Cancer Campus-IGR ou bien encore à 10 mn des centres universitaires parisiens.

La desserte du territoire vitriot par ce métro aura un rôle de levier déterminant pour l'attractivité économique de la Ville, en particulier pour le secteur de projet d'intérêt national des Ardoines dont le développement s'appuie sur la constitution d'un pôle d'ampleur dédié aux technologies innovantes autour de la gare des Ardoines, et d'un futur pôle d'interconnexion du Sud Est parisien. L'objectif de densification

et de diversification de l'emploi sur ce secteur est ainsi conditionné à la desserte par le futur métro en rocade.

Plus précisément, il est utile de souligner l'importance **du prolongement de la ligne 14** permettant de relier le CHU du Kremlin Bicêtre, Gustave Roussy Cancer Campus et allant d'une part vers Orly et sa future gare d'interconnexion des TGV et d'autre part vers le cœur de Paris et Roissy.

En outre, certains points sont à affiner afin d'améliorer les propositions de maillage et de stations.

Ainsi, le projet de métro en rocade du Grand Paris met en avant **la desserte du Plateau de Saclay**. Si cette dernière est intéressante, elle ne nécessite pas forcément un métro en souterrain fort coûteux, plus adapté à la desserte de la zone dense. D'autres solutions de surface pourraient être étudiées à partir des gares RER existantes (tramway, tram-train...)

Enfin, la ville de Vitry sur Seine souhaite que le tracé du Grand Paris fasse l'objet de **deux corrections** :

- la station Villejuif Aragon doit assurer l'interconnexion entre la ligne 7 du métro, le tramway T7 en cours de construction et une dizaine de lignes d'autobus. Elle ne peut être optionnelle comme proposé. Elle est indispensable.
- à l'est, le dispositif doit comporter en plus une rocade proche à partir de Champigny-sur-Marne et de Val de Fontenay pour rejoindre le système de transports du Nord de Paris. Cela est possible en utilisant des infrastructures ferroviaires existantes.

2- Deux gares essentielles pour le territoire de Vitry-sur-Seine

Dans le cadre des deux projets de transport deux stations sont proposées sur le territoire de Vitry sur seine. La ville approuve ce tracé qui permet la création d'une gare sur la RD5 et une aux Ardoines.

Sur la RD 5 aux environs de l'Hôtel de Ville, cette gare desservira environ 30 000 habitants dans un rayon de 500m autour de la gare, ainsi qu'un tissu économique (d'environ 3000 emplois) et commercial et des équipements culturels,

administratifs ou naturels majeurs (MAC/VAL, Exploradôme, Théâtre Jean-Vilar, Hôtel-de-Ville, Parc départemental des Lilas...). La nouvelle station du métro permettra

la connexion avec le futur tramway sur la RD 5 dont les études sont déjà engagées, et le réseau de bus en surface qui accueille aujourd'hui près de 56 000 personnes chaque jour.



En interconnexion avec la gare RER des Ardoines, les Ardoines sont un pôle actuel d'emplois et d'activités majeur de 300 hectares, 9000 emplois et 400 établissements (dont le centre de production et de recherche de Sanofi-Aventis, le centre de maintenance du RER C, l'agence d'essais ferroviaires SNCF, Air Liquide, le centre de production EDF...). Conduit par l'Établissement public d'aménagement d'Orly-Rungis Seine-Amont (EPA ORSA) dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont, en lien

avec les collectivités, le projet urbain conçu autour de la gare des Ardoines prévoit 40 000 nouveaux emplois à long terme, de nouveaux franchissements de la voie ferrée et de la Seine, un pôle d'interconnexion de transports en commun du Sud Est parisien à la gare des Ardoines. Avec l'arrivée du métro en rocade aux Ardoines, cette gare deviendra effectivement un pôle d'interconnexion régional entre le RER C modernisé, le transport en commun Nord/Sud, le transport en commun Est/Ouest et les dessertes locales de bus.



3 – Des projets inclus dans une dynamique globale et opérationnelle

Il est primordial d'engager les travaux prioritairement sur l'arc sud, compte tenu notamment de la carence actuelle du réseau de transports en commun structurants dans le Val-de-Marne en comparaison des autres départements de petite couronne.

La mise en œuvre de cette nouvelle desserte en transport en commun s'intègre parfaitement dans une mobilisation régionale pour le développement des transports. Il s'agit de resituer ce projet dans un cadre plus global en tenant compte des engagements pris par le STIF dans le Plan de mobilisation des transports qui concerne notamment :

- L'amélioration de la ligne C du RER par un cadencement des rames comparable à celui du métro soit 4 trains au quart d'heure tant pour la gare de Vitry-Centre que pour la gare des Ardoines.
- La construction dans le prochain contrat de projet Etat-Région du tramway sur la RD 5, pour lequel les études sont en cours,
- La mise en place d'une ligne de bus préfigurant le futur TCSP Vallée de la Seine reliant la Bibliothèque Nationale François Mitterrand jusqu'à Choisy-le-Roi, desservant ainsi les quartiers situés à l'est de la voie ferrée.

4 – Des ressources et des outils de financement qui restent à préciser

Pour une action concrète et efficace la question des financements est à aborder de façon précise par les deux projets. On ne dispose pas de plans de financement prévisionnels permettant d'évaluer l'équilibre des projets, et de mesurer par exemple le poids des différents modes de financement envisagés, ainsi que la durée d'amortissement. Sur le volet fonctionnement du plan de financement, on ne dispose pas non plus des coûts envisagés.

Il ne saurait être question que la réalisation de ce grand projet de transport remette en cause la remise à niveau prévue dans le plan de mobilisation des transports. Ce financement ne pourra pas non plus être assuré par une contribution supplémentaire des usagers et une mise à contribution des communes et communautés de communes dans un contexte où l'Etat a

réduit ses propres financements. L'Etat devra donc clarifier ses engagements financiers vis à vis d'une part du Plan de mobilisation pour les transports et d'autre part du futur métro en rocade. Les collectivités devront pouvoir être en mesure d'accompagner le développement en termes de logements, d'équipements sociaux et culturels induits. La participation des entreprises au financement est une piste à approfondir.

Enfin, la ville de Vitry-sur-Seine affirme être attachée à la réalisation dans la partie dense de l'agglomération parisienne d'un système de transport cohérent et rapide, assurant l'interconnexion avec tous les grands moyens de transports radiaux, desservant les principaux pôles d'emplois et d'habitat, apportant ainsi une amélioration des conditions de déplacement des habitants.